

THE INFLIGHT MAGAZINE

your complimentary copy

135 (11) / 2021

ON AIR
BULGARIA

Work
4.0

РАБОТА 4.0

The End of
Personal Car

КРАЯТ НА ЛИЧНИЯ АВТОМОБИЛ

Winter
Sun

СЛЪНЦЕ ПРЕЗ ЗИМАТА

THE HOMES OF TOMORROW

Miroslav Manolov, CEO of Yavor AD, talks to Bulgaria ON AIR
Мирослав Манолов, изпълнителен директор на "Явор" АД

OVER A
MILLION
READERS
PER YEAR!

Bulgaria Air
National Carrier www.air.bg



ЗАСТРАХОВКА ЗАЩИТЕНА ФАМИЛИЯ

Погрижи се за гома си с 20% отстъпка
до края на февруари

За допълнителна информация посетете www.armeec.bg



Винаги с вас!

ЗАСТРАХОВАЙТЕ СВОЯ ДОМ НА ПРОМОЦИОНАЛНА ПРАЗНИЧНА ЦЕНА. ПОГРИЖЕТЕ СЕ ЗА СПОКОЙСТВИЕТО И СИГУРНОСТТА НА ВАШИЯ ДОМ И ИМУЩЕСТВО СЪС ЗАСТРАХОВКА „ЗАЩИТЕНА ФАМИЛИЯ“.

Какви са предимствата, предлагани от ЗАД „АРМЕЕЦ“:

- Защита на гома срещу минимална премия от 10 лв.;
- 20% отстъпка от застрахователната премия;
- Застрахователно покритие, изцяло съобразено с Вашето жилище и имуществото Ви;
- Бърза процедура и експертна консултация при сключване на застраховката;
- Възможност за избор на застрахователните рискове;
- Покритие срещу кражба чрез взлом и кражба с техническо средство до 14 000 лева без опис на имуществото;
- Навременно изплащане на щетите в случай на застрахователно събитие;
- Осигурен денонощен Асисанс център с телефони: **0 700 139 39 и 0887 922 444.**

Къде можете да сключите застраховка „ЗАЩИТЕНА ФАМИЛИЯ“?

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

**ПРОМОЦИЯТА Е ВАЛИДНА ДО
28.02.2022 г.**



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 досе- гашната 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. Труднодостъп- ните места също могат да бъдат де- зинфекцирани 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 поред- ната стъпка в тази посока, като по този начин стремежът ни е да предложим най- висока степен на сигурност на пасажери- те 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, passen- gers enter a completely sterile cabin. "The priority of the national carrier has always been to offer its passengers a safe and com- fortable 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

ПЪТУВАЙТЕ ДО АМЕРИКА С БЪЛГАРИЯ ЕЪР

И НАШИТЕ ПАРТНЬОРИ ОТ
AMERICAN AIRLINES, VIRGIN ATLANTIC,
AIR FRANCE, KLM, DELTA AIR LINES И ITA AIRWAYS.

За пълна информация относно условията
за пътуване до САЩ, посетете www.air.bg

България Еър

Национален Превозвач www.air.bg



ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ

www.air.bg

9 | **BUSINESS
ECONOMY**



16 | **Дистанционната
работа неизбежно
ще се отрази
на пазара на
жилища**

Мирослав Манолов, изпълнителен директор на "Явор" АД, през Bulgaria ON AIR

20 | **Work From Home Will
Inevitably Affect the
Housing Market in
Bulgaria**

10 | **Числа и лица
Facts & Figures**

12 | **Газови отличници
The Great Gas
Bonanza**

24 | **Завръщане в
бъдещето**

28 | **Back to the Future**

31 | **ANALYSIS
POLITICS**



34 | **Митове и легенди
за изборите**

Умряха ли традиционните партии, и наистина ли избирателната активност беше ниска?

38 | **Election Myths
and Legends**

32 | **Работим ли повече
след Covid?**

Do We Work More After Covid?

42 | **Годината на
разклонените
вселени**

44 | **The Year of Forking
Universes**

48 | **По-добре
от хиляда гуми
Better Than a
Thousand Words**

53 | **SCIENCE
TECHNOLOGY**



66 | **Игва ли краят
на личния
автомобил?**

Шест експертни мнения за най-голямата трансформация в мобилността от над век насам

68 | **Is the End of Car
Ownership in Sight?**

54 | **Най-любопитните
открития на 2021**

60 | **The Best Discoveries
of 2021**

80 | **Угарен от мълния**

85 | **Struck by Lightning**

87 | **TRAVEL
LIFESTYLE**



90 | **Най-добрите
коледни базари
в Европа**

От задължителното грейно вино до специфичните местни атракции, тези шест локации правят празника паметен

99 | **The Best Christmas
Markets**

88 | **Афиш
Poster**

106 | **Посоки
за Витамин D**

112 | **Vitamin D Destinations**

114 | **Млагостта не е
порок**

116 | **Youth Is Not a Vice**

THE INFLIGHT MAGAZINE

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

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

ГЛАВЕН РЕДАКТОР
Константин Томов
ktomov@bulgariaonair.bg

ПРЕВОДАЧИ
Методи Йорданов
Радослав Генчев
Global Club

АВТОРИ
Антон Кръстев
Бойко Василев
Емил Иванов
Калин Ангелов
Калин Николов
Николай Кръстев
Радостина Николова
Петър Йовчев
Ясен Бориславов

ДИЗАЙН
BRAND NEW BGS

ИЗДАТЕЛ
ИНВЕСТИР МЕДИА ГРУП

ИЗПЪЛНИТЕЛЕН ДИРЕКТОР
Виктория Мумкова

ТЪРГОВСКИ ДИРЕКТОР
Леа Бакалова
lbakalova@bulgariaonair.bg

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

БАНКОВА СМЕТКА

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.

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

TRANSLATORS
Metodi Yordanov
Radoslav Genchev
Global Club

CONTRIBUTORS
Anton Krastev
Boyko Vassilev
Emil Ivanov
Kalin Nikolov
Kalin Angelov
Nikolay Krastev
Radostina Nikolova
Petar Yovchev
Yassen Borislavov

DESIGN
BRAND NEW BGS

PUBLISHER
INVESTOR MEDIA GROUP

CEO
Victoria Mitkova

MARKETING DIRECTOR
Lea Bakalova
lbakalova@bulgariaonair.bg

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

BANK ACCOUNT

CONTRIBUTORS АВТОРИ



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

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



ЯСЕН БОРИСЛАВОВ е роден през 1964. Завършил е история в Софийския университет, доктор е по журналистика (2008). Бил е завеждащ отдел "Култура" във вестник "Дума", от 1997 е журналист на свободна практика с постоянен ангажимент към в. "Сега". Автор е на книгите "Виното. Българска енциклопедия" и "Боб и метафизика. Кулинарно-исторически етюди". Учредител и първи председател на национален клуб "Винен наблюдател".

YASSEN BORISLAVOV was born in 1964. He graduated with a degree in History from the University of Sofia and holds a PhD in Journalism (since 2008). He worked as managing editor for culture at the Duma newspaper and, since 1997, he has worked as a freelance journalist and a regular columnist for the Sega newspaper. He is the author of Bulgarian Wine Book and Beans and Metaphysics: Culinary and Historical Essays. He is the founder and first chair of the nationwide Wine Observer Club.



BMW iX

ЕЛЕКТРИЧЕСКА РАДОСТ ОТ ШОФИРАНЕТО.



За повече информация и оферта, моля обърнете се към нашите търговски екипи от М Кар Груп.

М Кар Варна

9023 Варна
бул. Владислав Варненчик 320
тел.: +359 52 918 208
contact@bmw-mcarvarna.bg
www.bmw-mcarvarna.bg

М Кар Плевен

5800 Плевен
кв. Дружба 1
тел.: +359 64 970 804
contact@bmw-mcarpleven.bg
www.bmw-mcarpleven.bg

М Кар Пловдив

4003 Пловдив
бул. Карловско шосе
тел.: +359 32 571 296
contact@bmw-mcar.bg
www.bmw-mcar.bg

М Кар София

1407 София
бул. Черни връх 53,
тел.: +359 2 49 28 335
contact@bmw-mcarsofia.bg
www.bmw-mcarsofia.bg

BMW iX xDrive50: Среден разход на електроенергия според WLTP: 23,0 - 19,8 кВтч/100км; CO₂ емисии: 0г/км.



ЧЕТИРИСТЕПЕННО МЕНЮ НА БОРДА НА "БЪЛГАРИЯ ЕЪР"

FOUR-COURSE MENU ON BOARD BULGARIA AIR

Пътуването с „България Еър“ вече е не само комфортно и сигурно, но и вкусно. От 1 ноември, спазвайки най-високите хигиенни мерки, националният превозвач възобновява предлагането на кетъринг за пасажерите си в икономична и бизнес класа.

Приготвянето на храната се извършва при още по-строги хигиенни мерки, съобразно германските стандарти. Преди раздаването на храната, тя преминава и през задължителна топлинна обработка на борда.

Пътниците в икономична класа получават пакетиран топъл сандвич и напитка по избор, а за пасажерите в бизнес класа кетърингът включва четиристепенно меню, комбинирано с традиционни български ястия и продукти.

Всеки може да направи пътуването си по-приятно, като се възползва от услугата Upgrade до бизнес класа от 24 часа до 40 минути преди полет.

В интерес на сигурността и здравето на пътниците, носенето на предпазни маски по време на полет с „България Еър“ остава задължително. За максимална защита самолетите се дезинфекцират както със специални препарати, така и с ултравиолетови лъчи чрез системата Honeywell UV Cabin System II.

Traveling with Bulgaria Air is now not only comfortable and safe, but also delicious. From November 1, in compliance with the highest hygiene measures, the national carrier resumes catering for its passengers in economy and business class.

Food preparation is carried out under even stricter hygiene measures, according to German standards. Before the food is distributed, it also undergoes mandatory heat treatment on board.

Economy class passengers receive a packaged hot sandwich and a drink of their choice, and for business class passengers, the catering includes a four-course menu combined with traditional Bulgarian dishes and products.

Everyone can make their trip more enjoyable by taking advantage of the Upgrade to Business Class service from 24 hours to 40 minutes before the flight.

In the interests of passenger safety and health, the wearing of safety masks during a flight with Bulgaria Air remains mandatory. For maximum protection, the aircraft are disinfected with both special detergents and ultraviolet rays through the Honeywell UV Cabin System II. ■





HOLIDAY RECIPE

The bread, or rather the round loaf, is one of the essential symbols of the Bulgarian spread. The traditional Bulgarian round loaf is the cornerstone of our culinary tradition and has been used in various rituals and customs throughout the centuries. It is a symbol of the Bulgarian hearth and hospitality.

Ingredients:

For the Dough

720 g flour (plus extra for dusting)
400 ml warm milk
2 eggs
7 g fast-action dried yeast
1 tablespoon salt
1 teaspoon sugar

For the Cheese Filling

150 g soft butter
180 g white cheese

For the Top

1 egg yolk

Preparation:

Mix the warm milk with the sugar and yeast in a large bowl. Let the dough rest for 10 minutes to activate the yeast.

Separate 1 egg yolk for the egg mixture and add the whites + 2 whole eggs to the mixture. Sift in the flour with the salt and mix until you have a smooth dough. Add more milk or more flour until you have the right consistency.

Divide the dough into 2 equal pieces and form them into balls.

Roll out the first ball on a lightly floured surface with a rolling pin into a large rectangular shape.

Brush the dough with softened butter.

Use white cheese for the filling and sprinkle it on the dough.

Using a serrated knife, divide the roll into 10 equal pieces.

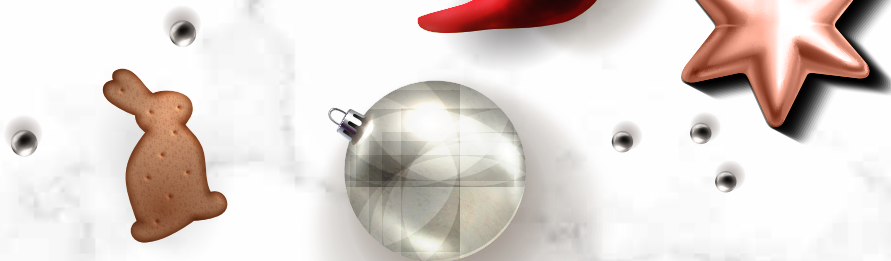
Repeat the same process for the remaining dough and place the rolls on greased baking sheets.

Cover the tray with cling film or a damp cloth and leave them in a warm place to rise.

Preheat the oven to 180°C (fan oven).

Wash the rolls with an egg yolk.

Bake them for 35 to 40 minutes or until golden brown.



Get Carried Away



Block out the noise and turn up the music. Make your move with the noise-cancelling Beoplay H95.



24 | **ЗАВРЪЩАНЕ В БЪДЕЩЕТО**
BACK TO THE FUTURE

16 | **ИНТЕРВЮ: МИРОСЛАВ МАНОЛОВ**
INTERVIEW: MIROSLAV MANOLOV



12 | **ГАЗОВИ ОТЛИЧНИЦИ**
THE GREAT GAS BONANZA



ЧИСЛА И ЛИЦА FIGURES & FACES

1 327 000

българи са пътували с цел туризъм през летния сезон, отчита Националният статистически институт. За разлика от предишни години обаче, съотношението между вътрешни и международни пътувания е доста променено: 95.5% от хората са пътували само в България, 4% - само в чужбина, а 0.5% са пътували и у нас, и зад граница. Средният разход при пътуване на човек е 385.94 лева в България и 693.50 лева в чужбина.

EN

Bulgarians have traveled for tourism during the summer season, according to the National Statistical Institute. Unlike previous years, however, the ratio between domestic and international travel has changed considerably: 95.5% of people have traveled only in Bulgaria, 4% - only abroad, and 0.5% have traveled both at home and abroad. The average cost per trip per person is BGN 385.94 in Bulgaria and BGN 693.50 abroad. ■

30%

е увеличението на безкасовите плащания в България за първото полугодие на 2021 в сравнение със същия период на 2020, съобщи подуправителят на Българската народна банка Нина Стоянова. Това включва както употребата на банкови карти, така и по-модерни технологии като мобилни приложения за разплащане и QR-кодове.

EN

is the increase in non-cash payments in Bulgaria for the first half of 2021 compared to the same period in 2020, said the Deputy Governor of the Bulgarian National Bank Nina Stoyanova. This includes both the use of bank cards and more modern technologies such as mobile payment applications and QR codes. ■

30

млн. лева ще бъдат изплатени от правителството като подкрепа към фирми от туристическия сектор, след като Европейската комисия одобри плана. За да получат подпомагане, компаниите трябва да докажат минимум 30% спад в оборота през 2020 в сравнение с 2019 година.

EN

million will be paid by the government in support of companies in the tourism sector after the European Commission approved the plan. To receive support, companies must prove a minimum of 30% drop in turnover in 2020 compared to 2019. ■



636 400 000

евро е стойността на изнесените земеделски стоки от България за първата половина на 2021 година, показват данни от Годишния доклад за земеделието. През 2020 секторът е дал 4% от Брутният вътрешен продукт на страната, при 3.8% година по-рано. В същото време България е сред държавите с най-голям спад в стойността на произведената земеделска продукция през 2020 по данни на Eurostat: -4.5% спрямо 2019. Обяснението е както в Covid-19, така и в ниската реколта на основни култури като слънчоглед например.

EN

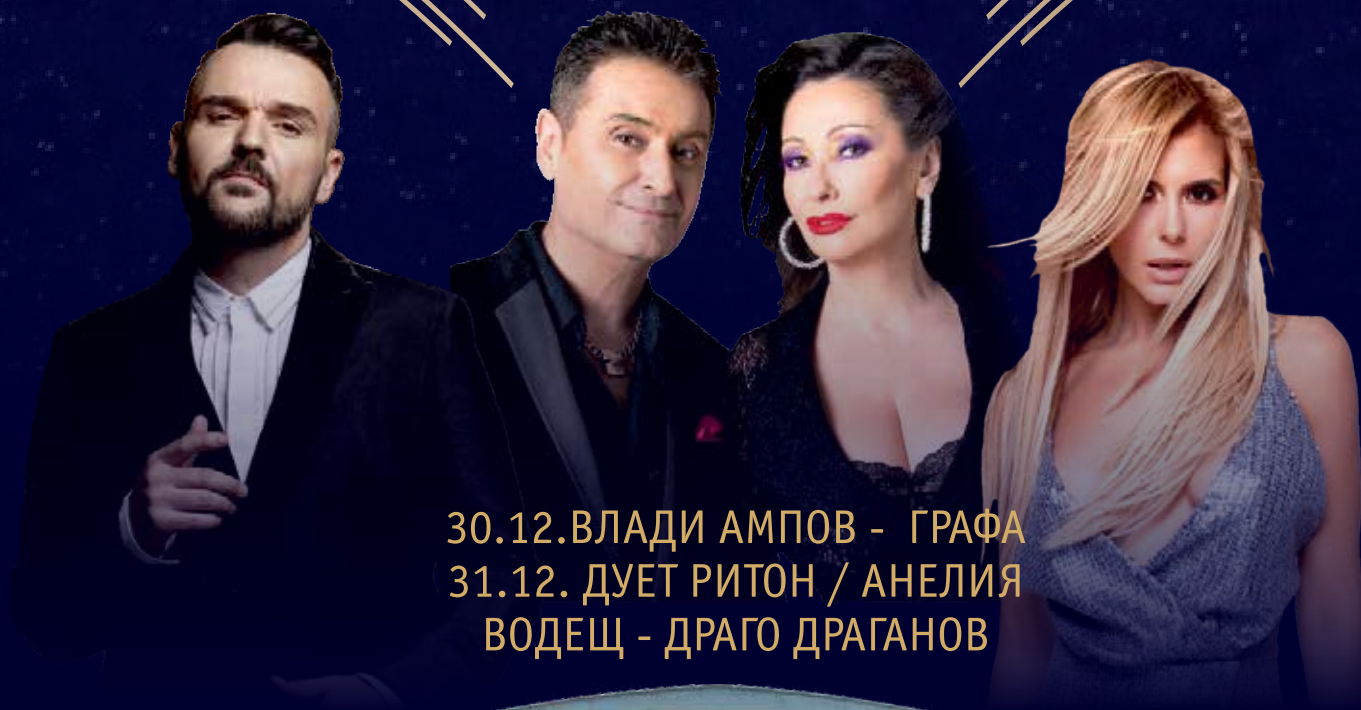
euro is the value of exported agricultural goods from Bulgaria for the first half of 2021, according to data from the Annual Report on Agriculture. In 2020, the sector accounted for 4% of the country's gross domestic product, compared to 3.8% a year earlier. At the same time, Bulgaria is among the countries with the largest decline in the value of agricultural production in 2020 according to Eurostat: -4.5% compared to 2019. The explanation is both in Covid-19 and in the low yield of major crops such as sunflower. ■



5-ЗВЕЗДНО НОВОГОДИШНО ИЗЖИВЯВАНЕ



2022



30.12. ВЛАДИ АМПОВ - ГРАФА
31.12. ДУЕТ РИТОН / АНЕЛИЯ
ВОДЕЩ - ДРАГО ДРАГАНОВ



СПЕЦИАЛНИ ОТСТЪПКИ
ЗА РАНИИ ЗАПИСВАНИЯ

За резервации: +359 56 8 12345 / info@hotelprimoretz.bg

WWW.HOTELPRIMORETZ.BG



ГАЗОВИ ОТЛИЧНИЦИ

Цяла Европа страда от рекордните цени на природния газ. Но някои печелят, и то много

Може дълго да се спори кои са основните причини за кризата в енергийните цени, ударила Европа в последните месеци: безогледното печатане на пари, може би прибрзаните крачки към т. нар. "зелен преход", натрупванията от лоши политически решения... Онова, което е безспорно, е кои са големите печеливши от тази ситуация. Това са всички основни производители на природен газ, начело с руския гигант "Газпром".

Още в края на третото тримесечие компанията подобри абсолютния си рекорд за годишни приходи, надхвърляйки границата от 1.55 трилиона рубли (18.3 милиарда евро), а вицепрезидентът ѝ Фамил Садигов подчерта, че очаква "още по-впечатляващ резултат" в четвъртото тримесечие на годината. В резултат "Газпром" се готви да изплати и рекорден дивидент от 29.7 рубли на акция, при 12.6 рубли през миналата година. Основен акционер е руското правителство, което държи 38% от капитала пряко и още 12% - чрез две държавни компании.

Главен принос за рекордите имат цените на природния газ, които продължават да растат вече шесто поредно тримесечие и в момента а на нива, тройно по-високи

от миналогодишните. Основен пазар на "Газпром" си остава Европейският съюз. Впрочем руският гигант не е единственият в сектора, който се готви да отчете рекордна печалба. Доклад на неправителствената организация Global Witness, цитиран от The Financial Times, изчислява, че най-големите газови компании в света са отчетли общо 65 милиарда долара печалба за третото тримесечие на 2021 година - с цели 24% повече, отколкото през същия период на предкризисната 2019.

Добрите времена за газовите гиганти със сигурност ще продължат и през следващите години. Натискът за пълен отказ от въглищната енергетика в ЕС работи в тяхна полза. Самата Европа става все по-зависима от вноса, а догодина едно от най-големите ѝ находища - край Грьонинген в Нидерландия - ще бъде затворено, защото добивът предизвиква сеизмична активност.

Сериозен двигател на цените е и растящият глад за газ в Азия. Потреблението в Азиатско-тихоокеанския регион е скочило от едва 2.6 милиона тераджаула през 1990 година до 16.7 милиона през 2019, а в Близкия Изток - от 1.45 милиона до 8.8 милиона тераджаула. ■

THE GREAT GAS BONANZA

All of Europe is suffering from the record-high gas prices. But to some, they are a blessing

It has long been debated what are the main causes of the energy price crisis that has hit Europe in recent months: the reckless printing of money, a bit too hasty steps towards the so-called "green transition", the accumulation of bad political decisions... What is indisputable is who are the big winners from this situation. These include all major producers of natural gas, led by the Russian giant Gazprom.

As early as the end of the third quarter, the company improved its absolute record for annual revenues, exceeding 1.55 trillion rubles (18.3 billion euros), and its vice president Famil Sadigov stressed that he expects an "even more impressive result" in the fourth quarter. As a result, Gazprom is preparing to pay a record dividend of 29.7 rubles per share, compared to 12.6 rubles last year. The main shareholder is the Russian government, which holds 38% of the capital directly and another 12% - through two state-owned companies.

The main contributors to the records are natural gas prices, which continue to rise for the sixth consecutive quarter and are currently at levels three times higher than last year. The main market for Gazprom remains the European Union.

By the way, the Russian giant is not the only one in the sector that is preparing to cash in a record profit. A report by the NGO Global Witness, quoted by The Financial Times, estimates that the world's largest gas companies reported a total of \$ 65 billion in profits for the third quarter of 2021 - as much as 24% more than in the same period of pre-crisis 2019.

The good times for the gas giants will certainly continue in the coming years. The pressure to completely abandon coal energy in the EU works in their favor. Europe itself is becoming increasingly dependent on imports, and next year one of its largest deposits - near Groningen in the Netherlands - will be closed because extraction is causing seismic activity.

The growing hunger for gas in Asia is also a serious driver of prices. Consumption in the Asia-Pacific region jumped from just 2.6 million terajoules in 1990 to 16.7 million in 2019, and in the Middle East from 1.45 million to 8.8 million terajoules. ■



AN ICONIC LANDMARK OF SOFIA

In the heart of the Bulgarian capital, within a walking distance from its business and commercial districts and the Government Offices, Sofia Hotel Balkan, a Luxury Collection Hotel, is recognized as the city's grand hotel.

It features 240 beautifully appointed, soundproofed guest rooms, luxurious brand new rooms and magnificent suites with stunning views over the city.

Sofia Hotel Balkan offers emblematic meeting rooms for largescale conferences, majestic weddings, gala dinners and special events. The 1,419 sq. m total banqueting space in the hotel consists of 3 ballrooms and small meeting rooms with a total capacity of 1400 guests. The Royal Ballroom is a glittering space enhanced by natural light and glistening chandeliers. Enjoy the stunning panoramic view over Rotunda St. George, with the biggest capacity up to 650 guests for major conferences and sophisticated gala dinners. The twin ballrooms Serdica and Sredetz are naturally lit venues which add a sense of elegance to meetings and celebrations. Each hall has 230 sq. m. of space, with their high ceilings creating a refined atmosphere. The two ballrooms are complimented by a

stylish pre-function space, where guests can indulge in moments of delight with cocktails and coffee breaks.

The fully renovated ostentatious Restaurant "Labels" offers the best ingredients for an exceptional dining experience, a fine mixture between Continental cuisine and the renowned Bulgarian tradition in hospitality and smart service.

The new Lobby Bar "Basilica" with its art deco elements is an elegant and tempting venue where you can relish your morning coffee, midday lunch, after-work drink or have your business meetings.

Sofia Hotel Balkan is part of Marriott International and it belongs to The Luxury Collection brand, a curated ensemble of the world's most iconic hotels. As such it participates in the Marriott Loyalty Program with which every guest or event organizer, if a member, can earn and redeem points, enjoy elevated Elite benefits and consistent Elite status recognition across all Marriott brands.

Feel the authentic spirit of Bulgaria and create beautiful memories in this emblematic hotel.

5 Sveta Nedelya Square, 1000 Sofia, Bulgaria
T +359 2 937 8787 E reservation@sofiabalkan.net,
www.sofiabalkan.com

ТУК СЪБИТИЯТА СЕ СЛУЧВАТ



посетете първата професионална
платформа за специализирани
събития в България

INVESTOR
MEDIA **PRO**

investormediapro.bg



SPOTIFINANCE.COM

ИНТЕЛИГЕНТЕН НАЧИН ЗА ИНВЕСТИРАНЕ В НЕДВИЖИМИ ИМОТИ

Spotifinance.com е платформа за инвестиции в недвижими имоти с висока доходност.

Новата платформа използва най-успешния метод в инвестирането през последните години чрез crowdfunding, давайки възможност на всеки да инвестира в недвижими имоти, без значение от размера на притежаваните средства.

Финансово инженерният екип на Спотифайнънс АД подбира най-добрите проекти в недвижими имоти из между десетки такива, покривайки високите изисквания за сигурност, доходност, времетраене и атрактивно разположение.

Какво постигнахме за първите 10 месеца на 2021 година:

- успешно финансирани проекта;
- финансиран проект на 92% до момента;
- проекта в процес на финансиране, в начален етап.

Обща сума на публикуваните проек-

ти за 2021 година: 2 102 000 €

Средногодишна доходност: 20%

Общо инвестирани средства до края на октомври 2021 година: € 2 060 000

Spotifinance.com е една от малкото платформи в Европа, която Ви дава възможност:

- Да се възползвате от големият марж на печалбата в строителството, без да е необходимо да разполагате с големи парични средства;
- Да инвестирате в недвижими имоти без да се притеснявате дали цената им на пазара се понижава;
- Не само да се предпазите от инфлацията, но и да се възползвате от нея;
- Да инвестирате в сектор, който

на стабилност, необходима във всяко портфолио;

- От изключително високата доходност, която е следствие от голямата добавена стойност в строителството или професионалното структуриране на проектите;
- Доходност надвишаваща тази предлагана от другите платформи;
- Да диверсифицирате инвестициите си; да се възползвате от предимствата на пасивните инвестиции в най-стабилния сектор;
- Да постигнете финансова независимост.

Всеки може да посети платформата за инвестиционни проекти на spotifinance.com, да разгледа всички проекти и да си избере този, който му допада най-много от гледна точка на възвръщаемост, време на изпълнение и съдържание.

Минимална инвестиция € 2000

Средна възвръщаемост на публикуваните в момента проекти **16%.**



ДИСТАНЦИОННАТА РАБОТА НЕИЗБЕЖНО ЩЕ СЕ ОТРАЗИ НА ПАЗАРА НА ЖИЛИЩА В БЪЛГАРИЯ

Мирослав Манолов, изпълнителен директор на "Явор" АД, пред Bulgaria ON AIR

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ПЕТЪР ПЕТРОВ

Г-н Манолов, как се отрази Covid-19 на имотния пазар във Варна? До каква степен рестрикциите за международните пътувания имат влияние върху сектора?

Когато се разви ситуацията с Covid-19, усещането беше, сякаш пътуваш безгрижно с автомобил, изведнъж нещо минава пред теб и трябва да скочиш върху спирачките. Имахме клиенти, които се стресираха до такава степен, че се отказаха от вече подписани договори.

Беше стрес за целия свят. И, естествено, рефлектира върху имотния пазар и във Варна. През март-април миналата година той просто беше спрял. Спомням си, че се чудехме как да изповяваме сделките, защото нотариусите обявиха, че могат да правят по две сделки на ден, а ние имаме да правим над 300...

По това време повечето строителни компании спряха изцяло. Ние нямаше как да го направим, защото вече бяхме започнали един от най-големите си комплекси, с 600 апартамента. Затова продължихме да действаме, което се оказа печеливша позиция. След това, особено през 2021, пазарът се стабилизира и търсенето нарасна.

Колкото до международните пътувания, много купувачи от Великобритания и Русия, които бяха активни участници на нашия пазар в последните

15 години, изведнъж се отгърпнаха. Не просто намаля активното търсене от тях, а и те се появиха като конкуренти на пазара, защото започнаха да разпродават имотите си на доста изгодни цени. Хубавото е, че успоредно с това много българи от чужбина решиха, че е добре да инвестират в родината си, да купят жилища, които да ползват, след като се пенсионират. Имаме много такива клиенти - не само живеещи в Западна Европа, но и в САЩ.

Чували сме подобни наблюдения и от други сектори. По всичко личи, че поне част от българската емиграция, която отдавна не броим в демографските изследвания и прогнози, съвсем не се е откъснала от страната и планира да се върне...

За нас това са много хубави клиенти. Те не се нуждаят от финансиране и търсят добър продукт. Имат високи изисквания към локация и качество. Цената не е най-важното за тях, а това ни дава повече възможности като инвеститори.

В последните години силен двигател на пазара са рекордно ниските лихви, които насочват много инвеститори към имотите. Приблизително каква част от сделките ви са с инвест-



► **тиционна цел? И крие ли това риск от презряване на пазара?**

Около 40% от имотите ни се купуват с инвестиционна цел. Но това е въпрос и на доверие. Ние сме си изградили име на сериозен инвеститор във Варна. Последният ни проект, с около 200 апартамента, се разпродаде напълно 4-5 месеца преди да започнем изкопа за самата сграда. Имаме различни схеми за плащане за хора, които купуват имота като инвестиция - могат да платят 80 или дори 100% от цената веднага. Това им дава възможност обаче до две години да реализират доходност от 10-20 процента. Кое е несравнимо по-добре, отколкото да държат парите си в банките. А доверието им към нас създава увереност и в останалите клиенти.

Колкото до въпроса за презряването на пазара, той трябва да се разглежда по райони. В България има почти 4 милиона жилища, но от тях около 1.4 милиона са в селата. Там може би има презряване - в някои села и малки грачета предлагането далеч надвишава търсенето. Зависи от динамиката на самия град. Варна е много динамичен град, привлича

хора и има отчетлив недостиг на жилища. Между другото онова презряване, което се случи в световен мащаб през 2007-2008 година, особено в Съединените щати, беше при други условия. Тогава много обикновени хора - сервитори, работници - започнаха да купуват втори жилища на кредит, разчитайки на ниските лихви и на растящи цени, така че да ги продадат с печалба. Но пазарът тръгна надолу, а ипотеките трябваше да се изплащат и затова се получи този разлив.

В България пазарът е далеч от такава фаза. Ето едно сравнение: дъщеря ми живее в Единбург, където няма апартамент с две спални под 350 000 лири. Хубавите са по половин милион. Така че Варна, и България като цяло, имат още доста да растат, докато стигнат такива нива. Пред нас стои възходящо развитие на имотния пазар.



Сравнението с Великобритания е трудно и заради разликата в доходите. Но подценени ли са имотите в България в сравнение с други страни от нашия регион?

Струва ми се, че да, особено при тази ситуация, в която влезе светът напоследък, и при която вече не е важно къде работиш, а къде живееш. Винаги съм се чудел какво пречи на човек да си избере хубаво място за живеене и да работи дистанционно. Сега, в резултат и на Covid-19, това става практика.

Северноевропейските държави например са с отлична инфраструктура, но с климатични проблеми. Средиземноморието и Южна Европа са най-доброто място за живеене. Затова смятам, че имотите в България са подценени. Все повече хора работят дистанционно, особено след пандемията. В България това не е чак толкова

изразено, но в други части на Европа работата от дома се засили страшно много. Мисля, че това неизбежно ще се отрази и на пазара на жилища в България.

На много места по света пандемията засили значително интереса към ваканционни и извънградски имоти, наблюдавате ли такава тенденция и в региона на Варна?

Забелязва се такава тенденция. Но има и няколко проблема. Търсят се имоти извън града, но близо до него и с лесен транспортен достъп, което се намира много трудно.

Между другото все повече наши клиенти търсят имоти в т. нар. затворени комплекси. Сега изграждаме такъв комплекс, за който сме предвидили 10 декара парк. Това е идеалният компромис: едновременно живееш в града и в същото време сред природата, на спокойствие, с велоалеи и детски площадки. И този парк е твоя собственост, никой не може да ти забрани да излизаш в него, както беше миналата пролет.

По света такива комплекси са изключително разпространени. У нас едва напоследък започнаха да

се налагат като начин на живот - малко по-рано в София, а сега и във Варна.

Промени ли се и отношението към основното жилище в резултат на локдауните и новите начини на работа? Търсенията на клиентите днес различни ли са от онези през 2019 например?

В последните две години домовете ни се превърнаха в работни места, класни стаи, площадки за игра.

Логично вече се търсят по-големи жилища. Квадратурата на тристайните жилища, която преди беше средно 75 квадратни метра, сега вече е около 90 квадратни метра. Такова е търсенето.

Преди жилището бе място, където се прибиращ да преспиш. В ситуация, в която не можеш да излизаш, работиш от къщи, детето ти учи въщи, хората започнаха да търсят по-функционално разпределение и

по-голяма площ, а също и слънчево изложение - защото иначе, ако по цял ден си въкчи, започват да не ти достигат светлина и витамин D.

Работата от къщи вече е нещо обичайно. Някои анализатори дори предричат края на офиса като концепция. Крайно ли е такова мнение? Има ли бъдеще за офис площите?

Според мен офисите ще претърпят сериозна трансформация. Не мисля, че ще изчезнат, но функцията им ще се промени. Ще се превърнат в места за контакти както професионални, така и социални. Места, където хората да се събират, за да обсъждат идеи, концепции, да провеждат срещи.

Старомодният офис, разделен на кутийки, в които работят десетки хора, според мен вече изчезва. Оттук нататък виждам две основни тенденции. Едната е да се правят офис сгради с индивидуални офиси, за да имат хората собствено работно място, различно от дома. Втората е към по-просторни и по-гъвкави офиси. В тях веднъж или два пъти в седмицата целият екип на фирмата може да се събира да обсъжда идеи и планове, и след това в остатъка от седмицата да ги разработва от къщи.

"У нас това не е чак толкова изразено, но в други части на Европа работата от дома се засили страшно много. Това неизбежно ще се отрази и на пазара на жилища в България"

Това е вече изключително популярно в страни като Великобритания, но си пробива път и у нас. Наскоро ми показаха по-голям център в Рибарица, който големи технологични компании наемат за две-три седмици. Събират там целите си екипи, за да обсъждат нови проекти - но го правят сред природата, със СПА, със социални контакти, изобщо съвсем друг начин на живот. Така се раждат идеите. После два-три месеца екипът работи по проекта от къщи.

Ако офисите изчезнат напълно и хората стоят само въкчи, ще загубят собствен си облик. В края на краищата нали сме социални същества?

Как се развива пазарът на парцели за строеж във Варна? Кои са най-интересните райони?

С парцелите винаги е било сложно, и ще става все по-трудно. Във Варна най-добри за живеене са централните части, "Чайка"

и всички райони в близост до Морската градина. Но големи парцели почти няма. В центъра има малки парцели, които обаче не представляват интерес за сериозни инвеститори. Затова и цените на имотите в добрите части на всеки град ще стават все по-скъпи заради намаляващото предлагане.

Съвсем малко компании в строителния бранш у нас могат да се похвалят с история, надхвърляща 75 години. Как се промени строителството в технологично отношение в последните години?

Ние наистина сме наследник на държавно предприятие, създадено още през 1945 година, но през по-голямата част от този период то се е занимавало с производство на мебели. Насочването ни към инвестиции в строителството стана преди петнайсет години малко случайно: по време на големия имотен бум през -2007-2008 една голяма международна компания предложи да купи парцела на завода ни за 12 милиона евро. Любопитно за динамиката на пазара е, че 10 години по-късно ние си откупихме обратно този парцел за четири пъти по-малка сума. Именно там сега изграждаме нашия комплекс с 10 декара парк.

Иначе промените в строителството са

доста по-образовани и започват да отличават евтиното строителство от качественото. Познанията им са пораснали в пъти.

И очевидно са станали и по-платежоспособни...

Да. Хубавото е, че и в България доходите се вдигнаха, и днес живеем по-добре, отколкото преди 15 години. Освен това лихвите днес са по-ниски, кредитирането е много по-достъпно.

Сериозен проблем за строителния бранш в България е недостигът на квалифицирана работна ръка, при пословичния отлив на български майстори към Западна Европа. Как се справяте с този проблем?

Проблемът е за всички сектори, не само за строителния. Напоследък се забелязва и тенденция за връщане на някои от специалистите от Западна Европа в България, защото цената на работната ръка тук се повиши.

Например нашия комплекс "Азимут" го строят хора, които дълго са работили във Великобритания. Трябва да ви кажа, че тяхната работа е на съвсем друго равнище. Напругали са опит, овладели са нови технологии, самият им манталитет на работа се е променил - те гледат с друго око на своя продукт, сами държат той да е качествен. Такива хора струват по-скъпо, но ако един инвеститор иска да получи качество, трябва да инвестира в него.

Смятате ли, че евентуалното присъединяване на България към еврозоната ще се отрази на имотния пазар? Може ли то да предизвика ефекта, който предизвика преди петнайсетина години членството в ЕС?

Аз съм завършил „Финанси и кредит“, макар и отдавна, и следя внимателно този процес. Според мен у нас не може да се получи негативен ефект от еврото, защото левът и сега е обвързан към него чрез валутния борд. Всички цени на имоти у нас се обявяват в евро. Според мен даже ще има положителен ефект, защото приемането на еврото ще ни даде една по-устойчива на катаклизми валута. Образно казано, ще е като преместване в ново жилище - отначало трябва да направим някакви разходи: мебели, боядисване... Но след като влезем в новия си дом, ще се чувстваме сигурни и удовлетворени. Да, ще има разходи по пренастройването на оперативните системи от лев в евро, но на финала всички ще сме спокойни за доходите и спестяванията си. Аз лично не се притеснявам от еврото ■

WORK FROM HOME WILL INEVITABLY AFFECT THE HOUSING MARKET IN BULGARIA

Miroslav Manolov, CEO of Yavor AD, talks to Bulgaria ON AIR

By KONSTANTIN TOMOV / Photography PETAR PETROV

Mr Manolov, how did Covid-19 affect the property market in Varna? To what extent have the restrictions on international travel had an impact on the sector?

When the Covid situation developed, it felt like you were travelling carefree in a car, suddenly something passes in front of you and you have to jump on the brakes. We had customers who were so stressed that they gave up contracts they had already signed.

It was stress for the whole world. And, of course, it reflected on the property market in Varna as well. In March-April last year it had just stopped. I remember that we were wondering how we were going to get the deals done, because the notaries announced that they could do two deals a day, and we had to do 300...

By that time most of the construction companies had stopped altogether. We couldn't do it because we had already started one of our biggest developments, with 600 apartments. So

we kept going, which turned out to be a winning position. Then, especially in 2021, the market stabilised and demand grew.

As for international travel, many buyers from the UK and Russia, who had been active participants in our market for the last 15 years, suddenly pulled back. Not only has active demand from them declined, but they have also emerged as competitors in the market because they have started to sell off their properties at very favourable prices.

The good thing is that in parallel with this, many Bulgarians from abroad decided that it was better to invest in their homeland. To buy homes to use after they retire, for example. We have many such clients - not only living in Western Europe, but also in the USA.

We have heard similar observations from other sectors. It seems that at least part of the Bulgarian emigration, which has not been counted in demographic studies and forecasts for a long time, has not left the

country at all and is planning to return.

These are very nice clients for us. They don't need financing and are looking for a good product. They have high location and quality requirements. Price is not the most important thing for them. And that gives us more opportunities as investors.

In recent years, record low interest rates have been a strong driver in the market, pushing many investors towards property. Approximately what proportion of your transactions are for investment purposes? And does this risk overheating the market?

About 40% of our properties are bought for investment purposes. But it's also a question of trust. We have built a name for ourselves as a serious investor in Varna. Our last project, with about 200 apartments, sold out completely 4-5 months before we started excavating for the building itself.

We have different schemes for people who buy the property as an investment - for example ►



► they can pay 80 or even 100% of the price immediately. However, this enables them to make a return of 10-20 per cent within two years. Which is incomparably better than keeping their money in the banks. And their confidence in us creates confidence in other customers.

As far as the issue of market overheating is concerned, it has to be looked at regionally. There are almost 4 million homes in Bulgaria, but about 1.4 million of them are in villages. There may be overheating there - in some villages and small towns supply far exceeds demand. It depends on the dynamics of the town itself. Varna is a very dynamic city, it attracts people and there is a distinct housing shortage.

By the way, that overheating that happened globally in 2007-2008, especially in the United States, was under different conditions. Then, many ordinary people - waiters, workers - started buying second homes on credit, relying on low interest rates and rising prices so that they could sell them at a profit. But the market went down, and mortgages had to be paid off, and that's why we got this rift.

In Bulgaria, the market is far from such a phase. Here's a comparison: my daughter lives in Edinburgh, where there is no two-bedroom flat under GBP 350,000. The nice ones are half a million each. So Varna, and Bulgaria as a whole, have a lot of growing to do before they reach those levels. We are facing an upward development in the property market.

Comparison with the UK is also difficult because of the income gap. But are properties in Bulgaria undervalued compared to other countries in the region?

It seems to me they are, especially with the situation the world has entered recently, where it is no longer important where you work, but where you live. I have always wondered what prevents a person from choosing a nice place to live and work remotely. Now, in the wake of Covid-19 as well, it's becoming a practice.

Northern European countries, for example, have excellent infrastructure but climate problems. The Mediterranean and Southern Europe are the best places to live. That is why I believe that property in Bulgaria is undervalued. More and more people only work remotely, especially after the pandemic. In Bulgaria, this is not so pronounced, but in other parts of Europe, working from home has increased an awful lot. I think this will inevitably have an impact on the housing market in Bulgaria.

In many places around the world the pandemic has significantly increased interest in holiday and out-of-town properties, are you seeing this trend in the Varna region as well?

A similar trend has been observed. But there



are a few problems. There is a demand for properties outside the city, but close to it and with easy commuting, which is very difficult to find.

By the way, more and more of our clients are looking for properties in so-called gated communities. We are now building one such complex for which we have provided 10 acres of park. This is the perfect compromise: you live in the city and at the same time in nature, in peace, with cycle paths and playgrounds. And this park is your property, nobody can forbid you to go out in it, as was the case last spring. Around the world, such complexes are extremely common. In this country, they have only recently started to become a way of life - a little earlier in Sofia, and now in Varna.

Have attitudes to primary residences also changed as a result of lockdowns and new ways of working? Are customer demands today different from those in 2019, for example?

In the last two years our homes have become workplaces, classrooms, playgrounds.

Logically, larger homes are now in demand. The square footage of two-bedroom homes, which used to average 75 square metres, is now around 90 square metres. Such is the demand.

Housing used to be a place where you went to sleep. In a situation where you can't go out, you work from home, your child is home-schooled, and people have started looking for a more functional layout and a bigger floor space.

And also sun exposure - because otherwise if you're at home all day, you start to run out of light and vitamin D.

Working from home is now commonplace. Some analysts are even predicting the end of the office as a concept. Is such an opinion extreme? Is there a future for office space?

I think offices will undergo a major transformation. I don't think they will disappear, but their function will change. They will become places for contacts - both professional and social. Places where people can come together to discuss ideas, concepts, hold meetings.

The old-fashioned office, divided into boxes where hundreds of people work, is already disappearing in my opinion. From here forward, I see two main trends. One is to make office buildings with individual offices so that people have somewhere to work other than their homes. The second is towards more spacious and more flexible offices. In these, once or twice a week the whole team can get together to discuss ideas and plans, and then develop them from home for the rest of the week.

This is already hugely popular in countries such as the UK, but is making its way here. Recently, I chanced upon a similar centre in Ribaritsa, which large tech companies hire for two or three weeks. They gather their entire teams there to discuss new projects - but they do it in nature, with a spa, with social contacts, a completely different lifestyle altogether. That's how ideas are born. Then for two or three months the team works on the project from home.

If the offices disappear completely and people just stay at home, they will lose their own image. After all, aren't we social animals?

How is the market for building plots in Varna? Which are the most interesting areas?

Plots have always been tricky, and will only get harder. In Varna the best areas to live are the central parts, Chayka and all the areas near our Sea Garden. But there are almost no large plots. There are small plots in the centre, but they do not interest serious investors. That is why property prices in the good parts of each city will become more and more expensive because of the decreasing supply.

Very few companies in the construction industry in the country can boast of a history exceeding 75 years. How has construction changed technologically in recent years?

We are indeed the successor of a state-owned enterprise that was established in 1945, but for most of that period it was engaged in furniture manufacturing. Our move into construction investment fifteen years ago was somewhat accidental: during the great property boom

"The Mediterranean and Southern Europe are the best places to live. That is why I believe that property in Bulgaria is undervalued. More and more people only work remotely, especially after the pandemic. In Bulgaria, this is not so pronounced, but in other parts of Europe, working from home has increased an awful lot. I think this will inevitably have an impact on the housing market in Bulgaria"

of the previous decade, a large international company offered to buy our factory site for EUR 12 million. Curiously for the dynamics of the market, 10 years later we bought that plot back for four times less. That is where we are now building our complex with 10 acres of park.

Otherwise, the changes in construction are very serious. In the 1990s, the sector was nascent, companies had no experience, and they built with a lot of compromise. The quality from that period is worse not only compared to today, but even compared to the 70s and 80s. The big difference recently comes from buildings becoming more energy efficient. Whereas at the time, you remember, housing did not have it. The current trend is to use more and more natural materials, a return to the best practices of the past. Let's not forget that the first developments of cement date back 9,000 years, and there was something

like concrete in Ancient Greece and Ancient Rome...

This type of construction is also more sustainable, more environmentally friendly.

It is. The only drawback is that it is also more expensive. But the customers are much more educated and they are starting to distinguish cheap construction from quality construction. Their knowledge has grown manifold.

And obviously they have become more solvent...

They have. The good thing is that incomes have risen in Bulgaria too, and we live better today than we did 15 years ago. Also, interest rates are lower today, credit is much more affordable.

A serious problem for the construction industry in Bulgaria is the shortage of qualified labour, with the proverbial outflow of Bulgarian craftsmen to Western Europe. How do you deal with this problem?

It is a problem for all sectors, not just construction. But recently there has been a trend for some of the specialists from Western Europe to return to Bulgaria because the price of labour here has risen.

Our new Azimuth complex, for example, is being built by people who have worked in the UK for a long time. I have to tell you that their work is at a completely different level. They have gained experience, they have mastered new technologies, their very mentality of work has changed - they look at their product with a different eye, they themselves insist that it is of high quality. Such people cost more, but if an investor wants to get quality, he has to invest in it.

Do you think that Bulgaria's possible accession to the eurozone will affect the property market? Could it cause the effect that EU membership caused fifteen years ago?

I am a graduate in finance and credit, albeit a long time ago, and I follow this process closely. In my opinion, we cannot have an adverse effect of the euro because the lev is already pegged to it through the currency board. All property prices in this country are given in euros. In my opinion, there will even be a favourable effect, because the adoption of the euro will give us a currency that is more resistant to upheaval. Figuratively speaking, it will be like moving into a new home - at first we have to make some expenses: furniture, painting... But then, when we enter our new home, we will feel secure and satisfied. Yes, there will be costs in adjusting the operating systems from leva to euro, but at the end we will all be safe about our income and savings. Personally, I am not worried about the euro. ■

ЗАВРЪЩАНЕ В БЪДЕЩЕТО

Трансформацията на работното място е съществена и необратима. От нея ще спечелят само най-приспособимите

Текст РАДОСТИНА НИКОЛОВА / Фотография SHUTTERSTOCK

В икономическата теория безработицата се смята за "изоставащ" или "последващ" показател (от англ. lagging) - което означава, че отразява промените в икономическата конюнктура няколко месеца до една година, след като те вече са настъпили. С други думи, потвърждава тенденциите. Късната пролет на 2020 бе периодът, когато дялът на безработните в Европа и Северна Америка рязко скочи, отразявайки икономическия шок от противоепидемичните мерки, наложени по-рано. Този процент намаля поетапно и година и половина по-късно в повечето държави безработицата се върна към нивата отпреди пандемията. Онова, което вероятно никога няма да се върне към предишното си състояние, е начинът на работа. Той е вече необратимо променен, особено в сферата на т.нар. "бели якички".

ПОСЛЕДИЦИТЕ ЗАСЯГАТ НЕ САМО СЛУЖИТЕЛИТЕ, които вече прекарват много повече време, работейки извън офисите. Някои компании имаха възможност да договорят по-гъвкави решения за офис площите, което беше добре дошло от гледна точка на оптимизиране на финансите им. Тенденцията обаче не е лишена и от негативни последици за някои сегменти, като например услугите, концентрирани в големи бизнес центрове, които сега са празни, като заведения за хранене, фризьорски салони, спортни центрове. Въпреки това текущото разместване на пластове като цяло сякаш носи повече ползи, отколкото негативи. С формирането на пост-ковид икономиката, един ден в седмицата работа откъщи ще повиши производителността на труда с 4.8% според проучване в САЩ, цитирано от Bloomberg. Любопитна подробност е, че голяма част от това ►



► изменение е благодарение спестеното пътуване до и от работа. Впрочем любопитно е, че такъв ефект бе предсказан още през 2013 от друго проучване на Станфордския университет, според което работата от къщи повишава продуктивността с 13%.

ПРОИЗВОДИТЕЛНОСТТА НА ТРУДА се дефинира от съотношението между БВП на един работен час. По данни на Организацията за икономическо сътрудничество и развитие (ОИСР) много развити икономики стагнират по този показател през последните няколко години. Германия например отчита много слаб ръст на индекса от 2015, която е приета за базова, до 2020 - за това време той се е повишил само до 104 пункта, което е едва 4% за пет години. В еврозоната този ръст е 3.67%, а в България - 12.63%. Това до голяма степен се обяснява с обстоятелството, че България има много повече да наваксва, но през 2020 производителността на труда в страната остава почти без промяна. В съседна Румъния ръстът от 2015 е още по-отчетлив, като през кризисната 2020 е отчетен спад за пръв път от десетилетие.

Възстановяването на глобалната икономика съдържа все още много неизвестни и би било много смело да се прогнозира динамиката в производителността на труда. Едно обаче е сигурно: няма да има връщане към предишната нормалност, особено ► ► бено що се отнася до работата в офиса. Отново според проучване на ОИСР 70% от служителите в т.нар. информационно-интензивен сектор планират да работят от къщи поне един ден в седмицата, когато пандемията отминее. За сравнение, преди пандемията този дял е бил 39%. Процентът хора, които планират да работят от къщи поне веднъж седмично, по обективни причини, е значително по-нисък в производствения сектор (24.5%) и строителството (23%).

ПЪЛНАТА ПРОМЯНА НА ОФИСА НЕ БИВА да се приема като панацея, защото е съпътствана от нови проблеми. Мнозина мениджъри се опасяват, че ще изпитат трудности в управлението на екипите си (макар че обикновено ниската мотивация не се дължи на това къде работим - вкъщи или в офиса - а на други фактори като удовлетвореност от работата, възнаграждения и придобивки, баланс в личния живот и т.н.). Изследване на Чикагския университет, цитирано от Bloomberg, стига до извода, че при работа вкъщи хората са склонни да прекарват повече време върху една задача, тъй като трудно се фокусират. Освен това някои служители са склонни да надценяват продуктивността си в проучванията, тъй като предпочитат да работят от къщи и чрез допитванията тази практика може да се насърчи.

При работа вкъщи хората са склонни да прекарват повече време върху една задача, тъй като трудно се фокусират. Освен това някои надценяват продуктивността си в проучванията, тъй като предпочитат да работят от къщи и чрез допитванията тази практика може да се насърчи

Във времена на ускорена трансформация печелившите са най-адаптивните, като не е задължително това да е валидно за цели сектори. Например платформата за самолетни билети Skyscanner, част от иначе проспериращата ИТ индустрия, пострада сериозно заради ограниченията за пътуване и още през лятото на 2020 затвори два офиса, единия от които в София. Ако обаче компания извлече полза от текущата трансформация, е вероятно усилено да търси служители, за да се справи с експанзията. Така се създават и шансове за кариерен скок за служители с гъвкави умения и по-широко приложими знания, на които фирмите са готови да предложат все по-привлекателни условия: както парично възнаграждение, така и придобивки. Освен това служителите придобиха повече увереност, тъй като намалява тежестта на офисната локация. Ако преди пандемията това е бил ключов фактор при избор на работа, особено за хора прекарващи от понеделник до петък в офиса, днес неговото значение отслабва и дава по-голям избор, освободен от един немалък битов детайл.

ПРЕЗ СЕПТЕМВРИ 2021 АМЕРИКАНЦИТЕ, НАПУСНАЛИ РАБОТА по свое собствено желание, достигат 3%, или 4.4 милиона души -

рекордно висок дял.

Базираната в Лондон софтуерна компания Beamerly публикува през 2021 второто издание на годишния си индекс на таланта и в него разглежда причините за т.нар. голямо напускане. В допитване до 5000 работещи британци и американци, 53% заявяват, че обмислят да напуснат сегашната си позиция в рамките на следващата една година, а още по-голям дял (72%) са уверени, че могат да си намерят нова работа.

Служителите, че могат да се реализират извън настоящия им работодател, не е задължително сигнал, че не са щастливи на работното си място. Около 74% казват, че са доволни от политиките на работодателя си за връщане в офиса, но това не бива да се бърка с лоялност, посочват от Beamerly. От другата страна на монетата стоят недостатъците на това да не се виждаш на живо с колегите или шефа си. Според половината от респондентите именно това обстоятелство до известна степен е намалило шансовете за повишение. "Макар че мнозина се радваха на гъвкавата дистанционна работа, кариерите на по-младите служители изглежда пострадаха от липсата на тренинг, на развитие чрез наблюдение на по-опитните им колеги, на признание заради по-малко общуване лице в лице с ръководството", пише още в доклада. Авторите му препоръчват работодателите да обърнат специално внимание на отношението на хората към хибридната работа и да осигурят адекватни възможности за пряко общуване, разговори за кариерно развитие, обучение и др. В опита им да мотивират служителите за бъдещите възможности.

ЧЕ ПРЕХОДЪТ Е ПО-СКОРО ЗА ДОБРО, смята Джилс Уилкис, бивш съветник в британското правителство, цитиран от Bloomberg. "Способността да създаваш продукти на различни места, да използваш по-ефективно недвижимите имоти и т.н. - всичко това е продуктивност, която движи иновациите. Хибридната работа представлява промяна в динамиката на търсенето и предлагането по начини, които движат икономиката напред", обяснява Уилкис.

И действително, трансформацията на трудовия пазар вече променя и тенденциите при имотите, като най-гъвкавите извличат най-големи ползи. Според консултантската компания Cushman & Wakefield Forton по-ниският клас офис пространства може да изпитат трудности при намирането на наематели, а пък отливът на инвеститори в първокачествени проекти може да доведе до недостиг на клас А офиси през следващите няколко години. "Към момента наемодателите, решили да инвестират в ефективна трансформация на площите си, която да отговаря на нужди-



те на наемателите, успяват да реализират пространствата си при добри условия. Това прави конкуренцията за качествени пространства висока и задържа наемните нива стабилни”, посочват от Cushman & Wakefield Forton. Общият обем на отдадените офис пространства в София от началото на годината до ноември е близо 108 000 кв. м, като това е близо до средното ниво за последните пет години и говори за стабилизиране на пазара.

“ПОВЕЧЕТО КОМПАНИИ В БЪЛГАРИЯ са в изчаквателна позиция и само най-смелите предприемат резки движения на офис пазара” заяви Антон Славчев, изпълнителен директор на консултантското дружество Avison Young България, пред Bloomberg TV Bulgaria. “Тези, които правят първите крачки, често имат водеща позиция впоследствие, но също така поемат и по-големи рискове”, допълва той. Славчев прогнозира дълъг процес на нагаждане между работодателите и техните таланти за това как и откъде ще се работи занапред, и очаква в бъдеще най-активни на офис пазара ще бъдат фирмите в сектора на аутсорсинг на бизнес процеси, както и ИТ компаниите. “Те успяха да се адаптират много бързо в новата ситуация, защото произвеждат глобален продукт, а не локален - обяснява Славчев. - Тези компании ще бъдат най-активни не само в наемането на офиси, но и в освобождаването и преотдаването им”. ■

Дали работата въкъщи няма да понижи фатално творческите идеи, които обикновено се раждат в процеса на общуване? Wouldn't working at home fatally lower the number of creative ideas that are usually born in the process of communication?

Kavident

DENTAL CLINIC



DENTAL CLINIC KAVIDENT

www.kavident.com

+359 887 925 737

+359 2 495 06 20

Sofia, Bulgaria, Rikardo Vakarini 10A str.



BACK TO THE FUTURE

Transformation in the workplace is substantial and irreversible. Only the most adaptable will benefit from it

Текст RADOSTINA NIKOLOVA / Фотография SHUTTERSTOCK

In the economic theory, unemployment is considered a “lagging” or a “follow-up” indicator – meaning that it reflects changes in economic conditions for several months to a year after they have already occurred. In other words, it confirms the tendencies. In late spring of 2020 for example the share of the unemployed in Europe and Northern America increased rapidly, reflecting the economic shock from the anti-epidemic measures implemented earlier. The percentage decreased gradually and a year and a half later in most countries, the unemployment returned to its levels before the pandemic. The thing that probably will never return to its previous state again is the way of working. It is already irreversibly changed, especially in the sphere of the so-called “white collar” workforce.

THE CONSEQUENCES AFFECT NOT ONLY

THE EMPLOYEES, who are already spending much more time working outside the offices. Some companies had the opportunity to negotiate on more flexible solutions, concerning the office spaces, which was more than welcome in terms of optimizing their finances. The trend, though, does not lack negative consequences for some such as large business centres, restaurants, salons, sports centres. Despite that, the current displacement of layers seems to bring more benefits than negatives. With forming the post-Covid economy, one day per week working from home will increase the labour productivity by 4,8% according to a USA research, cited by Bloomberg. A curious detail is that a big part of this change is due to the saved time for travelling to and from work. In fact, such an effect was predicted in 2013 from another research in Stanford University, according to which working from

home increases productivity by 13%.

THE LABOUR PRODUCTIVITY is defined by GDP for one hour worked. According to the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD), many developed economies have stagnated in productivity over the past few years. Germany, for example, has seen very little growth in the index since 2015 (considered a baseline year) until 2020 - during which time it has risen to only 104 points, i.e. by only 4% in five years. In the euro area this growth is 3.67%, and in Bulgaria – 12.63%. This to a large extent can be explained by the fact that Bulgaria has much more to catch up but in 2020 the labour productivity in the country stays almost unchanged. In neighbouring Romania, the rise from 2015 is even more distinct as during the crisis of 2020 a declination was reported for the first time in a ►

С ПОГЛЕД КЪМ ТВОЕТО БЪДЕЩЕ.



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

► decade.

The recovery of the global economy has still plenty of unknowns and would be really bold to predict the dynamics of labour productivity. One thing is clear though: there is no way back to the former normality, especially when it comes to working in an office. Again, according to a research by OECD, 70% of the employees in the so-called informationally-intensive sector are planning to work from home at least one day per week, while the pandemic goes away. In comparison, before the pandemic, it was 39% of them. The percentage of people who are planning to work from home at least once per week, due to objective reasons, is significantly lower in the manufacturing sector (24,5%) and construction sector (23%).

THE COMPLETE OFFICE CHANGE SHOULD

NOT be accepted as a panacea, because is accompanied by a new set of problems. Many managers are afraid that they might experience difficulties in team management (even though the usually low motivation is not due to where we work – from home or from the office – but other factors as job satisfaction, wages and benefits, balance in personal life, etc.). Research of Chicago University, cited by Bloomberg, comes to the conclusion that people, working from home are more inclined to spend more time on only one task, because it is hard for them to focus and also to overestimate their productivity in the researches because they prefer to work from home and through questionnaires, this practice can be encouraged. In times of accelerated transformation, the winners are the most adaptive ones, as it is not necessary to be valid for whole sectors. For example, the airline ticket platform Skyscanner, part of the otherwise thriving IT industry, has been hit hard by travel restrictions and closed two offices in the summer of 2020, including one in Sofia. However, if a company benefits from the current transformation, it is more likely to look hard for employees in order to cope with the expansion. This also creates career advancement opportunities for employees with flexible skills and more widely applicable knowledge, to which companies are ready to offer increasingly attractive conditions: both monetary remuneration and benefits. Also, the employees gained more confidence because as it reduced the burden of the office location. If before the pandemic this was a key factor when choosing a job, especially with people, staying at the office from Monday to Friday, today its importance weakens and gives larger choice, free from a large household detail.

IN SEPTEMBER 2021, THE AMERICANS,

People working from home are more inclined to spend more time on only one task, because it is hard for them to focus and also to overestimate their productivity in the researches because they prefer to work from home and through questionnaires, this practice can be encouraged

WHO QUIT THEIR JOB voluntarily, reach 3 % or 4,4 million people – a record high. The based in London software company Beamerly, published in 2021 the second edition of its annual talent index in 2021 and looks at the reasons for the so-called great departure. In a survey of 5000 working British and American people, 53% state that they consider leaving their current position within the next year and a bigger percentage (72%) are sure that they can find a new job.

The fact that the employees are able to succeed not only with their current employer but anywhere, is not necessarily a signal that they are not happy with their current job. Around 47% say that they are pleased with the politics of their employer for going back in the office, but this should not be mistaken with loyalty, states Beamerly. On the other side of the coin are the disadvantages of not seeing your colleagues or boss live. According to half of the respondents, this circumstance has to some extent reduced the chances of promotion. "Despite that the majority were happy with the flexible distance job, the careers of the younger employees seem to have suffered from the lack of training, development through observing their more experienced colleagues, lack of acknowledgement because of the

less face to face connection with the management." is also stated in the report. Its authors recommend the employers pay special attention to people's attitudes toward hybrid work and to provide adequate opportunities for direct communication, career development talks, training, etc. in their attempt to motivate the employees for future opportunities.

THAT THE TRANSFORMATION IS FOR THE

BETTER, thinks Giles Wilkes, former counsellor of the British government, cited from Bloomberg. "The ability to create products in different places, to use real estate more efficiently, etc. - all this is a productivity that drives innovation. Hybrid work represents a change in dynamics of supply and demand in ways that move the economy forward", explains Wilkes.

Indeed, the transformation of the labour market is already changing property trends, as the most flexible ones, reap the best benefits. According to a consulting company Cushman & Wakefield Forton, lower-end office spaces can experience difficulties in finding tenants and an outflow of investors in premium projects could lead to a shortage of Class A offices over the next few years.

„Currently renters who have decided to invest in an effective transformation of their areas to meet the needs of the tenants, manage to make spaces in good conditions. This makes the competition for quality spaces high and keeps rental levels stable", state Cushman & Wakefield Forton. The total volume of leased office space in Sofia from the beginning of the year to November is nearly 108,000 square meters, which is close to the average level for the last five years and speaks of stabilizing the market.

"MOST COMPANIES IN BULGARIA are in a waiting position and only the bravest are making sharp moves in the office market", Anton Slavchev, executive director of the consulting company Avison Young Bulgaria, told Bloomberg TV Bulgaria. "Those who take the first steps often take the lead later, but they also take bigger risks," he added. Slavchev predicts a long process of adjustment between employers and their talents on how and where to work in the future and expects that in the future the most active in the office market will be companies in the sector of business process outsourcing, as well as IT companies. "They managed to adapt very quickly to the new situation because they produce a global product, not a local one", Slavchev explains. "These companies will be most active not only in renting offices but also in releasing and subletting them." ■

Отвъд конете, от Лизелоте
Шуперс, природен фотограф на
годината
Beyond Horses, by Liselotte Schup-
pers, Nature Photographer Of the Year



48 | ПО-ДОБРЕ ОТ
ХИЛЯДА ДУМИ
BETTER THAN A THOUSAND WORDS

34 | МИТОВЕ И ЛЕГЕНДИ ЗА ИЗБОРИТЕ
ELECTION MYTHS AND LEGENDS

42 | ГОДИНАТА НА РАЗКЛОНЕНИТЕ ВСЕЛЕНИ
THE YEAR OF FORKING UNIVERSES



БЪЛГАРИТЕ РАБОТЯТ ПО-МАЛКО СЛЕД COVID. НО НЕ И БЪЛГАРКИТЕ

BULGARIAN MEN WORK LESS AFTER COVID.
BULGARIAN WOMEN WORK MORE

България е една от едва шепата страни в Европейския съюз, в които средната продължителност на труда всъщност се е понижила през второто тримесечие на 2021 година, показват актуални данни на Eurostat. В мнозинството държави от съюза продължителността на работния ден е нараснала, най-вече като резултат на разхлабването на мерките срещу Covid-19, които бяха обхванали континента в първата четвърт от годината. Най-голямо е повишението в Гърция, където работните часове са се увеличили средно с 18% (с 14.5% при мъжете и с цели 23.9% при жените). Много осезаемо са се удължили работните часове и в Словакия, Ейре, Португалия, Дания и Испания. Само шест държави регистрират обратната тенденция - от Люксембург, където скъсяването на работния ден е съвсем минимално, през България, Естония и Франция, до Нидерландия и Белгия, където работните часове са намалели с по няколко процента. България е курioзна и с това, че тенденцията е разнопосочна при жените и мъжете. Нежният пол у нас всъщност е започнал да работи с 0.4% повече през второто тримесечие, докато мъжете са работили с 2.7% по-малко. ■

Bulgaria is one of only a handful of countries in the European Union in which the average working hours actually decreased in the second quarter of 2021, according to current Eurostat data.

In most EU countries, the length of the working day has increased, mainly as a result of the easing of measures against Covid-19, which had covered the continent in the first quarter of the year. The largest increase is in Greece, where working hours have grown by an average of 18% (14.5% for men and as much as 23.9% for women). Working hours have also lengthened significantly in Slovakia, Ireland, Portugal, Denmark and Spain. Only six countries have registered the opposite trend - from Luxembourg, where the shortening of the working day is very minimal, through Bulgaria, Estonia and France, to the Netherlands and Belgium, where working hours have decreased by several percent.

Curiously enough, Bulgaria registers different trend for women and men. The fairer sex in Bulgaria actually started working 0.4% more in the second quarter, while men worked 2.7% less. ■

НАЙ-ДОБРИТЕ ЛЕТИЩА В СВЕТА

THE BEST AIRPORTS IN THE WORLD

2021 не беше, меко казано, сред най-силните години за авиационната индустрия. Но това не попречи на реномираното CN Traveller да връчи своите традиционни награди за най-добрите летища в света, определяни от читателите на изданието. Очакван победител в 34-ото издание на анкетата е Changi Airport в Сингапур, което от дълги години се ползва с много добра репутация. Доста близо зад него обаче се нарежда новото летище на Истанбул (IST), открито през 2018 година. Третата позиция е за летище "Нарита" в Токио. В десетката попадат и три летища, до които редовни линии оперира националният превозвач "България Еър": това са международното летище на Атина, летище Цюрих и летище "Хийтроу" в Лондон, съответно на 8-а, 9-а и 10-а позиция. Сред десетте най-добри в света влизат също летище Сеул Инчон в Южна Корея, летище Хамад в катарската столица Доха, международното летище на Дубай и летище "Менара" в Маракеш, Мароко.

2021 was not, to put it mildly, one of the strongest years for the aviation industry. But that did not stop the renowned CN Traveler from presenting its traditional awards for the best airports in the world, determined by the readers of the magazine.

The expected winner in the 34th edition of the survey is Changi Airport in Singapore, which has enjoyed a very good reputation for many years. However, the new Istanbul Airport (IST), opened in 2018, is quite close behind it. The third position is for Narita Airport in Tokyo. The top ten also includes three airports to which the national carrier Bulgaria Air operates regular flights: Athens International Airport, Zurich Airport and London Heathrow Airport, in 8th, 9th and 10th positions, respectively. The world's top ten also include Seoul Incheon Airport in South Korea, Hamad Airport in the Qatari capital Doha, Dubai International Airport and Menara Airport in Marrakech, Morocco. ■

Ипотечен кредит

ДОМ за теб



- Ниска лихва, без скрити такси и условия
- Безплатна имуществена застраховка



Централна Кооперативна Банка
Важният си ти.

*5050
www.ccbank.bg

МИТОВЕ И ЛЕГЕНДИ ЗА ИЗБОРИТЕ

Умряха ли традиционните партии, наистина ли избирателната активност беше ниска, и трябва ли да ни е страх от "Възраждане"?





Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ
Фотография ДИМИТЪР КЪОСЕМАРЛИЕВ

Психолозите твърдят, че от всички професии най-податливи на депресия са актьорите - просто защото опитът да вникнат в образа, който играят, натоварва допълнително психиката. Психолозите обаче явно не са изследвали българските политически фигури, иначе класацията им несъмнено щеше да има нов лидер. Вече три десетилетия повечето водещи политици в България трябва да поддържат по два образа: един на сцената, пред широката публика, и друг зад кулисите, където отношенията често са съвсем различни от онези, демонстрирани отпред, и където най-кресливите врагове за пред хората всъщност се оказват съюзници.

НОЕМВРИЙСКИТЕ ИЗБОРИ ЗА ПАРЛАМЕНТ (трети от началото на годината) и за президент показаха по-ясно отвсякога този шизофреничен характер на политическия елит в България. Трудно ще намерите другаде в Европа подобна кампания: примерно почти откритата война между БСП и президента, който тя самата издигна; или нуждата лидерите на "Демократична България" да се отбраняват от нападите на своя собствен кандидат за президент. Да не говорим за предишния вот през лятото, когато уж еднородните в целите си "партии на промяната" всъщност изразходваха цялата си енергия в агресия едни срещу други.

Но освен това изборите за 47-о Народно събрание показаха и друго: че този модел, който ръководи българския политически живот още от 1990 насам, е на изчерпване.

"ДВУПОЛЮСЕН МОДЕЛ" ОБИКНОВЕНО се използва в политически живот, доминиран от две противоположни по идеология партии. Но в частния български случай "двуполюсен" се отнася до методите за мобилизация на избирателите. Вече три десетилетия основните инструменти за целта са противопоставянията между два полюса: комунисти срещу антикомунисти, проруски срещу проевропейски сили, ►

► "патриоти" срещу ДПС. Няма значение, че "антикомунистите" в немалка част произлизат от същия репресивен апарат на някогашната Българска комунистическа партия, както и "комунистите". Няма значение също, че "поевропейските" на думи партии всъщност твърде честичко са защитавали руските интереси в България, и обратното. Нито пък е от значение, че ДПС и "патриотичните" формации съществуват в отличен сговор и прибавят до агресивна реторика едни срещу други само в навечерието на избори. Но очевидният извод от проведените тази година три вота е, че този двуполосен модел работи все по-малко. Убедително доказателство е стремителният срив на т. нар. традиционни партии.

БЪЛГАРСКАТА СОЦИАЛИСТИЧЕСКА ПАРТИЯ, която в зората на промените с лекота събираше над 2 милиона гласа, и която дори през 2017 бе доста близо до единия милион, сега получи под 270 000, и закономерно отчете най-слабия резултат в историята си.

На другия "полос" нещата изглеждат по същия начин: там Демократична България е идеиният наследник на някогашния Съюз на демократичните сили (да не се бърка с формацията със същото име, която днес съществува като сателит на ГЕРБ). След съживяването на летните избори, което донесе на ДБ около 40 000 нови гласове, ноемврийският вот им отне близо 180 000, и също е най-слабият резултат в този край на спектъра изобщо. В миналото "гесните" са се представяли и по-зле, оставайки извън парламента, но тогава това винаги е било резултат на разцепление и явяване с няколко конкурентни формации на изборите. Но общият брой гласове за тези формации никога не е падал под 260 000.

"ТОВА Е РАЗПАД НА ТВЪРДИТЕ ЯДРА, разпад на лоялността. Всъщност това е разграждане на партиите", коментира Боряна Димитрова, социолог от "Алфа Рискър", пред Bloomberg TV Bulgaria. "Вероятно целият политически пейзаж ще започне да се променя, ако започнат да изчезват т. нар. идеологически обосновани партии". Според Димитрова този разпад на ядрата е и основното обяснение за разминаването в предварителните прогнози и реалните резултати от изборите. "Сливането на парламентарния с президентския вот и конфликтите както в БСП, така и в ДБ, очевидно доведоха до нарастване на гласовете за "Продължаваме промяната" като продължение, като проекция на президентската институция", смята Боряна Димитрова.



Българският президент
Румен Радев
Bulgaria's President
Rumen Radev

"Това е разпад на твърдите ядра, разпад на лоялността. Всъщност това е разграждане на партиите. Вероятно целият политически пейзаж ще започне да се променя, ако започнат да изчезват т. нар. идеологически обосновани партии"

"БСП е удивителна партия в това отношение. Тя може да преживее толкова много загуби, колкото никоя друга", коментира проф. Антоний Тодоров, политолог, пред Bloomberg TV Bulgaria. "Но се чудя докога търпението на социалистите ще се запази. Това е електорална катастрофа". Според политолога Христо Панчужов пред социалистите има два сценария. "Единият е БСП да остане такава, каквато я направил Корнелия Нинова: затворена, фокусирана към една конкретна група български граждани, които имат ясно отношение към предишния режим. Това е в момента БСП. Тя е далеч от това да бъде модерна социалдемократическа партия, далеч от това да търси разширяване на своето представителство в групи, които не страдат от носталгия по комунизма. Този сценарий минава през нейното капсулиране, изолиране и появата на друга полити-



ческа формация вляво. Вторият вариант, за който не съм сигурен дали не е твърде късно, е ново ръководство с нови политики и приоритети", смята Панчужов.

ДАЛИ В БСП МОЖЕ ДА ПРОТЕЧЕ НЯКАКЪВ РЕФОРМАТОРСКИ ПРОЦЕС, вероятно ще проличи още от преговорите за коалиционно управление с неочаквания победител в изборите: "Продължаваме промяната" на Кирил Петков и Асен Василев. Тези преговори ще са и тест за останалите "партии на промяната" - "Има такъв народ" на Слави Трифонов и свилата се "Демократична България". Ако заявените гласно цели и приоритети на четирите партии са искрени, съставянето на правителство не би трябвало да е проблем. Но ако има конфликт между публично играните роли и реалните, непублични зависимости, коалицията изглежда мираж. "Тези

политически сили сякаш си поставят взаимен капан", смята Боряна Димитрова. "Виждаме поредица от задкулисни препятствия, които все пак доста бързичко излизат и на повърхността". Проблем пред бъдещата коалиция е и времето - твърде съкратените срокове, предвиждани от закона, и пропилените месеци от предишния вот насам. "Този дневен ред имаше време от шест месеца да бъде изговорен, да се намерят разделителните и събирателните линии", подчертава Панчужов. Вместо това партиите на протеста се фокусираха изцяло върху собствените си кампании.

ОЧЕВИДНИТЕ ПОБЕДИТЕЛИ ОТ ИЗБОРИТЕ са президентът Румен Радев, спечелил втори мандат, и тясно свързаната с него "Продължаваме промяната". Но и тези победи далеч не са безусловни. Формацията на Петков и Василев първа ще трябва да се занимае с класическото партийно строителство по места, така че избирателите ѝ да има с кого да комуникират, подчертава Антоний Тодоров. Колкото до президента, той вече доказва, че може да събере една голяма група от граждани, обединени от желанието за справедливост, за почтено управление. Но тази група трудно може да се превърне в политически проект, защото е твърде разнородна, смята Тодоров. От друга страна, осустването на коалиционното правителство също не изглежда в нечий интерес. "Поредни избори, примерно през март следващата година, ще бъдат истинска катастрофа за партийната система", твърди Антоний Тодоров.

АРГУМЕНТЪТ, ЧЕ ХОРАТА СА УМОРЕНИ ОТ ПОЛИТИКА, изглежда много убедителен, ако погледнем данните за избирателната активност: от госта над 75% в първите няколко вота през 90-те, през около 60% в първите години след европейското членство на България, до рекордно ниските 40% на изборите този ноември. Но намалява ли действително избирателната активност? Или просто избирателните списъци са безобразно раздути с отпадна починали хора?

Наличието на такива "мъртви души" в списъците се коментира от години, но не твърде публично. Достатъчно е обаче да сравним данните на ЦИК с тези на НСИ за населението, за да видим мащабите на проблема. За ноемврийските избори в избирателните списъци са включени 6 635 305 милиона души само в България. Само че по данни на НСИ към декември 2020 година населението на България е 6.916 милиона души. От тази разлика излиза, че непълнолетните, които нямат право на глас, са едва около 281 000 души. Само че

НСИ отчита 998 000 българи на възраст до 14 години, и още 314 000 на възраст между 15 и 19 години, от които само част са навършили пълнолетие. Следователно реалният брой пълнолетни избиратели в България не може да е повече от 5.9 милиона души, а по всяка вероятност е около 5.7 милиона.

Ако приемем, че въвеждането на машинното гласуване е намалило възможностите за злоупотреба с тези "мъртви" гласове, това обяснява и по-ниската активност, и резкия спад в резултатите на някои партии.

ТОВА НИ ОТВЕЖДА И КЪМ ПОСЛЕДНАТА ЛЮБОПИТНА ТЕМА от ноемврийските избори: приеждането с такъв ужас от мнозина влизане на "Възраждане" в парламента. Ужас, който за момента е труден за обясняване: съвсем не за пръв път популистка и антиевропейска формация е представена в Народното събрание. Партията на Костагин Костагинов не е по-радикална от някогашната "Атака", например. А и нейните 127 000 гласа не изглеждат като началото на лавина. Всъщност целият т. нар. патриотичен вот се е стопил драматично: "Възраждане", ВМРО, "Атака", НФСБ и по-дребните им сателити едва събират общо 176 627 гласа - над два пъти по-малко, отколкото имаше само "Атака" на изборите през 2009.

Успехът на "Възраждане" обаче повдига важни въпроси за бъдещето, и за "слона в стаята", както казват англичаните - тоест за няколкото ключови теми, от които останалите партии в България се пазят като от огън. Тези теми са Зелената сделка на ЕС, евентуалното приемане на евроато в България и мерките срещу Covid-19. Антиевропейските настроения в България в момента са пренебрежимо слаби. Но високата социална цена на зеления преход и растящият натиск на Брюксел към повече централизация и власт върху отделните членки неминуемо ще засилва тези настроения. За да ги парират, "нормалните" партии у нас трябва да осъзнаят две неща. Първото е, че на опасенията на хората трябва да се реагира не с пренебрежение и снизхождение, а с честен разговор. И второ, че България не е допусната в ЕС по благословия свъше, а е пълноправен член и може да заявява и защитава собствените си интереси - както го правят Полша, Чехия, Унгария, Словакия. Поредица български представители в европейските институции са носили прякорите "Мадам Йес" и "Мистър Йес". Продължаването на това поведение в следващите решаващи години ще е катастрофално, и вече ще отвори широко вратите за безскрупулни популисти. ■

ELECTION MYTHS AND LEGENDS

Have traditional parties died already, was voter turnout really low, and should we be afraid of the Revival?

Текст KONSTANTIN TOMOV / Фотография DIMITAR KOSEMARLIEV

P sychologists say that of all the professions, actors are the most prone to depression - simply because trying to get into the image they play puts extra strain on the psyche. However, the psychologists obviously did not study the Bulgarian political figures, otherwise their ranking would undoubtedly have had a new leader. For three decades now, most leading politicians in Bulgaria have had to maintain two personalities: one on stage, in front of the general public, and another behind the scenes, where relations are often quite different from those demonstrated in front, and where the most vicious vocal enemies turn out to be allies.

THE NOVEMBER ELECTIONS FOR PARLIAMENT (third this year) and for president have shown more clearly than ever this schizophrenic character of the political elite in Bulgaria. It is difficult to find such a campaign elsewhere in Europe: for example, the almost open war between the BSP and the president that the party itself nominated in 2017; or the need for the leaders of Democratic Bulgaria to defend themselves against the attacks of their own presidential candidate. Not to mention the previous vote in the summer, when the supposedly unanimous "parties of change" actually spent all their energy in aggression against each other.

But in addition, the elections for the 47th National Assembly showed something else: that this model, which has led Bulgarian political life since 1990, is running out.

THE "BIPOLAR MODEL" IS USUALLY used in political life, dominated by two ideologically opposing parties. But in the particular Bulgarian case, "bipolar" refers to the methods of voter mobilization. For three decades, the main tools for this have been the opposition between two poles: communists against anti-communists, pro-Russians against pro-European forces, "patriots" against the Movement for Rights and Freedoms, the ethnic Turks party. It does not matter that the "anti-communists" largely come from the same repressive apparatus of the former Bulgarian

Communist Party as the "communists". It also does not matter that the "pro-European" parties actually quite often have defended Russian interests in Bulgaria - and vice versa. Nor does it matter that the MRF and the "patriotic" formations exist in excellent harmony and resort to aggressive rhetoric against each other only on the eve of elections.

But the obvious conclusion from the three votes held this year is that this bipolar model is working less and less. Convincing evidence is the rapid collapse of the so-called traditional parties.

THE BULGARIAN SOCIALIST PARTY, which at the dawn of change in the early 1990s easily garnered more than 2 million votes, and which even in 2017 was quite close to one million, now received less than 270,000, and naturally reported the weakest result in its history.

At the other "pole" things look the same: there Democratic Bulgaria is the ideological successor of the former Union of Democratic Forces (not to be confused with the formation of the same name, which today exists as a satellite of GERB). After the revival of the summer elections, which brought the DB about 40,000 new votes, the November vote took them nearly 180,000, which is

also the weakest result in this part of the spectrum at all. In the past, the "right" has performed worse, staying out of parliament, but then this was always the result of a split and the appearance of several competing formations in the elections. But the total number of votes for these formations has never fallen below 260,000.

"THIS IS THE DISSOLUTION OF HARD CORES, the dissolution of loyalty. In fact, this is the disintegration of parties," Boryana Dimitrova, a sociologist at Alpha Research, told Bloomberg TV Bulgaria. "Probably the whole political landscape will start to change if the so-called ideologically justified parties start to disappear." According to Dimitrova, this disintegration of the party cores is also the main explanation for the discrepancy in the preliminary polls and the real results of the elections. "The merger of the parliamentary with the presidential vote and the conflicts in both the BSP and the DB have obviously led to an increase in the number of votes for 'We continue the change' as a continuation, as a projection of the presidential institution," Boryana Dimitrova said.

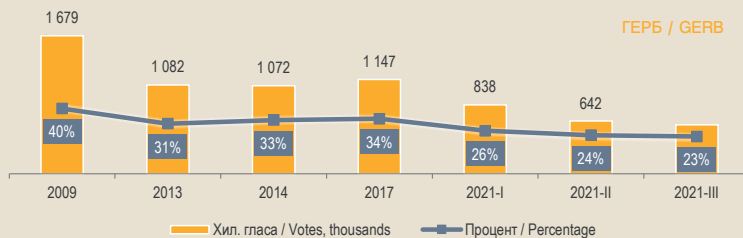
"The BSP is an amazing party in this regard. It can suffer as many losses as no other," Prof. Antony Todorov, a political scientist, told Bloomberg TV Bulgaria. "But I wonder how long the patience of the Socialists will last. This is an electoral catastrophe."

According to fellow political scientist Hristo Panchugov, the Socialists have two scenarios. "One is for the BSP to remain as Kornelia Ninova shaped it: a closed party, focused on a specific group of Bulgarian citizens who have a clear attitude towards the previous regime. This is the BSP at the moment. It is far from being a modern social democratic party, far from seeking to expand its representation in groups that do not suffer from nostalgia for communism. This scenario goes through its encapsulation, isolation and the emergence of another political formation on the left. The second option is new leadership with new policies and priorities - but I'm not sure if it's too late for that", Panchugov said. ►

The November elections showed something else: that this model, which has led Bulgarian political life since 1990, is running out

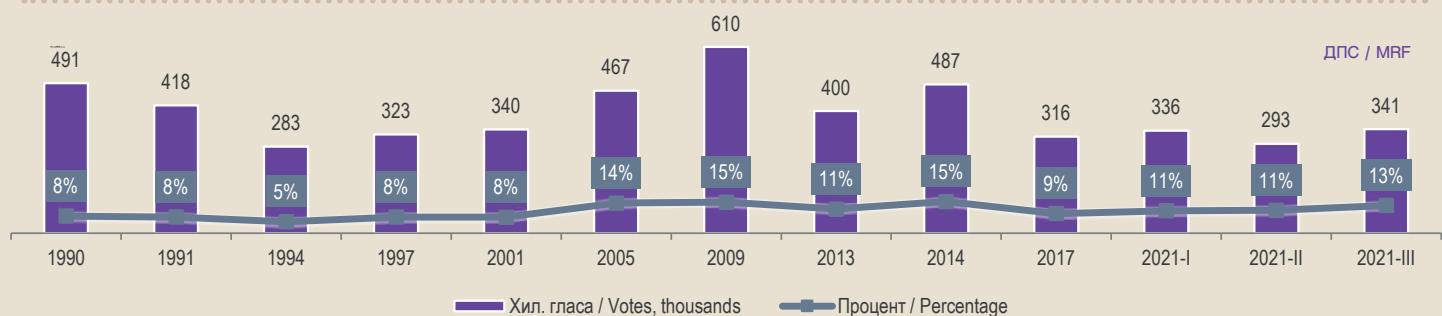
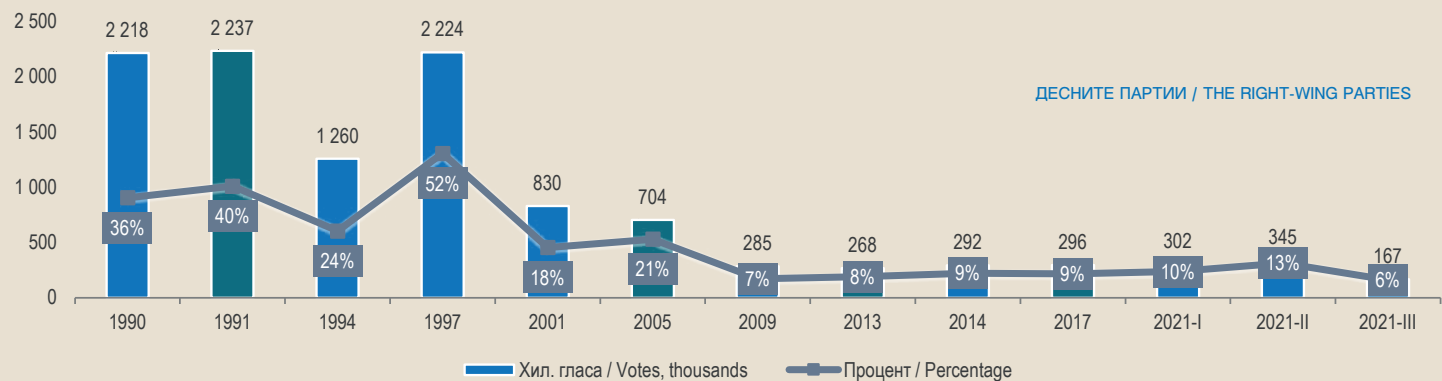
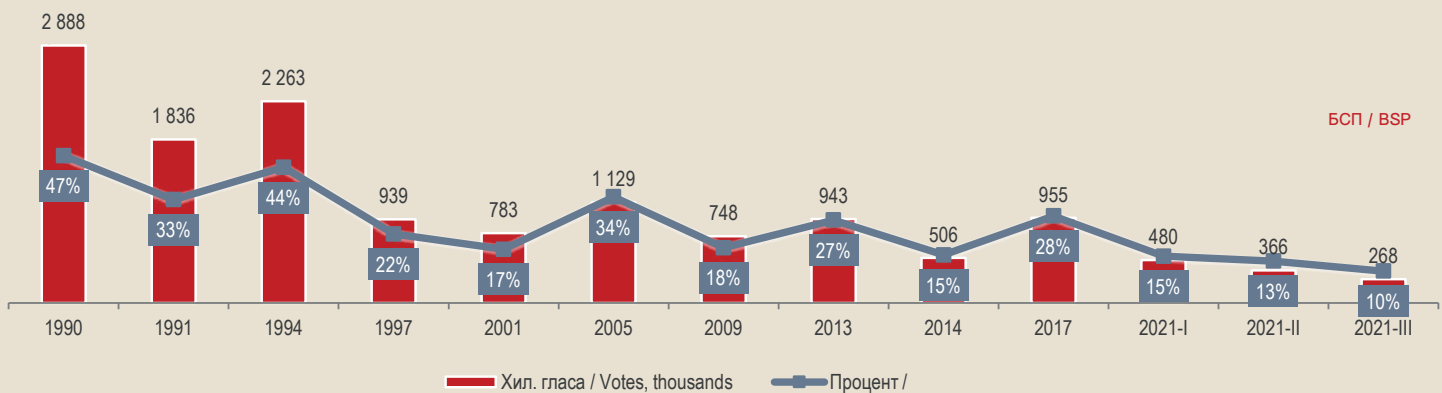
БЪЛГАРСКИТЕ ИЗБОРИ 1990-2021

THE BULGARIAN ELECTIONS 1990-2021



Изборните резултати от миналото могат да са объркващи заради постоянно появяващите се и изчезващи коалиции. Няколко уточнения: Резултатите на БСП са всъщност резултатите на коалицията, в която партията е участвала за конкретните избори. Резултатите за т. нар. "десница" включват основните сили, разпознавани от избирателите като десни и като наследници на оригиналния СДС. На някои от изборите те са се явявали като две или повече формации - тук сме посочили общия им брой гласове (примерно резултатите за 1991 включват СДС, СДС - Център и СДС - Либерали; резултатите за 2017 включват "Да, България", "Реформаторски блок" и "Нова Република", които се явиха поотделно и не влязоха в парламента, макар общият им резултат да клони към 9-те процента).

THE ELECTION RESULTS of the past can be confusing because of the ever-emerging and disappearing coalitions. A few clarifications: The results of the BSP are in fact the results of the coalition in which the party participated in the specific elections. The results for the so-called "right" include the main forces recognized by the voters as right and as successors of the original UDF. In some of the elections they appeared as two or more formations - here we have indicated their total number of votes (for example, the results for 1991 include UDF, UDF - Center and UDF - Liberals; the results for 2017 include "Yes, Bulgaria", "Reformist Bloc" and "New Republic", which appeared separately and did not enter parliament, although their overall result was close to 9 percent).

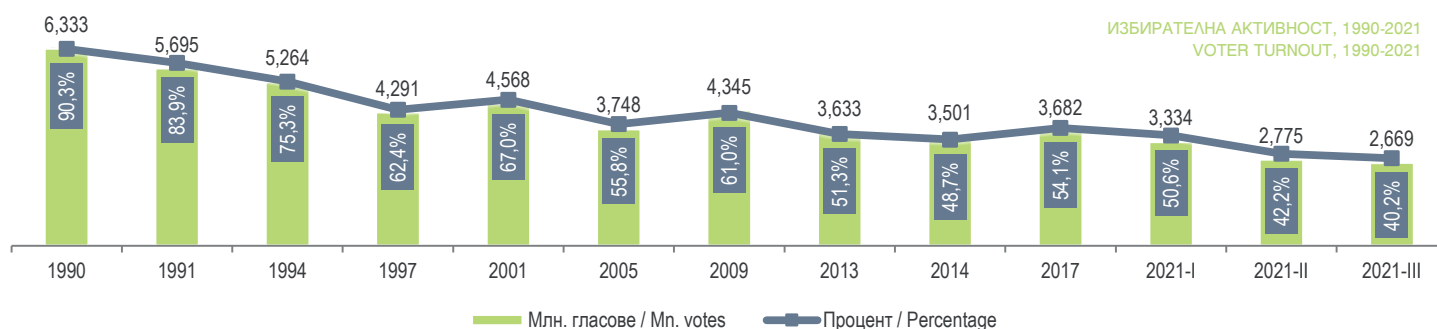


► **WHETHER ANY REFORM PROCESS CAN TAKE PLACE** in the BSP will probably be clear from the negotiations for coalition government with the unexpected winner in the elections: "We continue the change" of Kiril Petkov and Asen Vassilev. These negotiations will also be a test for the other "parties of change" - "There is such a people" by Slavi Trifonov and the shrinking "Democratic Bulgaria". If the stated goals and priorities of the four parties are sincere, forming a government should not be a problem. But if there is a conflict between publicly played roles and real, non-public dependencies, the coalition seems like a mirage. "These political forces seem to be setting a mutual trap," Boryana Dimitrova said. "We see a series of behind-the-scenes obstacles that are still coming to the surface quite



Кирил Петков, "Продължаваме промяната"
Kiril Petkov, 'We continue the change'

THIS ALSO TAKES US TO THE LAST CURIOUS TOPIC of the November election: the entry of "Vazrazhdane" (Revival) into the parliament, which was accepted with such horror by many. Horror, which is currently difficult to explain: this is not the first time a populist and anti-European formation has been represented in the National Assembly. Kostadin Kostadinov's party is no more radical than the former Ataka, for example. And its 127,000 votes don't look like the beginning of an avalanche. In fact, the entire so-called patriotic vote has melted dramatically: Vazrazhdane, VMRO, Ataka, NFSB and their smaller satellites barely garner a total of 176,627 votes - more than two times less than Ataka alone took in 2009.



quickly." Another problem for the future coalition is time - the very short deadlines provided by law and the wasted months since the previous vote. "This agenda had six months to be announced, to find the dividing and converging lines," Panchugov stressed. Instead, the protest parties focused entirely on their own campaigns.

THE OBVIOUS WINNERS OF THE ELECTION are President Rumen Radev, who won a second term, and the closely related "We continue the change". But even these victories are far from unconditional. The formation of Petkov and Vassilev will still have to deal with the classic party building in places, so that its voters have someone to communicate with, emphasizes Antoni Todorov. As for the president, he has already proved that he can bring together a large group of citizens united by the desire for justice, for more fair governance. But this group can hardly become a political project because it is too diverse, Todorov said. On the other hand, thwarting the coalition government does not seem to be in anyone's interest either. "Another election, for example in March next year, will be a real disaster for the party system," said Antoni Todorov.

THE ARGUMENT THAT PEOPLE ARE TIRED OF POLITICS seems very convincing if we look at the turnout data: from well over 75% in the first few

votes in the 1990s, through about 60% in the first years after Bulgaria's European membership in 2007, to the all-time low of 40% this November. But is voter turnout really declining? Or are the voter lists just outrageously inflated with long-dead people?

The presence of such "dead souls" in the lists has been commented on for years, but not too publicly. However, it is enough to compare the data of the Central Election Commission with those of the National Statistical Institute for the population to see the scale of the problem. For the November elections, 6,635,305 million people were included in the voter lists in Bulgaria alone. However, according to NSI data as of December 2020 the population of Bulgaria is 6.916 million people. From this difference it follows that the minors who do not have the right to vote are only about 281,000 people. However, the NSI reports 998,000 Bulgarians under the age of 14, and another 314,000 between the ages of 15 and 19, of whom only some have reached the age of majority. Therefore, the real number of adult voters in Bulgaria cannot be more than 5.9 million, and in all probability it is about 5.7 million.

Assuming that the introduction of machine voting has reduced the chances of abusing these "dead" votes, this explains both the lower turnout and the sharp decline in the results of some parties.

However, the success of "Vazrazhdane" raises important questions about the future, and about the "elephant in the room", as the British say - that is, about several key topics which the other parties in Bulgaria evade at all costs. These topics are the EU Green Deal, the possible adoption of the euro in Bulgaria and the measures against Covid-19. Anti-European sentiment in Bulgaria is currently negligible. But the high social cost of the green transition and Brussels' growing pressure for more centralization and power over individual members will inevitably reinforce these sentiments. In order to fend them off, the "normal" parties in Bulgaria must realize two things. The first is that people's fears should be addressed not with contempt and condescension, but with honest conversation. And secondly, that Bulgaria is not admitted to the EU by blessing from above. It is a full member and can declare and defend its own interests - as do Poland, the Czech Republic, Hungary, Slovakia. A number of Bulgarian representatives in the European institutions were nicknamed "Madame Yes" and "Mr. Yes". Continuing this behavior in the next crucial years will be catastrophic, and will open the door wide for unscrupulous populists. ■



FLY SAFELY with laboratory

GENICA®

GENETIC AND MEDICO-DIAGNOSTIC LABORATORY



AIRPORT



COVID-19 TEST CENTER
at Sofia Airport Terminal 2

MOVING FORWARD

0700 20442

Central Registry: Sofia, 84 Ami Bue Str., 2nd floor
Monday - Friday: 08:00 AM - 18:00 PM | Saturday: 10:00 AM - 4:00 PM

www.genica.bg



ГОДИНАТА НА РАЗКЛОНЕНИТЕ ВСЕЛЕНИ

Различните стратегии срещу Covid-19 показаха, че дори успехът крие рискове

Текст БОЙКО ВАСИЛЕВ / Фотография SHUTTERSTOCK

В "Градината с разклоняващите се пътеки" Хорхе Луис Борхес подхвърля една фантастична хипотеза. Времето се рои в безкрайни възможности, в които едновременно ни се случват различни неща. В едната паралелна вселена армията побеждава, в другата е победена, в третата въобще не влиза в битка. Някъде аз умирам, другаде съм жив и здрав, или пък се спъвам, или се разболявам. В безкрайната паяжина от вероятности с мен става всичко.

КАЗВАТ, ЧЕ КВАНТОВАТА МЕХАНИКА ДОПУСКА подобна реалност. Не помня Борхес ли се бе вдъхновил от физиците или физиците от Борхес, но не това искам да кажа. Струва ми се, че през 2021 пандемията превърна света в нещо като тази градина.

Някъде вирусът върлува и умират хора. Другаде ваксинацията избутва пандемията и жертвите са малко. Трети страни налагат жестоки карантини. Четвърти

се правят, че вирус няма. Пети въобще не знаят колко са жертвите. И това се случва едновременно, паралелно, пред очите ни.

ДА ПОЧНЕМ ПОРЕД. Въпреки че гордо произведе ваксини, Русия не можа да убеди собственото си население да ги използва; резултатът - огромна смъртност. Дания отмени мерките след 86% ваксинирани, после отново въведе сертификатите. Внезапно сред шампионите по ваксинация се наредиха "южняци" като Португалия и Испания. Острови като Нова Зеландия тържествуват с успехи. Китай решително затваря всичко, където се появи Ковид; заразените се срамуват от разболяването си. Северна Корея не признава вируса. Третият свят и особено Африка се задъхват от неизбежния недостиг на ваксини. Откъде тези разлики? Безспорно, националната психология влияе върху антиваксърството, а оттам и върху живота и смъртта. Но по-силно от психологията

е политическото лидерство. Накрая то накланя везните.

ЕМАНИОЕЛ МАКРОН СМЕЛО НАЛОЖИ зелен сертификат на скептичните французи, и то в годината преди президентските избори. И Франция спечели. Ангела Меркел, единственият истински учен сред лидерите, бе решителна с мерките в началото на пандемията, но бавна с ваксинацията. И Германия тръгна добре, после изостава. Технократът "Супер Марио" Драги получи подкрепата на почти всички партии в името на възстановяването след Ковид. И Италия се успокои. Е, победите на Евровизия и Европейското първенство по футбол също помогнаха и смекчиха травмите от първата пандемична вълна от 2020.

ЛИДЕРСТВОТО ПО ПРИНЦИП Е НЕЩО като руска рулетка: избираш оръжие срещу криза - и получаваш катастрофа или спасение. Бразилци вече съдят президен-





Протест срещу Covid-мерките, наложени от Еманюел Макрон във Франция
Protest against the Covid measures imposed by Emmanuel Macron in France

та-популист Болсонару за подценяване на пандемията и масова смърт. В Салвадор – обратното: младият Букеле, който навързваше нарушителите на карантината на купчини, използва популярността си, за да заведе повече власт. Перуанците се скараха, разделиха и намразиха корумпираната десница. В резултат на това избора за президент провинциален учител марксист с огромно сомбреро и странни идеи.

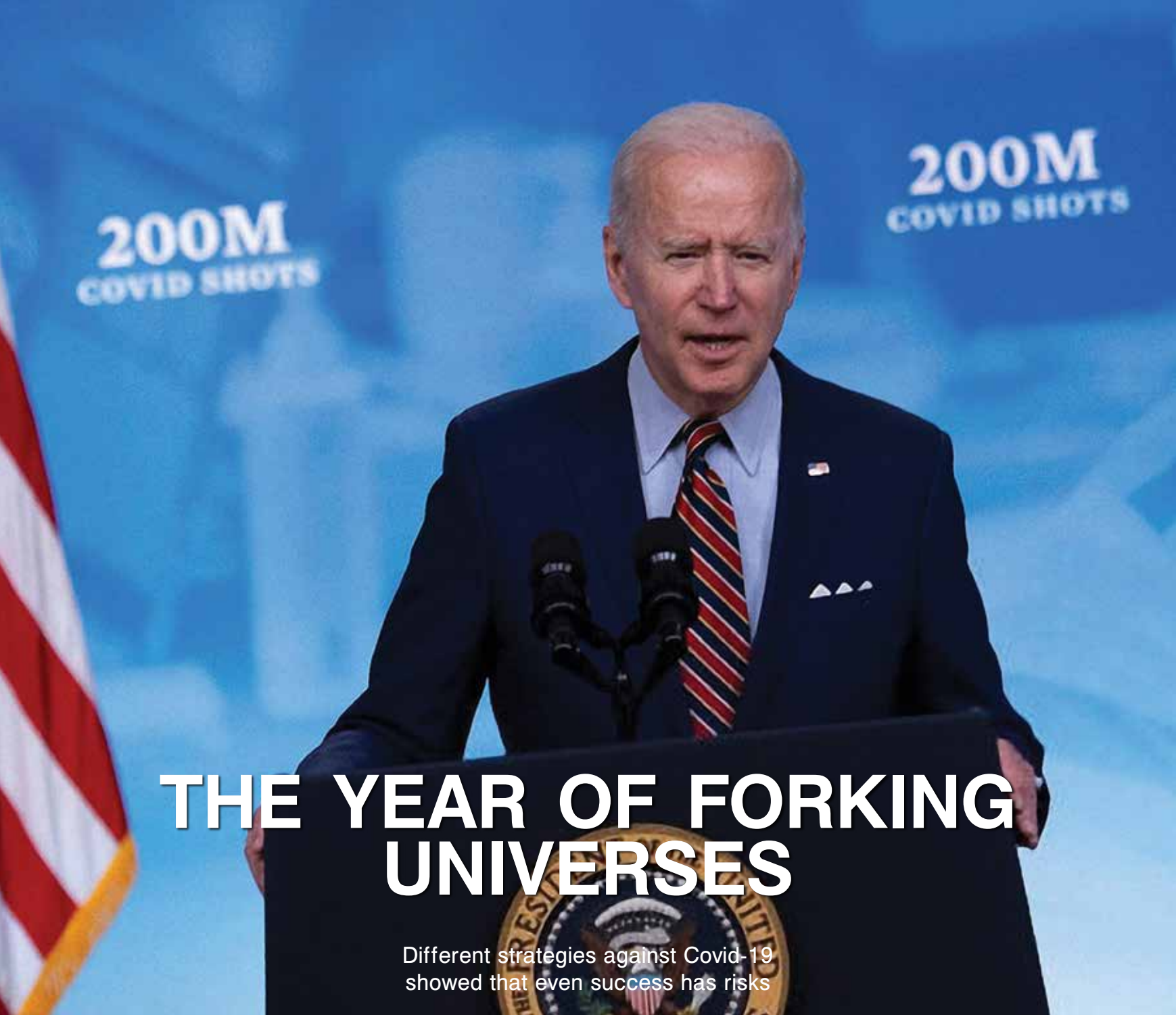
Въобще, изборът на власт става все по-труден. Да си спомним как на Белгия и трябваша цели две години. Днес е още по-зле – дали заради Ковид, дали заради глобалното изпокарване. В Нидерландия преговарят от март. В Германия социалдемократи, зелени и либерали напредват със скоростта на костенурка. И забележете: това са трима победители! А в България един победител ще преговаря с трима победени – и то след три избора.

В ТАКИВА ВРЕМЕНА ДОРИ УСПЕХЪТ

КРИЕ рискове. Бързата ваксинационна кампания на Запад и щедрите мерки за подкрепа донесоха бързо възстановяване. Президентът Джо Байдън използва мъничкия прозорец от време, в което демократите са мнозинство в Конгреса, вдигна финансовата база и започна да бълва пари. Това обаче доведе инфлацията. За по-малко от 12 месеца безработицата от рекордно висока стана рекордно ниска. Миналата година по това време тревогата бе за новите безработни. Сега отчаяно се търсят работници. Очевидно урокът от 2008 е научен: кризата не е време да се стискаш. Махалото обаче стигна обратната крайност. И като добавим ръста на енергийните цени, знакът е ясен: прегряването на икономиката също е криза.

ВЪОБЩЕ, В ПАРАЛЕЛНИТЕ ВСЕЛЕНИ НА 2021 едни остават без работа, други доброволно я напускат; едни търсят работници, други ги гонят. От Ванкувър го

Вроцлав ресторантите обещава мило и драго, за да намерят кой да сервира. Но сервитьорите предпочитат да останат у дома и да получават помощи, докато се озъртат за друго поприще. ИТ компаниите тържествуват, но новите автомобили не стигат. Строителството се задъхва от поръчки, но цената на строителните материали расте. А стреснатите хора, ударени от капризите на пандемията и истерията на социалните мрежи, гледат и се чудят - добро ли, зло ли насреща иде. В крайна сметка, "Градината с разклоняващите се пътеки" завършва като криминале. Убиецът убива заради името на жертвата. То е ключът към загадката. А кое е името на това, което става днес? Как да наречем 2021 година? Възстановяване или потъване, успех или провал, добро или лошо лидерство – едно от всичко или всичко едновременно. За щастие, ще отсъди друг, много по-млад и умен от нас. Ще го срещнем в някоя от разклонените дебери на бъдещето. ■



THE YEAR OF FORKING UNIVERSES

Different strategies against Covid-19 showed that even success has risks

By BOYKO VASSILEV / Photography SHUTTERSTOCK

In The Garden of Forking Paths, Jorge Luis Borges tosses out a fantastic hypothesis. Time swarms in infinite possibilities in which different things happen to us simultaneously. In one parallel universe the army is victorious, in another it is defeated, and in a third it does not enter the battle at all. Somewhere I am dying, somewhere else I am alive and kicking, or stumbling, or getting sick. Anything happens to me in the endless web of probabilities.

IT IS BELIEVED THAT QUANTUM MECHANICS allows such a reality. I don't remember if Borges was inspired by physicists or physicists by Borges, but that's not what I mean. It seems to me that in 2021 the pandemic turned the

world into something like this garden. Somewhere the virus is going around and people are dying. Elsewhere, vaccination pushes the pandemic out and casualties are few. Third countries impose a severe lockdown. Others pretend there is no virus. Fifths don't know how many victims there are at all. And this is happening simultaneously, in parallel, before our eyes.

LET'S START ONE BY ONE. Despite proudly producing vaccines, Russia has been unable to persuade its own population to use them; the result - a huge death toll. Denmark repealed the measures after 86% vaccinated, then reintroduced the certificates. Suddenly the champions

of vaccination were joined by 'southerners' like Portugal and Spain. Islands like New Zealand are triumphing with success. China resolutely shuts down everything where Covid appears; the infected are ashamed of getting sick. North Korea does not recognize the virus. The Third World and especially Africa are gasping at the inevitable vaccine shortage.

Why these differences? Undoubtedly, national psychology influences anti-vaccine sentiment, and thus life and death. But more powerful than psychology is political leadership. In the end, it tips the scales.

EMMANUEL MACRON BOLDLY PUT A GREEN CERTIFICATE on the skeptical French,



and in the year before the presidential election. And France won. Angela Merkel, the only real scientist among the leaders, was decisive with measures at the beginning of the pandemic, but slow with vaccination. And Germany started well, then fell behind. Technocrat "Super Mario" Draghi got the support of almost all parties in the name of post-Covid recovery. And Italy calmed down. Well, wins at Eurovision and the football European Cup also helped and mitigated the trauma of the first pandemic wave of 2020.

LEADERSHIP BY PRINCIPLE IS SOMETHING LIKE RUSSIAN ROULETTE: you choose a weapon against a crisis - and you get disaster or salvation. Brazilians are already suing popu-

list president Bolsonaro for underestimating the pandemic and mass death. In El Salvador, the reverse: the young Bukele, who rounded up quarantine violators in droves, used his popularity to seize more power. Peruvians bickered, divided and hated the corrupt right. As a result, they elected a provincial Marxist teacher with a huge sombrero and strange ideas as president.

All in all, the choice of power is becoming more and more difficult. Let's remember how Belgium needed two whole years. Today it's even worse - whether because of Covid or because of the global row. In the Netherlands, they have been negotiating since March. In Germany, the Social Democrats, Greens and Liberals are advancing at the speed of a tortoise. And bear in mind these are the three winners! And in Bulgaria, one winner will negotiate with three losers - and after three rounds of elections.

IN TIMES LIKE THIS, SUCCESS BREEDS risks. A rapid vaccination campaign in the West and generous support measures have brought a rapid recovery. President Joe Biden took advantage of the tiny window of time in which Democrats have a majority in Congress, picked up the financial bazooka and started coughing up money. However, this led to inflation. In less than 12 months, unemployment went from a record high to a record low. Last year at this time, the worry was about the newly unemployed. Now workers are desperately needed. Obviously, the lesson of 2008 has been learned: the crisis is no time to scrimp. But the pendulum has swung to the opposite extreme. And when we add the rise in energy prices, the sign is clear: an overheating economy is also a crisis.

ALL IN ALL, IN THE PARALLEL UNIVERSES OF 2021, some are out of work, others are voluntarily leaving it; some are looking for workers, others are dismissing them. From Vancouver to Wroclaw, restaurants promise sweetheart deals to find waiters. But waiters prefer to stay at home and receive benefits while they look around for another career. IT companies are triumphant, but new cars are not enough to match the demand. Construction is overwhelmed with orders, but the price of building materials is rising. And stressed people, struck by the vagaries of the pandemic and the hysteria of social media, watch and wonder - is it good, is it evil?

In the end, The Garden of Forking Paths ends up being a crime thriller. The killer kills for the victim's name. It's the key to the mystery. And what's the name of what happens today? What shall we call the year 2021? Recovery or sinking, success or failure, good or bad leadership - one of everything or all at the same time. Fortunately, another one, much younger and smarter than us, will be the judge. We'll meet him at some fork in the future. ■



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.



НА СЕДМОТО НЕБЕ



С четиристепенно меню
в бизнес класа

България Еър
Национален Превозвач www.air.bg

ПРИЯТЕН
ПОЛЕТ

ПРИЯТНИ
ЕМОЦИИ

www.air.bg

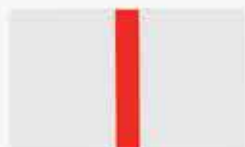


ЧЕЗ ЕЛЕКТРО БЪЛГАРИЯ



5x

Сметки
за ток



КОЛѢДА С Е-ФАКТУРА

РЕГИСТРИРАЙ СЕ



от 01.11 до 12.12.2021 Г.

ПО-ДОБРЕ ОТ ХИЛЯДА ДУМИ

BETTER THAN A THOUSAND WORDS

Нали сте чували старото клише "Една снимка струва колкото хиляда думи"? То никога не е било толкова валидно, колкото през последните две години. Докато целият свят е разделен полярно по ключови теми като икономика, политика и Covid-19, снимките остават единственото средство, което достига по еднакъв начин до всички. Тук ви предлагаме някои от най-добрите фотографии на последната година от престижния конкурс The International Photography Awards. Ежегодното състезание привлича професионалисти и любители от цял свят.

Haven't you heard the old cliché "A picture is worth a thousand words"? It has never been more valid than in the last two years. While the whole world is divided polarly on key topics such as economics, politics and Covid-19, photography remains the only tool that reaches everyone equally. Here we offer you some of the best photographs of the last year of the prestigious The International Photography Awards competition. The annual competition attracts professionals and amateurs from all over the world.

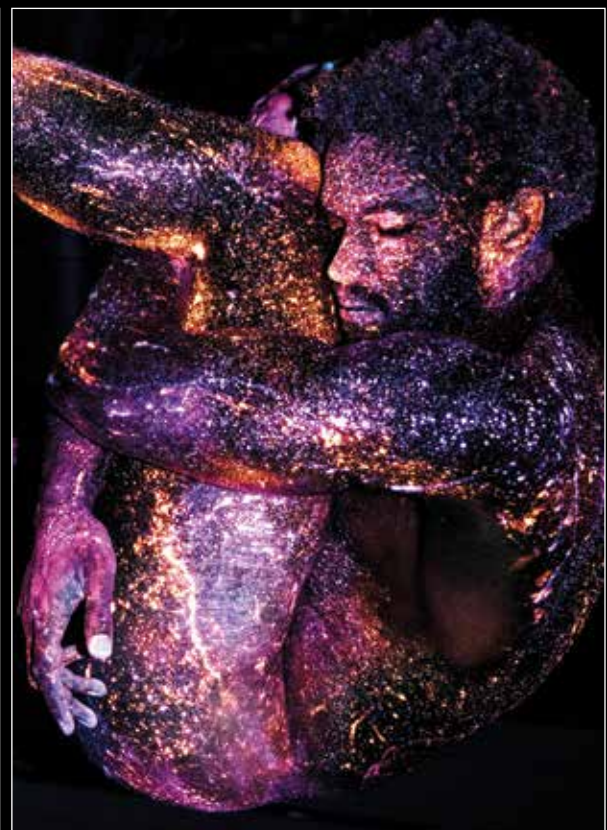
All images courtesy by IPA 2021



Действие и светлина, от Андре Магарао, спортен фотограф на годината
Action and Light by Andre Magarao, Sports Photographer Of the Year



Живот през локдауна, от Миранда Шмитц
Lockdown life, by Miranda Schmitz



Безкрайна есенция, от Микаел Овуна, изящна
фотография на годината
Infinite Essence, by Mikael Owunna, Fine Art Photographer
Of the Year

Мареес от Анжелик Боасиер, аналогов / филмов фотограф на годината
Marees by Angelique Boissiere, Analog / Film Photographer Of the Year



Изолиран на гарата в Токио, от Ясухиро Такачи
Isolated at Tokyo Station, by Yasuhiro Takachi



Сенките на Емет Тил, от Боб Нюмън, награда за дълбока перспектива
Shadows of Emmett Till, by Bob Newman, Deeper Perspective Photographer Of the Year



Училището в Рас, Индия, от Дилуп Вишвамित्रа Бхатия
Ras School, India, by Dilip Vishwamitra Bhatia

Ковид изолация в Испания, от
Сантьяго Мартинес Де Септиен
Coronavirus confinement in Spain, by
Santiago Martinez De Septien



Детство по време на Covid, от Касандра Йънг
Childhood During COVID, by Cassandra Young

Изслушване в кухненския съд, от
Лиз Хингели. Снимката на адвокат,
работещ у дома по време на
локдаун в Лондон, спечели
наградата Professional One Shot
Kitchen Court Hearing, by Liz Hingley.
The picture of a barrister working
from home during lockdown in
London won the Professional One
Shot Award



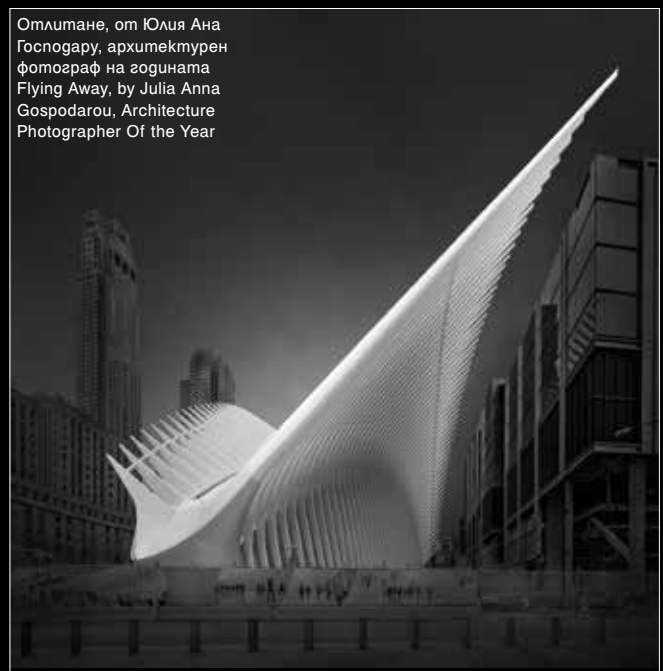
Малкият, от Нина Папиорек
The Little One, by Nina Papiorek



Старият замък, от Кантанат Футамкул
The old castle, by Kantarat Phutthamkul



Изстрелване на ракета в Русия, от Ричард Уоги
Rocket Launch, Russia, by Richard Wadey



Оптимане, от Юлия Ана
Господару, архитектурен
фотограф на годината
Flying Away, by Julia Anna
Gospodarou, Architecture
Photographer Of the Year



78 | **НАЙ-ЛЮБОПИТНИТЕ
ОТКРИТИЯ НА 2021**
THE BEST DISCOVERIES OF 2021

66 | **КРАЯТ НА ЛИЧНИЯ АВТОМОБИЛ?**
THE END OF CAR OWNERSHIP?

82 | **УДАРЕН ОТ МЪЛНИЯ**
STRUCK BY LIGHTNING

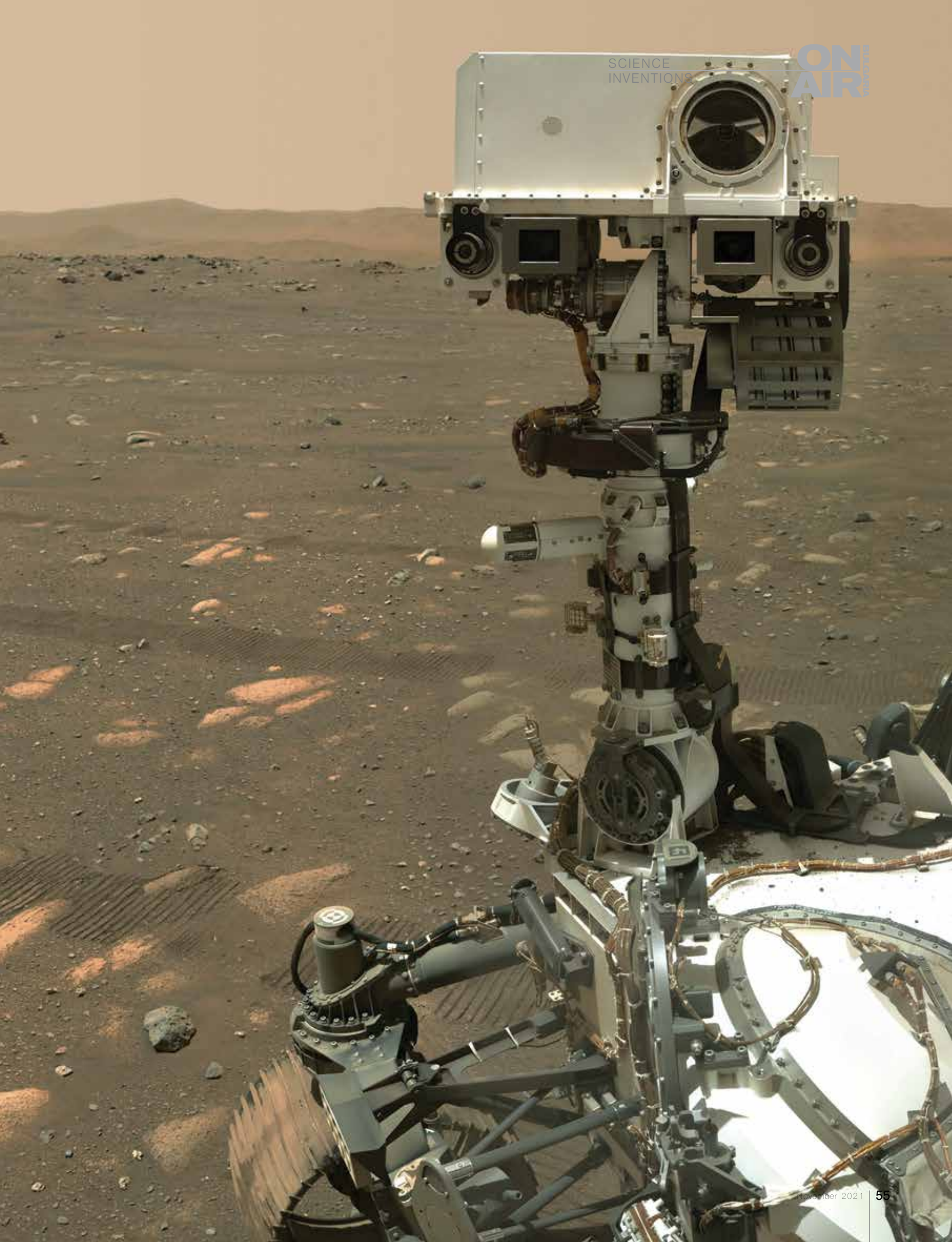


A wide-angle photograph of the Martian surface. In the foreground, a Mars rover is positioned on the dark, rocky ground. The rover has a solar panel extended and is casting a shadow. The background shows a vast, flat landscape with distant, low mountains under a hazy, orange sky. The overall scene is desolate and emphasizes the isolation of the Martian environment.

НАЙ-ЦЕННИТЕ ОТКРИТИЯ НА 2021

От първия управляем полет на друга планета до душа, който използва четири пъти по-малко вода: 15 доказателства, че прогресът далеч не е спрял

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография SHUTTERSTOCK, АРХИВ



По стара традиция към края на годината ви представяме най-значимите открития и най-любопитните изобретения от изминалите 12 месеца. Някои от тях може да имат революционен ефект върху живота ни. Други - да променят малки детайли, така че да го направят по-добър. Трети, както винаги, ще се окажат само напразни обещания. Но при всички случаи дължината на списъка, от който подбрахме нашия Топ 15, вдъхва увереност: прогресът не само не е спрял, но и сякаш непрекъснато ускорява темпо.

Полетът на Ingenuity

В марсохода Perseverance, който успешно кацна на Марс на 18 февруари, нямаше нищо кой знае колко революционно - той бе просто леко усъвършенствана версия на предшественика си Curiosity. Но на борда си той носеше един друг апарат, с тегло едва 1.8 килограма, който на 19 април 2021 извърши първия в историята управляван полет в атмосферата на друга планета. Оттогава миниатюрният хеликоптер осъществи още множество полети, все по-дръзки като обхват, и засне с камерите си невиджани до момента райони от Червената планета. В NASA вече работят върху наследника му, който ще може да носи и друго научно оборудване освен камерите.

Незабелязаната ваксина

"Ваксина" е вероятно най-употребяваната дума през 2021 година. Но в нашата класация ще отгадем дължимото не на рекордно бързо разработените средства срещу Covid-19, а на една ваксина, разработена първоначално още през 1986 и извървяла 35-годишен път на усъвършенстване и изследвания, преди Световната здравна организация да я препоръча за масово прилагане при деца през октомври 2021. Става дума за RTS,S/AS01, с търговско име Mosquirix, създадена от GlaxoSmithKline за справяне с маларията. Това е първата в историята ваксина, насочена срещу причинявано от паразит заболяване. Маларията, която се причинява от т. нар. маларийен плазмодий и се пренася от комарите, разболява между 200 и 250 милиона души всяка година, и причинява близо половин милион смъртни случая. Mosquirix няма високата ефективност на ваксините срещу полиомиелит или тетанус например. Но в комбинация с антималярийни лекарства е в състояние да намали и заболяемостта, и смъртността с около 70%, както дока-



Mosquirix



Verilux Wand



Phonak Roger On

Отдаваме дължимото не на средствата срещу Covid-19, а на една ваксина, разработена първоначално още през 1986 и извървяла 35-годишен път на усъвършенстване и изследвания

заха изпитанията в няколко африкански страни.

3D-принтирано... месо

Вече посвикнахме с 3D принтерите, които вече масово се използват за какво ли не от изработването на зъбни коронки до строителството на къщи. Но през тази година учени от Университета на Осака в Япония разшириха границите на технологията в твърде неочаквана област - създаването на месо. Те произведоха на биологичен принтер в лабораторни условия телешко с текстурата на прословутата японска порода Wagyu. Отглеждането на месо в лаборатория крие огромен потенциал - не само от етична гледна точка, но и защото ще



SupPlant

изисква доста по-малко природни ресурси от отглеждането на месодайни животни.

Сешоар, който не изсушава

Сешоарите са изминали доста път от 1890 година, когато парижкият фризьор Александър Годафроя изобретява първия. Но в същията си и днешните използват същия принцип: струя горещ въздух изсушава косата ви от влагата. Това помага да ѝ се придаде форма и ви предпазва от настинки, но за жалост не е много полезно за самата коса, която не обича изсушаването и високите температури. Но сега ето ви и един сешоар, който подсушава... чрез овлажняване. Разработен от Panasonic и наречен Nanoe, той

хидратира допълнително косата, като извлича влага от въздуха, и така косата не страда.

Управление с мисъл

Идеята да комуникираме с машините не с докосване и дори не с говор, а само с мисъл, съвсем не е нова, и с нея се заиграват хора в твърде широкия спектър от Айзък Азимов до Илон Мъск. Но пред нея има една много солидна пречка: човешкият череп. За да улавят правилно и точно мозъчните сигнали, сензорите трябва да бъдат имплантирани под черепа - а не са много хората, склонни да се подложат на толкова рискова интервенция. Сега обаче американската компания Synchron предлага друго решение. Ней-

ният Stentrode е подобен на вече добре познатите стентове, използвани при кардиологични операции - само че е предназначен за мозъка. Стига дотам по кръвоносните съдове, без да се налага мозъчна операция. След това улавя сигналите от мозъка за определен вид дейности и ги предава към електронни устройства. Технологиата вече е изпробвана върху двама изцяло парализирани пациенти, страдащи от болестта на Лу Гериг. И двамата вече са в състояние да управляват курсор върху екрана на компютъра и да натискат бутони. Не звучи като кой знае какво, но всъщност им е достатъчно да ползват интернет, да изпращат съобщения, да пазаруват.

Туби с... електричество

Преходът към зелена енергия е предизвикателство дори за богатите страни с развита инфраструктура. Какво остава за места като Африка, където понякога достъпът до каквото и да било електричество е проблемен? Но един нигерийски студент от Университета на Торонто си е задал този въпрос и е намерил работещ отговор. Олугбенга Олубанджо е основател на стартапа Reeddi, който предлага електричество по начин, доста напътяващ на покупката на туба с бензин. Компанията монтира свои зарядни станции, свързани със соларни панели, на които се зареждат по 20 капсули Reeddi - всъщност батерии с капацитет 250 ватчаса. Можете да наемете една или повече капсули за срок от 24 часа, след което да ги върнете на станцията за ново зареждане. Една капсула стига за захранването на лаптоп за няколко часа. За места, където достъпът до електричество е ограничен, това е напълно практично решение.

Вълшебна пръчка срещу вируси

В интерес на истината, това не е точно изобретение от 2021: първите такива дезинфекционни "вълшебни пръчки" на компанията Verilux бяха създадени още преди десетилетие, и подложени на доста продължителни изпитания. Те доказваха, че ултравиолетовото излъчване на пръчката убива 99.99% от т. нар. Метицилин-резистентни стафилококи (MRSA) само за една секунда и от разстояние 22 мм. Освен това действа и срещу вируси като H1N1 или SARS CoV2, с ефективност 98.7%. Впрочем технологията е сходна с тази, с която се дезинфекцират самолетите на "България Еър" преди всеки полет.

Доматите на Sanatech Seed

През това лято в Япония на пазара се появи

► първият земеделски продукт с променени гени чрез технологията CRISPR. Компанията Sanatech Seed приложи метода върху сорта домати Sicilian Rouge, за да увеличи съдържанието на невротрансмитера GABA, който според някои нови изследвания има успокояващ ефект върху тялото и подобрява съня. Семената с добавени гени бяха предложени в свободна продажба и около 4800 японски фермери се възползваха, а през лятото първите домати с повишено съдържание на GABA се появиха на пазара. Според японските здравни стандарти тези домати не се смятат за "генномодифицирани", понеже подобни мутации могат да се случат и в природата, по естествен път. Методът CRISPR обаче дава на учените много повече контрол върху това на кои точно гени да повлияят.

Омнивселената

За милиони родители по света, и без това ужасени от времето, което децата им прекарват онлайн, идеите за създаването на нови триизмерни дигитални вселени вероятно звучат кошмарно. Но тази посока на развитие, предсказана от "Матрицата" и Ready Player One, вече изглежда неизбежна. Големият въпрос е само кой ще създаде работещата технология, която да я осъществи. Марк Зукърбърг заяви подобни амбиции с неговата Метавселена (Metaverse). А производителят на видеокарти NVIDIA разработва своя Омнивселена (Omniverse), обещаваща "ултрареалистични виртуални пространства". Тук не става дума само за видеоигри и развлечения - подобна система може да се използва за всичко от автономно управление на автомобилите (NVIDIA има партньорство с BMW) до планиране на инфраструктура.

Икономичен душ

Водата ще е една от най-големите ценности през следващите сто години - а за много общности на планетата тя е такава и сега, предизвиквайки конфликти, войни и страдания. Опитите да я пестим засега не са твърде ефективни. Но решението може да дойде от доста неочакван източник - козметичния гигант L'Oréal. Съвместно с швейцарската технологична компания Gjosa, L'Oréal разработи изцяло нов душ, наречен Water Saver. При него водната струя се разбива на капки, 10 пъти по-малки от обичайното, и след това се ускорява, за да осигури отмиващ ефект. Ако нормален душ използва средно около 8 литра вода в минута, Water Saver се задоволява само с 2 литра. Компанията вече започна да снабдява с уреда фризьорски



салони, а скоро ще го пусне на пазара и за битово приложение.

Умно земеделие

Съвременното земеделие, механизирано и все по-автоматизирано, е несравнимо по-ефективно от онова в зората на Промислената революция. Но то си остава също толкова разхищаващо, що се отнася до ресурсите. SupPlant, израелски технологичен стартап, си поставя за цел да промени това. Компанията е разработила комплексно хардуерно-софтуерно решение, което следи нивото на стрес при растенията, от колко влага имат нужда и дали растежът протича нормално. Тази информация се комбинира с прогнозите за времето и дава на фермерите прецизни препоръки кога и

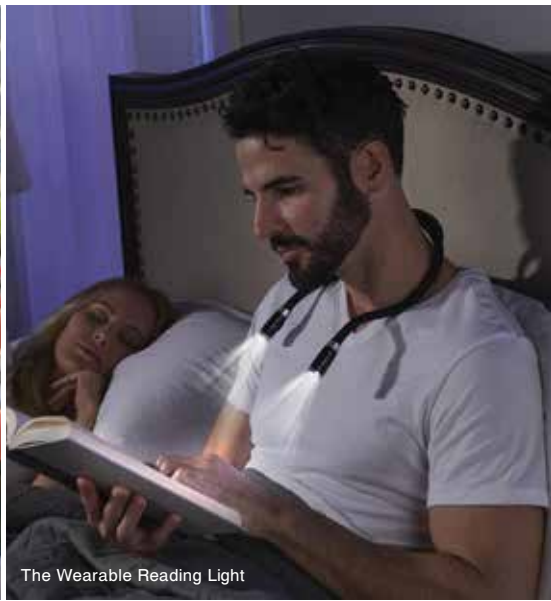
колко да напояват насажденията. След успеха на първите изпитателни площи, SupPlant получи множество нови поръчки и вече се ползва от над половин милион фермери в Кения.

Как да чуваме отдалеч

Разработен по начало за хора със слухови апарати или импланти, Phonak Roger On всъщност може да се използва от далеч по-широк кръг хора. Дело на швейцарския гигант Sonova, този високотехнологичен микрофон може не само да усилва далечни шумове, но и да филтрира говор от силен фон шум. Елегантният дизайн му донесе наградата Red Dot, а самата технология заслужи и Германската награда за иновации.



Google Live View AR



The Wearable Reading Light



Nvidia Omniverse chip

Водата ще е една от най-големите ценности през следващите сто години - а за много общности на планетата тя е такава и сега, предизвиквайки конфликти, войни и страдания

Къде съм, Google?

Съвременните навигации са нещо чудесно, но все още имат и някои слаби места - примерно ако се разхождате из някой голям град и ви потрябва помощ, указанията на навигацията са безсмислени, докато не се ориентирате къде точно се намирате. Google решава този проблем с новата си функция Live View AR. Тя работи в районите, за които вече има Street View. Трябва само да ѝ позволите да задейства камерата на смартфона ви, за да разпознае табела, сграда или друга забележителност и да ви покаже къде точно се намирате и в коя посока да поемете. Добавената реалност може да носи и всякаква друга информация - от туристическа до такава за пазаруване и услуги.

За милиони родители по света, и без това ужасени от времето, което децата им прекарват онлайн, идеите за нови триизмерни дигитални вселени вероятно звучат кошмарно. Но тази посока на развитие, предсказана от "Матрицата" и Ready Player One, вече изглежда неизбежна

Поглед към невизимото

Телескопът Event Horizon Telescope е едно от най-хубавите доказателства на какво е способно човечеството, когато обедини силите си. Разработен от 13 различни института от цял свят, този уред е на практика мрежа от радиотелескопи по цялата планета, позволяващ на учените да надникнат там, където не сме и предполагали, че е възможно. През 2019 той за пръв път засне черна дупка - свръхмасивното ядро на елиптичната галактика M87. А през 2021 успя да произведе и първия образ на черната дупка с поляризирана светлина - нещо, което ни даде нови познания за чудовищните сили, които действат там.

Светлина за четене

Не е казано, че изобретенията трябва да са с планетарна значимост, за да заслужават внимание. Тази дребна гжарка няма да промени света - но може да спаси брака ви. Всяка вечер по света се разразяват безброй скандали между партньори, единият от които иска да спи, а другият - да почете още малко. The Wearable Reading Light решава проблема: носена удобно около врата, тя предлага насочена светлина с регулируема цвetoва температура (от топлите 2700 келвина до доста студени - и ярки 7000 келвина). Светлинното разпръскване из стаята е минимално, освен това удобно следва движенията ви, когато решите да смените позата. ■

Свръхмасивната черна дупка в
сърцето на галактиката M87
The supermassive black hole in the
the elliptical galaxy M87



THE BEST DISCOVERIES OF 2021

From the first manned flight to another planet to the shower that uses four times less water: 15 proofs that progress is far from halted

By KONSTANTIN TOMOV / Photography SHUTTERSTOCK, FILE

Following an old tradition, towards the end of the year we present you the most significant discoveries and the most curious inventions of the past 12 months. Some of them could have a revolutionary effect on our lives. Others may change small details to make it better. Still others, as always, will turn out to be just empty promises. But in any case, the length of the list from which we've culled our Top 15 inspires confidence: progress has not only not stopped, but seems to be steadily accelerating.

The flight of Ingenuity

There was nothing particularly revolutionary about the Perseverance rover that successfully landed on Mars on 18 February. It was just a slightly improved version of its predecessor, Curiosity. But on board it carried another vehicle, weighing just 1.8 kilograms, which on 19 April, 2021, made the first-ever controlled flight into the atmosphere of another planet. Since then, the tiny helicopter has made numerous more flights, increasingly daring in their reach, and captured previously unseen regions of the Red Planet with its cameras. NASA is already working on its successor, which will be able to carry scientific equipment other than the cameras.

The undetected vaccine

"Vaccine" is probably the most overused word in 2021. But in our rankings, we'll give credit not to the record-setting Covid-19 vaccine, but to a vaccine originally developed in 1986 that went through 35 years of refinement and research before the World Health Organization recommended it for mass administration to children in October 2021. It is RTS,S/AS01, branded Mosquirix, created by GlaxoSmith-Kline to tackle malaria. It is the first vaccine in history to target a parasite-caused disease. Malaria, which is caused by the so-called malarial plasmodium and transmitted by mos-

quitoes, sickens between 200 and 250 million people each year, and causes nearly half a million deaths. Mosquirix does not have the high effectiveness of vaccines against polio or tetanus, for example. But in combination with antimalarial drugs, it is able to reduce both morbidity and mortality by about 70%, as trials in several African countries have shown.

3D-printed... meat

We've already got used to 3D printers, which are now widely used for everything from making dental crowns to building houses. But this year, scientists at Osaka University in Japan pushed the boundaries of the technology into a rather unexpected area - the creation of meat. They produced on a bioprinter in the laboratory a veal with the texture of the famous Japanese Wagyu breed.

Raising meat in a laboratory holds an enormous potential - not only from an ethical point of view, but also because it will require far fewer natural resources than raising meat animals.

Hair dryer that does not dry

Hairdryers have come a long way since 1890, when Parisian hairdresser Alexandre Gaud-eufroy invented the first one. But at their core, today's dryers use the same principle: a blast of hot air dries your hair of moisture. This helps give it shape and protects you from colds, but unfortunately it's not very good for the hair itself, which doesn't like drying and high temperatures.

But now here's a hair dryer that dries... by moisturizing. Developed by Panasonic and called Nanoe, it further hydrates the hair by extracting moisture from the air, and so the hair doesn't suffer.

Manage with thought

The idea of communicating with machines not by touch and not even by speech, but only by

thought, is not new at all, and it's been toyed with by people across too wide a spectrum from Isaac Asimov to Elon Musk. But there is one very solid obstacle to it: the human skull. To properly and accurately pick up brain signals, sensors would have to be implanted under the skull, but not many people are willing to undergo such a risky intervention.

Now, however, US company Synchron is offering another solution. Its Stentrode is similar to the already well-known stents used in cardiac surgery - only it's designed for the brain. It reaches that far along the blood vessels without requiring brain surgery. It then picks up signals from the brain for certain types of activities and transmits them to electronic devices. The technology has already been tested on two completely paralysed patients suffering from Lou Gehrig's disease. Both are now able to operate a cursor on a computer screen and press buttons. It doesn't sound like much, but it's actually enough for them to use the Internet, send messages, and shop.

Tubes of... electricity

The transition to green energy is a challenge even for rich countries with a developed infrastructure. Let alone places like Africa, where access to any electricity is sometimes problematic. But a Nigerian student at the University of Toronto has asked himself that question and found a workable answer. Olugbenga Olubanjo is the founder of the Reeddi start-up, which offers electricity in a way quite reminiscent of buying a tube of gasoline. The company installs its own charging stations connected to solar panels that charge 20 Reeddi capsules - actually batteries with a capacity of 250 watt-hours. You can rent one or more capsules for 24 hours, then return them to the station for a new charge. One capsule is enough to power a laptop for several hours. For places where access to electricity is limited, this is a perfectly practical solution. ►

► A magic wand against viruses

In truth, this isn't exactly a 2021 invention: the first such disinfecting 'magic wands' from the Verilux company were created a decade ago, and put through some pretty lengthy trials. They proved that the wand's ultraviolet radiation killed 99.99% of so-called methicillin-resistant staphylococci (MRSA) in just one second and from a distance of 22 mm. It also works against viruses such as H1N1 or SARS CoV2, with an effectiveness of 98.7%. In fact, the technology is similar to that used to disinfect Bulgaria Air aircraft before each flight.

Sanatech Seed Tomatoes

This summer, the first agricultural product with genes altered by CRISPR technology hit the market in Japan. The company Sanatech Seed has applied the method to the Sicilian Rouge tomato variety to increase the content of the neurotransmitter GABA, which some new research suggests has a calming effect on the body and improves sleep. The seeds with the added genes were offered for free sale and some 4,800 Japanese farmers took advantage, and in the summer the first tomatoes with increased GABA content appeared on the market. According to Japanese health standards, these tomatoes are not considered "genetically modified" because similar mutations can occur naturally. However, the CRISPR method gives scientists much more control over exactly which genes to affect.

The Omniverse

For millions of parents around the world, already terrified of the time their children spend online, the ideas of creating new three-dimensional digital universes probably sound nightmarish. But this direction of development, foreshadowed by The Matrix and Ready Player One, now seems inevitable. The big question is just who will create the working technology to make it happen. Mark Zuckerberg has stated similar ambitions with his Metaverse. And video card maker NVIDIA is developing its Omniverse, promising "ultra-realistic virtual spaces". It's not just about video games and entertainment - such a system could be used for everything from autonomous driving (NVIDIA has a partnership with BMW) to infrastructure planning.

Economical shower

Water is going to be one of the greatest riches in the next one hundred years - and for many communities on the planet it is even now, causing conflict, war and suffering. Attempts to conserve it are not very effective so far. But the solution may come from a rather unexpected source - cosmetics giant L'Oréal. In conjunction with Swiss technology company Gjosa, L'Oréal has developed an entirely new shower called the Water Saver. In it, a stream

"Vaccine" is probably the most overused word in 2021. In our rankings, however, we'll give credit not to the record-setting fast development of Covid-19 vaccines but instead to a vaccine originally developed in 1986 that went through 35 years of refinement and research before the World Health Organization recommended it for mass administration to children in October 2021

of water is broken down into droplets 10 times smaller than usual, and then accelerated to provide a rinsing effect. Where a normal shower uses on average around 8 litres of water per minute, the Water Saver makes do with just 2 litres. The company has already started supplying the unit to hairdressers, and will soon market it for domestic use.

Smart farming

Modern farming, mechanised and increasingly automated, is incomparably more efficient than that of the dawn of the Industrial Revolution. But it remains just as wasteful in terms of resources. SupPlant, an Israeli tech start-up, aims to change that. The company has developed a comprehensive hardware-software solution that monitors the stress level of plants, how much moisture they need and whether growth is proceeding normally. This information is combined with weather forecasts to give

farmers precise recommendations on when and how much to water their crops. Following the success of the first test plots, SupPlant has received numerous new orders and is now used by over half a million farmers in Kenya.

How to hear from afar

Developed initially for people with hearing aids or implants, Phonak Roger On can actually be used by a far wider range of people. The brainchild of Swiss giant Sonova, this high-tech microphone can not only amplify distant noises but also filter speech from loud background noise. Its sleek design earned it the Red Dot Award, and the technology itself earned it the German Innovation Award.

Where am I, Google?

Modern satnavs are a wonderful thing, but they still have some weaknesses - for example, if you're walking around a big city and need help, the navigation directions are meaningless until you know exactly where you are. Google solves this problem with its new Live View AR feature. It works in areas for which Street View is already available. You just need to let it trigger your smartphone's camera to recognise a sign, building, or other landmark and show you exactly where you are and which direction to take. Augmented reality can also carry all sorts of other information, from tourist information to shopping and services.

A glimpse of the unseen

The Event Horizon Telescope is one of the best proofs of what humanity is capable of when it joins forces. Developed by 13 different institutes from around the world, this instrument is effectively a network of radio telescopes across the planet, allowing scientists to peer where we never thought possible. In 2019, it imaged a black hole - the supermassive core of the elliptical galaxy M87 - for the first time. And in 2021, it managed to produce the first image of a black hole with polarised light - something that has given us new insights into the monstrous forces at work there.

Light for reading

It's not necessary that inventions be of planetary significance to deserve attention. This little gadget won't change the world - but it could save your marriage. Every night around the world, countless arguments break out between partners, one of whom wants to sleep and the other wants to do some more reading. The Wearable Reading Light solves the problem: worn comfortably around the neck, it offers a directional light with adjustable colour temperature (from a warm 2700 kelvin to a rather cold and bright 7000 kelvin). Light scatter around the room is minimal, plus it conveniently follows your movements when you decide to change posture. ■



ЦКБ Сила
пенсионноосигурително
акционерно дружество

С грижа за Вас!



ИЗБЕРИ ПОАД „ЦКБ-СИЛА“:

ПЪРВОТО РЕГИСТРИРАНО В БЪЛГАРИЯ ПЕНСИОННООСИГУРИТЕЛНО ДРУЖЕСТВО ПРЕЗ ФЕВРУАРИ 1994 Г.

КЪМ 30.09.2021 Г. – С НАД 406 ХИЛЯДИ КЛИЕНТИ И НАД 1,6 МИЛИАРДА ЛВ. УПРАВЛЯВАНИ

НЕТНИ АКТИВИ В ПЕНСИОННИТЕ ФОНДОВЕ (ДАННИ НА КФН: WWW.FSC.BG).

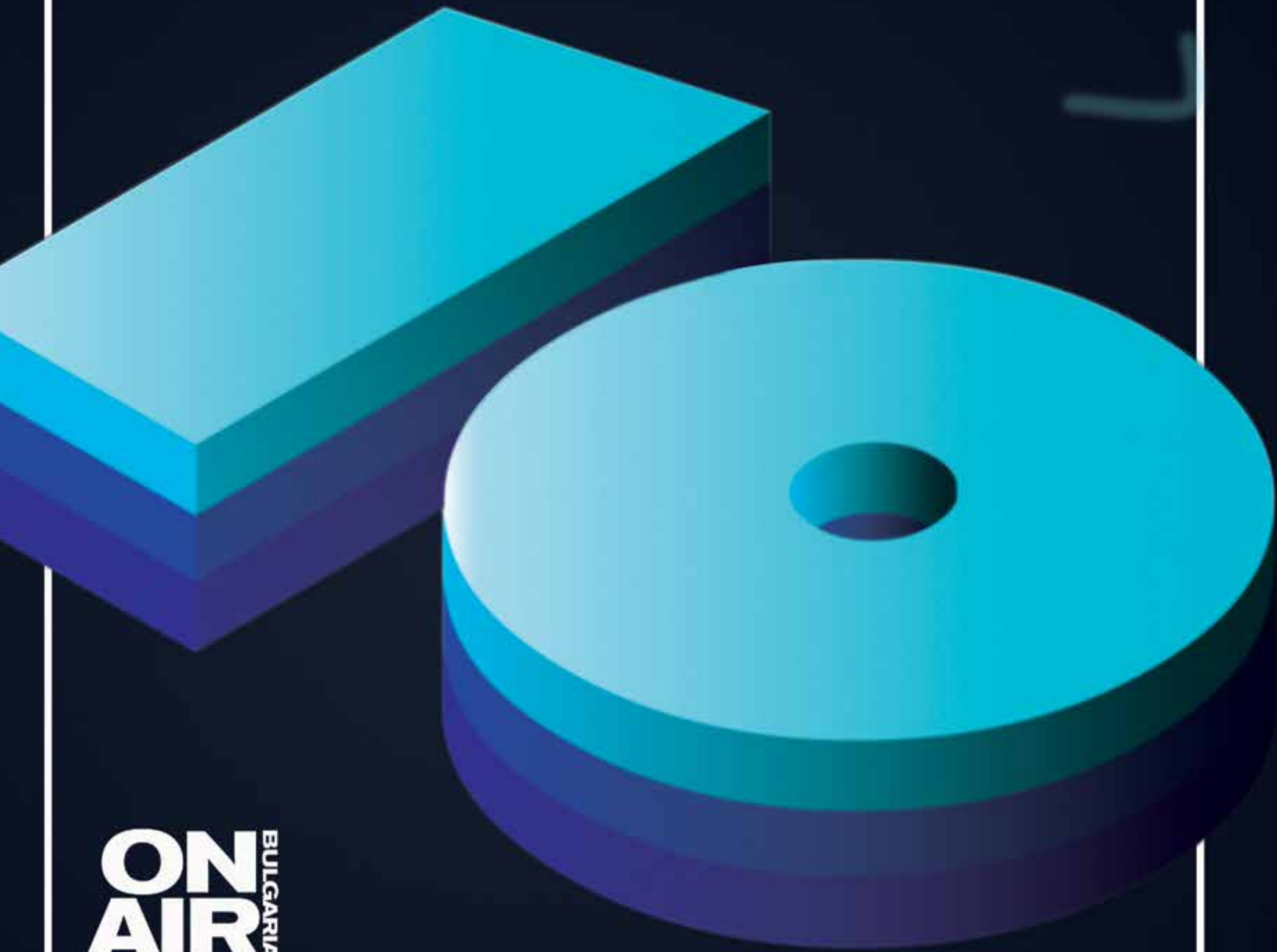
ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ДОБРОВОЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД ОТ МАРТ 1996 Г.,

ОТ 2019 Г. ИЗПЛАЩА ПЕНСИИ ОТ ПРОФЕСИОНАЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД,

ОТ СЕПТЕМВРИ 2021 Г. СКЛЮЧВА ДОГОВОРИ ЗА ИЗПЛАЩАНЕ НА ПОЖИЗНЕНИ

И СРОЧНИ ПЕНСИИ ОТ УНИВЕРСАЛЕН ПЕНСИОНЕН ФОНД.

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



РАЗВИВАМЕ СЕ ПО ПРОГРАМА

bgonair.bg





Red Canapé

RED CANAPÉ BY THE BAY

#NewSeason

#NewMenu #NewTemptations

#RedCanapeIsDifferentJustLikeYou



Carpe Vita
complex

STS. CONSTANTINE AND HELENA



Oazis na okolo embura u groma
300 M OT BEPEGA MOPYA

Oasis of peace and comfort
300 M TO THE SEASIDE

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

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

MY-HOME.BG

+359 888 323432

ИДВА ЛИ КРАЯТ НА ЛИЧНИЯ АВТОМОБИЛ?

Шест експертни мнения за най-голямата
трансформация в мобилността от над век насам

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография ДИМИТЪР КЪОСЕМАРЛИЕВ, АРХИВ

Едва ли има друго изобретение в историята на XX век, което до такава степен да е променило живота ни, и хода на човешката цивилизация, от автомобила с двигател с вътрешно горене.

СВЕТОВНОИЗВЕСТНИЯТ АРХИТЕКТ РЕМ КОЛХААС го нарече "големия социален изравнител". Достъпният лек автомобил осигури на масите възможност да пътуват относително евтино между местата, където живеят и работят. Създаде небивала дотогава конкуренция между работодатели, между градове, между цели държави. И повиши благосъстоянието на всички.

Личният автомобил създаде цели нови индустрии, като масовия туризъм например. Измени даже начина, по който се храним, защото евтиният и бърз автомобилен транспорт ни позволява сутрин да закусим авкадо и яйца, отгледани на няколко хиляди километра от кухнята ни.

ВСИЧКИ ТЕЗИ ДОСТИЖЕНИЯ ОБАЧЕ сега са под въпрос, защото двигателят с вътрешно горене е обречен да изчезне. Тази седмица десетки държави и няколко автомобилни компании подписаха в Глазгоу ангажимент да се откажат от бензина и дизела до 2040 година. Няколко от най-големите пазари (Китай, САЩ, Германия) и най-големите производители (Volkswagen, Toyota, BMW, Stellantis, Renault-Nissan) не подписаха. Но и техните възражения са по-скоро за

сроковете и начините, по които да стане раздялата с ДВГ. А не против самата раздяла.

Това ни изправя пред най-голямата трансформация от един век насам. Вече е ясно, че електрокарите са също толкова използвани в ежедневието, колкото и конвенционалните автомобили. Но те никога няма да са толкова достъпни. Самият модел на електрическата мобилност е разчетен така, че количеството на автомобилите да намалее - може би логично при човечество, което клони към 8 милиарда и мнозинството от което живее в градовете.

КАКВО ЩЕ Е БЪДЕЩЕТО НА ЛИЧНАТА МОБИЛНОСТ, бе едната основна тема на поредната конференция Tech21, организирана от Bloomberg TV Bulgaria. Втората оновна тема е за ефектите от прехода към електричество върху индустрията - особено върху българската автомобилна индустрия. В последните години този сектор някак неусетно се разви у нас и днес дава значителен принос към БВП на страната. Освен това дава работа и перспектива на младите и образовани хора. Автомобилният сектор у нас е с най-голям принос изтичането на мозъци, текло неумолимо от началото на прехода, да намалее леко. Какво ще се случи с този сектор в бъдеще? Шестимата лектори на Tech21:CarTech покриват целия спектър и могат да дадат компетентни отговори на всички тези въпроси.





IS THE END OF CAR OWNERSHIP IN SIGHT?

Six expert opinions about the biggest transformation in mobility for over a century

There is hardly another invention in the history of the 20th century that has changed our lives and the course of human civilization to such an extent as the internal combustion engine cars.

THE WORLD FAMOUS ARCHITECT REM KOOLHAAS called it the “big social equalizer”. The affordable car provided the mass with an opportunity to travel relatively cheaply between their homes and workspaces. It created unprecedented competition between employers, cities, and even between entire countries. And it increased the well-being of everyone.

The personal car has created whole new industries, such as mass tourism. It even changed the way we eat, because cheap and fast road transport allows us to have for breakfast avocados and eggs, raised a thousand kilometres away from our kitchen.

ALL THESE ACHIEVEMENTS, THOUGH, are now in question, because the internal combustion engine is fated to disappear. This week dozens of countries and several car companies signed a commitment in Glasgow to give up petrol and diesel by 2040. Some of the largest markets (China, USA, Germany) and the largest manufacturers (Volkswagen, Toyota, BMW, Stellantis, Renault-Nissan) did not sign. But

their objections are rather regarding terms and ways of giving up from the internal combustion engine. Not against the separation itself.

This confronts us with the biggest transformation of the century. It is already clear that electric cars are just as usable in the everyday life as conventional cars. However, they will never be as affordable. The electric mobility model itself is designed to reduce the number of cars – which is probably logical for a population approaching 8 billion people, the majority of which is now concentrated in cities.

WHAT WILL BE THE FUTURE OF THE PERSONAL MOBILITY, is one of the main topics in the Tech21:CarTech conference, organised by Bloomberg TV Bulgaria. The second main topic is how the transition to electricity will affect the automotive industry, especially in Bulgaria. During the past few years, this sector has developed rapidly and today it has a significant contribution to the country's GDP. In addition, it gives work and perspective for the young and educated people. The country's automotive sector contributed the most to the slight reduction of the human capital flight, which started at the beginning of the transition. What will happen to this sector in the future? The six Tech21:CarTech speakers cover the whole spectrum and are able to provide competent answers to all these questions. ■

Tech 21

През 2022 Bloomberg TV Bulgaria ще продължи да развива специалния проект за технологиите на XXI век – Tech21. Първите четири визионерски дискусии през 2021 засегнаха темите здраве и фармация, строителството, автомобили и застраховане. Пълния запис от конференцията Tech 21: CarTech можете да видите на tech21.bloombergtv.bg

In 2022 Bloomberg TV Bulgaria will continue to develop Tech 21 - a special project for the technologies of the XXI century. The first four visionary discussions in 2021 focused on health and pharmacy, construction, automobiles and insurance. You can see the full Tech 21: CarTech conference at tech21.bloombergtv.bg

Tech21



НАВСЯКЪДЕ С ТЕБ



Централна Кооперативна Банка
Важният си ти.

*5050
www.ccbank.bg

Индивидуалната мобилност ще стане по-скъпа

Александър Миланов, управител на BMW Group Bulgaria

Ще намалее ли ролята на личния автомобил?

"Първо, зависи за кой период говорим - дали за следващите 10 години, за следващите 20 години или повече. Трансформацията не може да стане бързо, но тя ще се наложи - не на последно място и заради себестойността на услугата лична мобилност.

Второ, за коя географска локация става дума. Едно е да живееш в един обикновен европейски град, и съвсем друго - в огромните конгломерати на Азия, Америка...

Всъщност и някои градове в Европа се развиват по този път.

И третият много важен фактор е как ползваме този автомобил, който вече ще е способен проактивно да осъществява някои дейности: дали пасивно, или активно. За човека, който се възползва от мобилност, това е по-скоро един комуникационен център, един работен офис.

Изниква и въпросът за начина на употреба: притежавам ли автомобила, или просто го ползвам в определени периоди от деня, седмицата, месеца".

BMW бе сред пионерите на електрическото задвижване с i3, но след това сякаш забави темпото, защо?

BMW винаги в своето развитие се опитва да гледа в бъдещето, да дефинира продуктите си според това какво ще бъде обществото,



и да помага с продуктите си обществото да бъде по-добро. Затова и електрическата мобилност при BMW има дълги традиции. Ние минахме през различни фази, които може би не бяха толкова видими за всички, но това бяха периоди на тестово ползване на електро-мобили с първите две генерации електрическо задвижване на BMW. От тези полети тестове успяхме да научим много за това как хората ползват тези автомобили, какъв пробег изминават, в какъв режим, кога и къде зареждат... И чак след това пуснахме на пазара автомобил, който е завършен. Ако погледнем i3, той и днес е най-модерният електро-мобил на пазара от гледна точка на използваните материали и на начина, по който е произведен. Това важи и за i8 - еманация на плъг-ин хибрида, с мощен двигател с вътрешно горене, мощно електрическо задвижване, с неограничена автономност и с из-

ключителен дизайн.

Свършено ли е с двигателя с вътрешно горене?

"Фазата, в която се намираме в момента, е преходна. От една страна, се стремим да разработваме автомобили за всеки един потребител на планетата. Най-модерните двигатели с вътрешно горене за онези, които ги ползват. За онези, които ползват автомобили основно в градска среда, но искат и да пътуват, това са плъг-ин хибридите. Натрупват се предложения и за онези, които искат чист електро-мобил.

По-важно от гледна точка на електрическата мобилност е кога правиш следващата стъпка. Целта не е да направим агрегат с използването на много редки земни елементи. Или да направим автомобил с много високо тегло и висока консумация на енергия. Важно е и откъде купуваме материалите, каква част от тях са рециклирани, и какъв ще е животът им в следващите поколения електро-мобили. Наистина беше необходимо да видим определени натрупвания на пазара на суровини, на добива на някои полезни изкопаеми, преди да направим следващите стъпки. Претенцията, която BMW има, е да произвежда най-зеления електро-мобил. Не просто да произвежда електро-мобил".

Могат ли вече производителите да печелят от електро-мобили?

"Устойчива електрическа мобилност може да има само там, където има достатъчно добра рентабилност. Ако някой се опитва за дълъг период от време да реализира електрическа мобилност на базата на дотации, това е обречено на неуспех.

Себестойността на автомобила е изключително важна. С увеличаване на серийността и с натрупания опит от вече петата генерация електрическо задвижване на BMW, с намаляване на редките земни елементи, с гарантирането на дългосрочни доставки на суровини като кобалт например, ние вече можем да постигнем доста по-висока рентабилност."

Твърди се, че в бъдеще печалбите ще идват не от продажбата на автомобили, а от мобилни услуги. Какви ще са тези услуги?

"Става дума за дистанционен софтуерен ъпдейт, или опции, които да могат да се ползват най-вече чрез право на експлоатация на определени софтуер пакети. Това също е много важен, интересен бъдещ сектор, върху който мислим. Достатъчно е да погледнем телефона си и да видим колко от прило-

женията, които ползваме, са платени. По същия начин и функциите на автомобила, които могат да се определят чрез софтуерни приложения, ще се превърнат в услуга, предлагана от производителите.

Почти навсякъде в Европа има субсидии за електромобили. Но какви са аргументите да се убеждават българите да купуват без дотации?

"Дотациите могат да се насочват по различни направления. Едно е чистата подкрепа за покупката на електромобил. Друго е инвестиции в инфраструктура. Трето е създаване на предпоставки за мощни частни инвеститори да могат да изградят тази инфраструктура.

Щом говорим за електрическа мобилност, трябва да говорим и за правна рамка, достъп до мрежа, капацитети, възможността до всеки потребител да бъде докарана зелена енергия. Защото електрификацията на базата на електроенергия, добита от въглища, не ни води към бъдещето. Това е само прехвърляне на парникови емисии от едно място на друго. То не решава проблема с глобалното затопляне. Би могло да реши проблема с чистотата на въздуха в големите градове - зависи на какво разстояние са електростанциите. Инвестициите на държавите трябва да бъдат насочени във всяко от тези направления. Ако се фокусира само в едно, няма да проработят. Колкото и висока да е субсидията за закупуване на електромобили, броят им няма да нарасне сериозно, ако липсват останалите предпоставки.

Впрочем сега се намесва и още една тема - цената на електроенергията.

Ако ние не управляваме паралелно тези системи, няма да можем да убедим потребителите, че за тях тази смяна на ДВГ с електромобил е разумна и устойчива.

България има най-стария автопарк в ЕС. Какво значи това за зеления преход?

"Това е друга тема, която е важна и се нуждае от сериозни инвестиции, особено поглеждайки автопарка в България: 2 700 000 автомобили, от които около 2000 са електрически. Пропорцията е абсолютно неустойчива.

Голяма част от тези автомобили ще продължат и в бъдеще да се движат по българските пътища. Да приемем, че стигнем до 50% електрически автомобили на българския пазар - цел, която си поставяме за 2030 година. При около 40 000 нови автомобили, продавани годишно, ако 50% са електрически, няма да ни стигне времето, за да

"Да, услугата индивидуална мобилност е на път да стане по-скъпа. Но тук ние говорим не само за едно право, но и за задължение. Всеки, който ползва автомобили, има задължение към обществото, към средата, в която живее.

Според мен в следващите години този баланс между право и задължение ще се измества по-скоро към задължението"

видим осезаема промяна.

Затова въпросът е как тези автомобили, които в момента се движат по пътищата, могат да станат по-устойчиви. Забраните не са решение, защото ще предизвикат силно социално напрежение и в голяма степен ще обезсмислят идеите за достъпна мобилност и свобода.

Тук се намесва темата за e-fuels, синтетични горива, създадени на базата на енергия от възобновяеми източници. Така че в мрежата за снабдяване с горива да започнем да виждаме все повече устойчиво произведени горива. Това е много бързо развиваща се тенденция.

Какви други политики могат да обновят автопарка?

"Трендовете, които наблюдаваме в световен мащаб, са за повишаване на търсенето на автомобили. Тоест расте интересът към индивидуална мобилност.

България не е изключение в това отношение. Разбира се, всяка държава сама може да предопредели модела на търсене и потребление на индивидуалната мобилност.

Ние не сме абсолютно свободни в тези решения, защото сме част от Европейската общност, която има свои правила и свои цели. И тези цели са едни от най-амбициозните като скорост на придвижване на обществото. В момента дискутираме проекта "Готови за 55", в който говорим за намаляване на парниковите емисии с 55% процента до 2035 спрямо нивата от 2019 - един изключително кратък период.

За целта могат да се създадат както позитивни стимули, така и негативни.

Например с увеличаване на акциз-

ното облагане на бензин и дизел - също един фактор, който ще се отрази в конкурентоспособността на тези автомобили".

Ще поскъпне ли мобилността в бъдеще?

"Да, услугата индивидуална мобилност е на път да стане по-скъпа. Но тук ние говорим не само за едно право, но и за задължение. Всеки, който ползва автомобили, има задължение към обществото, към средата, в която живее.

Според мен в следващите години този баланс между право и задължение ще се измества по-скоро към задължението.

Какво значи това за България? В момента тук практически голяма част от автомобилите не изпълняват никакви екологични норми. Те не отговарят и на никакви технически изисквания. И тук е много важно как контролът по прилагането на определени законодателни мерки ще бъде осъществен. Това само по себе си ще доведе до определено изместване.

От друга страна, ако гледаме автомобилите от така наречения "почиваш" трафик, който изключително задръства улиците на българските градове, ние виждаме, че има изключително голям брой излишни автомобили. Те ще трябва да намаляват.

Мобилността трябва да бъде в баланс с всички други сфери - с въздуха, който дишаме, със свободата на придвижване на хората без автомобили, с качеството на живот в големите градове. Тук индивидуалната мобилност ще трябва все повече и повече да влезе в съзвучие. И това е по-скъпо, отколкото потреблението на един автомобил".

Individual Mobility Will Become More Expensive

Alexander Milanov, General Manager of BMW Group Bulgaria, talks at Bloomberg Tech21

Will the role of the personal car decrease?

First, it depends on what period we are talking about - whether the next 10 years, the next 20 or further ahead. The transformation cannot happen quickly, but it will be necessary - not least because of the cost of the personal mobility service. Second, which geographical location is in question. It is one thing to live in an ordinary European city, and quite another - in the huge conglomerates of Asia, America ... In fact, some cities in Europe are developing in this way, too.

And the third very important factor is how we use this car, which will now be able to proactively perform certain activities: whether passively or actively. For the person who benefits from mobility, it is rather a communication center, a work office.

The question also arises about the way of use: do I own the car, or do I just use it at certain periods of the day, week, month.

BMW was among the pioneers of electric propulsion with the i3, but then it seemed to slow down, why?

BMW is always trying to look to the future in its development, to define its products according to what the society will be like, and to help society be better with its products. That's why BMW's electric mobility has a long tradition. We went through different phases, which may not have been so visible to everyone, but these were periods of test use of electric cars with the first two generations of BMW electric propulsion. From these field tests we were able to learn a lot about how people use these cars, what mileage they go, in what mode, when and where they charge... And only then we launched a car that is complete.

If we look at the i3, it is still the most modern electric car on the market in terms of the materials used and the way it is manufactured. This also applies to the i8 - an emanation of the plug-in hybrid, with a powerful internal combustion engine, powerful electric drive, unlimited autonomy and exceptional design.

Is the internal combustion engine finished?

The phase that we are currently in is transitional. On the one hand, we strive to develop cars for every consumer on the planet. The most modern internal combustion engines for those who use them. For those who use cars mainly in an urban environment but also want to travel, there are plug-in hybrids, and there are a lot of offers for those who want a clean electric car.

More important from the point of view of electric mobility is when you take the next step. The goal is not to make a drivetrain using a lot of rare earth elements. Or make a car with very high weight and high energy consumption. It is also important where we buy the materials, what part of them are recycled, and what their life will be in the next generations of electric cars. It was really necessary to see certain accumulations in the raw materials market, in the extraction of some minerals, before taking the next steps. BMW's claim is to produce the greenest electric car. Not just to make an electric car.

Can manufacturers now profit from electric cars?

Sustainable electric mobility can only exist where there is good enough profitability. If someone tries for a long time to implement electric mobility on the basis of subsidies, it is doomed to failure.

The cost of the car is extremely important. With the increase in series and the experience gained from BMW's fifth-generation electric drive, with the reduction of rare earth elements, with the guarantee of a long-term supply of raw materials such as cobalt, we can now achieve much higher profitability.

It is said that in the future the profits will come not from the sale of cars, but from mobile services. What will these services be?

For example, a remote software update, or options that can be used mostly through the right to operate certain software packages. This is also a very important, interesting future sector that we are thinking about.

Just look at your phone and see how many of the apps we use are paid. In the same way, the car's functions, which can be defined through software applications, will become a service offered by the manufacturers.

There are subsidies for electric cars almost everywhere in Europe. But what are the arguments to convince Bulgarians to buy them without subsidies?

Grants can be directed in different directions. One is pure support for the purchase of an electric car. Another is an investment in infrastructure. The third is to create preconditions for powerful private investors to build this infrastructure. When we talk about electric mobility, we must also talk about the legal framework, network access, capacity, the possibility to bring green energy to every consumer. Because electrification based on coal-fired electricity does not lead us to the future. It's just a transfer of greenhouse gas emissions from one place to another. It does not solve the problem of global warming. It could solve the problem of clean air in big cities - it depends on how far the power plants are.

Public investment must be directed in each of these areas. If they focus on just one thing, they won't work. No matter how high the subsidy for the purchase of electric cars, their number will not increase significantly if the other prerequisites are missing.

By the way, another topic is now intervening - the price of electricity.

If we do not operate these systems in parallel, we will not be able to convince consumers that for them this replace-

"BMW's claim is to produce the greenest electric car. Not just to produce an electric car"



ment of an internal combustion engine with an electric car is reasonable and sustainable.

Bulgaria has the oldest car fleet in the EU. What does this mean for the green transition?

This is another topic that is important and needs serious investment, especially looking at the car fleet in Bulgaria: 3,700,000 cars, of which about 2,000 are electric. The proportion is absolutely unstable.

Many of these cars will continue to drive on Bulgarian roads in the future. Let's assume that we reach 50% of electric cars on the Bulgarian market - a goal we set for 2030. With about 40,000 new cars sold annually, if 50% are electric, we won't have enough time in our lives to see a tangible change.

So the question is how these cars that are currently driving on the roads can become more sustainable. Prohibitions are not a solution because they will cause strong social tensions and will largely make the ideas of accessible mobility and freedom meaningless.

Here comes the topic of e-fuels, synthetic fuels created on the basis of energy from renewable sources. So we'll start seeing more and more sustainably pro-

duced fuels in the supply network. This is a very fast-growing trend.

What other policies can renew the fleet in Bulgaria?

The trend we are seeing worldwide is an increasing demand for cars. That is, the interest in individual mobility is growing. Bulgaria is no exception in this regard. Of course, each country can determine the pattern of demand and consumption of individual mobility.

We are not absolutely free in these decisions, because we are part of the European Community, which has its own rules and its own goals. And these goals are some of the most ambitious as the speed of movement of society. We are currently discussing the "Ready for 55" project, in which we are talking about reducing greenhouse gas emissions by 55% by 2035 compared to 2019 levels - an extremely short period.

Both positive and negative incentives can be created for this purpose. For example, with an increase in excise duties on petrol and diesel - also a factor that will affect the competitiveness of these cars.

Will mobility become more expensive in the future?

Yes, the individual mobility service is about to become more expensive. But here we are talking not only about a right but also about an obligation. Everyone who uses cars has an obligation to society, to the environment in which he lives. In my opinion, in the coming years, this balance between right and obligation will shift more towards obligation.

What does this mean for Bulgaria? Currently, practically most of the cars here do not meet any environmental standards. They also do not meet any technical requirements. Here, too, it is very important how the control over the implementation of certain legislative measures will be carried out. This itself will lead to a certain displacement of old cars. On the other hand, if we look at the cars from the so-called "resting" traffic, which is extremely congesting the streets of Bulgarian cities, we see that there is an extremely large number of redundant cars. They will have to go.

Mobility must be in balance with all other areas - with the air we breathe, with the freedom of movement of people without cars, with the quality of life in big cities. Here, individual mobility will have to be more and more in tune.

Електрониката в колите ще расте с 15% на година

Марк Бирон, главен изпълнителен директор на Melexis

Европа е на ръба да изостави двигателя с вътрешно горене, което изправя повечето производители на компоненти пред радикална трансформация. Случаят с Melexis обаче не е такъв - дори и днес една Tesla Model 3 съдържа около 30 ваши чипа. Зеленият преход предизвикателство или възможност е за компанията?

Бих казал, че е и двете. Предизвикателство е, защото електрификацията на автомобила идва с множество нови приложения, и ние трябва да адаптираме продуктите си за тези приложения. Но истината е, че вече от десет години работим в тази посока. Така че е предизвикателство, да, но също и отлична възможност. Всички тези промени ще дойдат с все повече съдържание на електронни компоненти в автомобила. За да ви дам пример, днес стандартният автомобил съдържа средно 13 чипа на Melexis. Заради електрификацията този брой ще нарасне до 20 чипа.

Нарастващата автоматизация на автомобилите има ли сходен ефект върху бизнеса ви? Повече автономност означава и повече чипове, нали така?

Да, автономната функция ще увеличи допълнително употребата на чипове в автомобилите. Някои изследвания сочат, че ежегодно съдържанието на електронни компоненти ще расте с 15%.

В последните месеци глобалният недостиг на микрочипове вече се усеща на всички равнища - от производството до крайните потре-

бители. Melexis бе по-слабо засегнат от кризата заради решението да поддържа големи складови наличности през 2020. Предвиждахте ли днешната ситуация, или това бе обикновена предпазливост?

Автомобилният бизнес обикновено е много по-стабилен от сектора на потребителската електроника. Но през 2019 заради търговската война

имаше спад в продажбите на автомобили, и после още един през 2020 заради Covid-19. Тогава решихме да натрупаме запаси за производство и тестване, защото предвиждахме, че слабите години ще бъдат последвани от силни. Но онова, което не предвидихме, е колко бързо ще се възстанови пазарът. Нашите складови наличности ни бяха от полза в началото на 2021, но от лятото насам вече и ние имаме проблеми с чиповете и се наложи да правим доста промени в производството, също както и конкуретите ни. Така че взетото през 2020 решение беше добро, но не беше достатъчно.

Вижда ли се вече края на тази криза?

Това е много добър въпрос, на който все още никой няма точен отговор. Работим усилено заедно с доставчиците си, за да осигурим поне минималните количества, така че производствените линии да не спират. И вярвам, че в един момент във времето ще се постигне отново баланс между търсене и предлагане.

Смятате ли, че производителите на микропроцесорни платки могат да използват тази криза и да опитат да наложат нови пазарни модели? Шефът на Intel вече каза в прав текст, че автомобилните производители трябва да започ-



нат да купуват по-скъпи чипове, а не такива по 50 цента...

Този въпрос е в ръцете на самите автомобилни производители. Но е очевидно, че веригата за доставки е извънредно дълга и сложна. Един от уроците, на които ни научи тази криза, е че трябва да стабилизираме доставките.

Самата дължина на веригата за доставки е подложена на стрес от фактори като постоянно посъпващия морски транспорт. Дава ли това предимство на производители с по-компактни вериги? Как оценявате от тази перспектива решението на Melexis да превърне България в своя главна производствена база?

Ние сме много щастливи от факта, че главната ни производствена локация е в София. Една от причините е, че България има богата традиция в областта на микроелектрониката. Тук имаме много хора с експертиза и опит в това поле. Затова и решихме да разширим базата тук, и да утrophим производствения ѝ капацитет. Днес в съществуващата фабрика тестваме по 700 милиона устройства всяка година. С новия комплекс вече ще можем да тестваме по 2 милиарда. Melexis е много иновативна компания, която постоянно разработва нови продукти. Вече имаме голям развоен и изследователски екип в София, и смятаме да го разширим още. Третата причина да изградим новия център е нуждата от складови площи. Затова през 2018 решихме да инвестираме 75 милиона евро за петгодишен период. През 2022 ще наемем още 150-160 души в добавка към 600-те служители, които вече имаме.

Заради дългогодишния отлив на мозъци към Западна Европа, пазарът на труда в България днес създава доста проблеми на работодателите. Как се справяте с тях?

Да, да се намерят квалифицирани хора в София е предизвикателство. Както впрочем е и в много други страни. Със сигурност пазарът на труда тук е сложен. Melexis обаче има добри козове за привличане на служители. Както споменах, ние сме много иновативна компания, постоянно създаваме нови продукти, и за младите ни служители е изключително вълнуващо да участват в това. Имаме много пъстър екип с хора от най-различни специалности, което създава много добра вътрешна динамика. Melexis е в София вече от четвърт век и е тясно обвързана с този град, което също е привлекателно за хората ни.

Electronic content in cars will increase by 15% per year

Marc Biron, CEO of Melexis

Europe is on the verge of abandoning the internal combustion engine, and this confronts most automotive component suppliers with a radical transformation. However, this is not the case with Melexis - even now a Tesla Model 3 electric car contains 30 chips manufactured by the company. Is the Green transition a challenge or an opportunity for Melexis? What will you need to change in your business model?

I would say it's a challenge and an opportunity. It's a challenge because indeed the electrification of the car comes with new applications. It means that we need to adapt our portfolio to address those new applications. And this is a challenge but we are working for almost 10 years to develop the products that fit the need of this new electrified powertrain. It's a challenge, but it's also a fantastic opportunity for Melexis because all those changes come with much more electronic content in the car. To give an example, today we have, on average, 13 Melexis chips in every car. And due to electrification, we will increase Melexis content from 13 to 20 chips in a relatively short term.

How the increasing automation of the car affects your business? More autonomy means more chips, right?

Yes, the autonomous function will further increase chip usage in cars. There are some studies showing that every year, electronic content will increase by 15%.

In recent months, the global microchip crisis has already been felt at all levels - from manufacturing to end-users. Melexis is less impacted by it because of last year's decision to keep your chip stocks high. Was that a simple precaution, or did you anticipate where things were going?

The automotive business is usually much more stable than any other Consumer Electronic business. In 2019 because of the trade war, there was a drop in car sales, and then another drop in 2020 due to Covid-19. And we have decided back then to build up an inventory to produce and to test because we knew that those bad years would be followed by good years. Indeed it was an anticipation of Melexis to keep the inventory higher, as a cautious measure. But in fact, what we did not anticipate is that the recovery of the market would be so quick. Our inventory was useful for the beginning of 2021, but since the summer we are having a lot of inventory problems as well, and we had to do a lot of relocations, just like our competitors. So it was a good decision in 2020, but it was not enough.

Is there an end in sight to this crisis?

This is a very good question that nobody has an answer to yet. We are working very hard with our

suppliers to increase the capacity of the supply chain and to provide the necessary minimum to keep the lines running. And I think at some point in time, an equilibrium will come back between the demand and the supply.

Do you think that microchip producers could use this crisis to try and impose new market models? Intel's CEO recently said that carmakers should start buying more expensive chips and not 50-cent ones...

This is mainly in the hands of the OEMs. The supply chain is indeed very long and very large. One of the lessons learned from this crisis is that we need to stabilize the supply chain.

The sheer length of this chain is put under increasing stress by the higher maritime transport prices. Does that give an advantage to manufacturers with a more compact base? In this regard, how do you assess the choice of Bulgaria as your main production site?

We are very happy to have our biggest production site in Sofia for many reasons. One of them is that Bulgaria has a tradition of microelectronic expertise. Here we have a lot of people with expertise and experience in the field. That is why we have decided to extend the site and to triple the production capacity. Today in the existing facility we test 700 million pieces per year. With the new facility, we will be able to test two billion pieces.

The other goal is also to increase the development team. Melexis is a very innovative company and we develop constantly new products for new applications. And we have already a big development team in Sofia, and we will further expand it. And the third reason to build a new site is warehousing. And this is why we have decided in 2018 to invest 75 million euros here over the next five years. In 2022 we will recruit 150-160 people in addition to the 600 employees we already have.

Due to the decades of outflow of labour to Western Europe, the labour market in Bulgaria today creates a lot of problems for employers. How do you handle those?

Yes, it is challenging in Sofia, and it is challenging in many other countries as well. But it's a tough labour market here for sure. Melexis however has some good features to attract employees. As I've mentioned, we are a very innovative company. We constantly develop new products and I think this is very exciting for the young employees to be really at the head of development. We have a multidisciplinary team and there is a very good dynamic inside it. Melexis is in Sofia for more than 25 years and is committed to the city which I think is also a very attractive feature for the people.

В България има добри условия за развойна дейност

Константин Конов, управляващ директор, и Динко Русев, инженеринг директор, Bosch Engineering Center Sofia

Един известен дизайнер ни каза преди време, че сега е епохата на най-големите промени в автомобилната индустрия, откакто двигателят замени коня. Как се отразява тази трансформация на компания с толкова широко и отдавнашно присъствие в сектора?

КК: Промените се случват изключително бързо и способността на компаниите да се адаптират е едно от най-важните условия не само за успешен бизнес, но и за самото им оцеляване. Това важи в особена степен за по-големите компании като Bosch. Но Bosch има предимството, че иновативността е в нейното ДНК още от самото ѝ създаване. В автомобилния сектор компанията е внедрила иновации, които са променили цялата индустрия - гостатъчно е да споменем автомобилните свещи, ABS системите, Common Rail дизеловите двигатели, системите с изкуствен интелект. Тоест компанията е гостатъчно добре подготвена да посрещне тези предизвикателства. Освен това тя има гостатъчно широко портфолио извън автомобилния сектор, което ѝ помага в кризисни ситуации да е гъвкава.

Европа планира да се откаже от двигателя с вътрешно горене: технология, за чието развитие през последния век Bosch допринесе с десетки изобретения. В каква посока ще се преориентира компанията сега, и каква е ролята на българския ви бизнес в тази трансформация?

КК: Новите екологични изисквания променят фокуса на индустрията - от машинно инженерство към високи технологии. Преди време тогавашният изпълнителен директор на BMW бе казал, че компанията трябва да се превърне във високотехнологична, иначе рискува след 10 години просто да опакова в луксозни опа-

ковки технологиите на други компании. Това важи в пълна степен и за Bosch. Тази трансформация е в основата на създаването на инженерния център на Bosch в София преди три години. В него създаваме продукти и технологии, които влизат в автомобилите след 3 до 5 години.

Нашите софтуерни и хардуерни инженери участват в ключови проекти, създавайки системи за разпознаване на образи с изкуствен интелект, системи, които управляват всички устройства в автомобила, и системи за киберсигурност. Имаме вече регистрирани три патента в тези области за последните три години. За това време центърът се разраствал четири пъти. За всяка от следващите пет години предвиждаме растеж с двуцифрен процент.

България изгради впечатляваща индустрия в автомобилния сектор в последните години. Мнозина цитират като основна пречка за по-нататъшното развитие трудовия пазар и затруднения достъп до квалифицирана работна ръка. Как решавате този проблем за себе си?

КК: Темата за недостига на кадри в IT индустрията е толкова обсъждана, че може би вече е банална. Според мен нещата ще се решат само с

фундаментални промени в образователната система. Но ние смятаме, че и в момента в България има добри условия за развойна и изследователска дейност, и високи технологии.

Ние сме една от компаниите, които са най-атрактивни за специалисти по embedded software и тест инженери. Основните причини са, че предлагаме уникални възможности за развитие и имаме култура в компанията, която кара хората да се чувстват като едно семейство.

Но си даваме сметка, че за да се развиваме успешно в бъдеще, трябва да разширим доста базата. Обърнати сме и към висшето, и към средното образование. Партнираме си със Софийския и с Техническия университет. Догодина с помощта на Министерство на икономиката и Министерство на образованието планираме да открием Bosch специалности в тези университети. Буквално вчера официално открихме наша собствена академия, наречена Bosch ECS Career Camp, където млади хора с базови софтуерни умения изкарват 4-месечно интензивно обучение и ако успешно го завършат, ги наемаме като софтуерни инженери.

Бош е сред лидерите в разработването на технологии за автономно управление и безопасност. В какви срокове можем да очакваме пазарното внедряване на следващите етапи? Какви ще са ефектите от тези системи върху безопасността?

ДР: Това е общата цел не само на Bosch, но и на всеки участник в производството на автомобили. Спирането на войната на пътя е глобална задача за всички.

Правните рамки също се променят в тази посока. Ще ви дам пример с една система, която от десетина години се въвежда в автомобилите - системата за самостоятелно спиране на колата при опасност от удар. Тя беше широко анонсирана през 2010. Сега, след много допълнителни разработки, тя вече е за-



гължителна за новите автомобили в Япония, а от догодина - и в Европейския съюз.

Тази единична система ще доведе до това, че нови коли няма да удрят вече пешеходци по улиците, нито пък други автомобили. А в комбинация с други системи, които в момента се разработват, тя води до автономното шофиране, което вече окончателно ще спре войната по пътищата.

Много хора в България, а и не само, все още са скептични към автономното управление. Смятате ли, че те ще могат лесно да бъдат убедени да оставят автомобилите да ги возят - по начина, по който приеха електронния контрол на стабилността през 90-те?

ДР: Тук вече не става дума за избор и приемане. Тези неща се правят изцяло и само за безопасността на хората, и те ще бъдат наложени по един или друг начин. Човек вече не си избира дали да има ABS или ESP в колата. Те са там, защото спасяват животи.

Тоест и автономното управление ще стане задължително?

ДР: В един момент ще бъде задължително. Шофьорът и автономният автомобил няма да работят особено добре заедно. Автономните автомобили - самостоятелни на пътя, свързани един с друг и в една глобална система - биха довели до това катастрофата между два автомобиля да се превърне в световна сензация и екзотика.

Автомобилите стават все по-свързани, Илон Мъск дори използва изрече "смартфони на колела". Това започна да поражда и опасения във връзка с киберсигурността. Доколко са оправдани такива опасения?

ДР: Да, имаме дори отгел, който работи изцяло по тази тема. Киберсигурността в автомобилите е широко застъпена в последните десет години. Разработките са на много високо ниво, и това е разбираемо: ако някой проникне в телефона ви, може да загубите снимки, контактни или пари, но ако проникне в автомобила, това може да застраши живота ви. Затова мерките са наистина драконовски и сигурността

е на изключително високо ниво, и ще става на все по-високо. Но истината е, че глобалната свързаност на автомобилите е абсолютно необходима за автономното управление. Те ще ни позволят да се движим съвсем спокойно по пътищата. За съжаление - вече не в шофьорската седалка.

Bulgaria Has Good Environment for R&D

Konstantin Konov, Managing Director, and Dinko Rusev, Engineering Director, Bosch Engineering Center Sofia

A famous designer told us some time ago that this is the era of the biggest changes in the automotive industry since the engine replaced the horse. How does this transformation affect a company with such a wide and long-standing presence in the sector?

KK: Changes happen extremely fast and the ability of companies to adapt is one of the most important conditions not only for a successful business, but also for their very survival. This is especially true for larger companies such as Bosch. But Bosch has the advantage that innovation has been in its DNA since its inception. In the automotive sector, the company has introduced innovations that have changed the entire industry - suffice it to mention car spark plugs, ABS systems, Common Rail diesel engines, artificial intelligence systems. That is, the company is well enough prepared to meet these challenges. In addition, it has a sufficiently broad portfolio outside the automotive sector, which helps it to be flexible in crisis situations.

Europe plans to abandon the internal combustion engine: a technology to which Bosch has contributed dozens of inventions over the last century. In what direction will the company re-orient now, and what is the role of your Bulgarian business in this transformation?

KK: New environmental requirements are changing the focus of the industry - from mechanical engineering to high technology. Some time ago, the then CEO of BMW had said that the company should become high-tech, otherwise it risks in 10 years to simply pack in luxury packaging technologies of other companies. This fully applies to Bosch as well. This transformation is the basis for the establishment of the Bosch Engineering Center in Sofia three years ago. In it, we create products and technologies that enter cars after 3 to 5 years. Our software and hardware engineers are involved in key projects, creating artificial intelligence image recognition systems, systems that control all devices in the car, and cybersecurity systems. We have already registered three patents in these fields for the last three years. During this time, the center has quadrupled in size. For each of the next five years, we forecast growth in double digits.

Bulgaria has built an impressive industry in the automotive sector in recent years. Many cite the labour market and difficult access to skilled labour as a major obstacle to further development. How do you solve this problem for yourself?

KK: The topic of staff shortages in the IT industry is so much discussed that it may already be trivial. In my opinion, things will be solved only with fundamental changes in the education system. But we believe that at the moment in Bulgaria there are good conditions for development and research,

and high technology.

We are one of the companies that are most attractive to embedded software professionals and test engineers. The main reasons are that we offer unique opportunities for development and we have a culture in the company that makes people feel like one family.

But we realize that in order to develop successfully in the future, we need to expand the base a lot. We are focused on both higher and secondary education. We partner with Sofia University and the Technical University. Next year, with the help of the Ministry of the Economy and the Ministry of Education, we plan to open Bosch majors at these universities. Just yesterday we officially opened our own academy called Bosch ECS Career Camp, where young people with basic software skills spend 4 months of intensive training and if they successfully complete it, we hire them as software engineers.

Many people in Bulgaria, and not only, are still skeptical of autonomous driving. Do you think they will be easily persuaded to let cars drive them - the way they adopted electronic stability control in the 1990s?

ДР: This is no longer a matter of choice and acceptance. These things are done entirely and only for the safety of the people, and they will be imposed in one way or another. One no longer chooses whether to have ABS or ESP in the car. They are there because they save lives.

That is, autonomous management will become mandatory?

ДР: At some point, it will be mandatory. The driver and the autonomous car will not work very well together. Autonomous cars - stand-alone on the road, connected to each other and in a global system - would make the crash between two cars a global sensation and something exotic.

Cars are becoming more and more connected, Elon Musk even uses the term "smartphones on wheels". This has also begun to raise concerns about cybersecurity. To what extent are such fears justified?

ДР: Yes, we even have a department that works entirely on this topic. Cybersecurity in the car has been widespread in the last ten years. The developments are at a very high level, and this is understandable: if someone breaks into your phone, you may lose photos, contacts or money, but if they break into the car, it can endanger your life. That's why the measures are really draconian and security is at an extremely high level, and will be getting higher and higher. But the truth is that global car connectivity is absolutely necessary for autonomous driving. They will allow us to move quite calmly on the roads. Unfortunately - no longer in the driver's seat.

Като зарядна инфраструктура България изпреварва съседите си

Ангел Димитров, експерт Бизнес развитие зарядна инфраструктура в ABB

Доколко е предизвикателство изграждането на мрежа от зарядни станции в България? За мнозинството хора да се монтират зарядни на всяка бензиностанция звучи като просто решение, но как всъщност се монтира 50-киловатова зарядно на бензиностанция, която има общо 50 киловата захранване?

Наистина в момента е огромно предизвикателство да се изгражда зарядна инфраструктура, особено в България. ABB, като лидер в производството на оборудване за такава инфраструктура, съдейства максимално на хората, които гръзнат да влязат в тази сфера.

На този етап основните предизвикателства са три. Първото е да намерят адекватна локация - атрактивна и удобна за хората. Второто е да се намери достатъчно мощност. Бензиностанциите действително са атрактивни места в това отношение, но мощността при тях е оскъдна, особено при тези, които са извън населени места. Възможните решения са две. Едното е да се увеличи мощността чрез работа с електроразпределителните дружества - сложна задача, но не е нерешима, и ABB като доставчик на оборудване и за електроразпределителната мрежа съдейства за това. Второто решение е да се инсталира локално производство на електроенергия, примерно соларен парк, който да допълва липсващите мощности. Това е доста добра практика, която постепенно навлиза и в България.

Третото предизвикателство е инвеститорът да убеди собственика на терена да сключи договор, който е адекватен за всички. Които преодолее тези три пречки, може да изгради зарядна станция. Има вече хора, които доста добре се справят с това, включително

и с нашата подкрепа. В България вече има над 140 зарядни станции над 50 киловата. В сравнение с околните гържави зелената инфраструктура у нас се развива доста добре, но все пак е недостатъчна. Очакваме доста сериозен ръст през 2022 и 2023, защото интересът в момента е значително увеличен.

През тази година ABB представи най-мощната зарядна станция на пазара в момента, с капацитет до 360 киловата. Има ли интерес към такива станции и в България?

Точно така, Тегга 360 е най-новият ни високотехнологичен продукт. Интересът в България в момента е по-слаб, но се засилва бързо. Тегга 360 не само дава максимална мощност до 360 киловата, но и позволява на собственика да се адаптира към локацията и нуждите.

Станцията е модулна и може да се изгради на 120, 180, 240 киловата, и поетапно да се надгражда. Това позволява доста гъвкавост.

Къде е горната граница в бързото зареждане, преди нуждата от охлаждане на кабелите да го направи твърде скъпо? И как се отразява толкова бързо зареждане на живота на батериите?

В момента лимитът е постигнат именно с нашата станция Terra 360. Пределът на кабелите, без да бъдат охлаждани, е 500 ампера. Това ни дава една доста сериозна мощност, като в същото време кабелите остават сравнително леки и могат удобно да се ползват от всеки. Повечето хора може би не си представят ясно за каква мощност става дума. Един пример: 360 киловата е цялото захранване на една средна към голяма жилищна сграда, или средноголям бизнес център. Цялата тази мощност трябва да се обуздае и да се въкара в електромобила по един безопасен начин. Именно тук доста сериозно е застъпен нашият развойно-изследователски център, който вече над 10 години се занимава с проектиране на такива съоръжения. На първо място е безопасността.

Един от основните аргументи в полза на електромобилите са батерии с потенциалната им способност да отдават електричество обратно към мрежата, и така да поддържат баланса в нея, особено при растящ дял на енергията от ВЕИ. Все още само шепа електромобици имат **такива способности. Но как стоят нещата с инфраструктурата? Подготвени ли са електропреносните мрежи за милиони електромобици, които могат едновременно да подават енергия към тях?**



Наистина това е голямо предизвикателство за електропреносните мрежи. Но в същото време е и голяма възможност за тях. АBB има такова решение: двупосочна зарядна станция. Тя дава възможност по-правилно да се балансира мрежата. Всички знаем, че товарът, зареждането на електро-мобилите се извършва основно през нощта. На тази база могат да се разработят и внедрят т. нар. smart grid системи. Естествено, при такива двупосочни консуматори мрежата ще трябва да се адаптира.

Знаем, че себестойността на батериите падна десетина пъти за последното десетилетие. Как се променя себестойността на оборудването за зареждане на електромобили? Може ли станцията с прав ток да стане достъпна за обикновения, частен потребител в близко бъдеще? Тенденцията допреди две години беше цените постепенно да намаляват с развитието на сектора и икономите от мащаба. Но от 2019 с увеличаването на цените на консумативи и материали тенденцията в краткосрочен план е за запазване и дори увеличаване на цените. Една домашна станция си остава доста достъпна - от порядъка на 1000 евро.

Но при DC станциите се усещат ефектите от поскъпването в други сектори, включително и на електроенергията.

ABB има над 2400 служители в България, разкажете ни какво произвеждате тук и какви са перспективите пред българските ви предприятия?

Точно така, в момента имаме над 2400 служители тук, разпределени в четири подразделения. Основно произвеждаме електрически компоненти за наши продукти. България всъщност е основен производствен център на АBB за Европа. Политиката на компанията е онова, което се консумира в Европа, и да се произвежда в Европа. Тенденцията е да увеличим мощностите си тук. Кога и с колко точно, вече зависи от икономическите обстоятелства.

Как виждате употребата на автомобили в Европа и собствения си бизнес след 10 години?

Според мен ползването на автомобили ще се раздели на два отделни потока. Масовата употреба, ежедневната мобилност ще се развива най-вече чрез car sharing и други подобни схеми. При тежкото използване на личен автомобил ще е по-скоро лукс, емоционална покупка, сравнима с притежаването на лична яхта днес. Колкото до развитието на компанията, надявам се да задържим пазарния си дял, който в момента в България е над 85%.

As a Charging Infrastructure, Bulgaria is Ahead of Its Neighbours

Angel Dimitrov, Business Development Charging Infrastructure Expert at ABB

How challenging is the construction of a network of charging stations in Bulgaria? To most people, installing chargers at any gas station sounds like a simple solution, but how do you actually install a 50-kilowatt charger at a gas station that has a total of 50 kilowatts of power?

It is really a huge challenge at the moment to build charging infrastructure, especially in Bulgaria. ABB, as a leader in the production of equipment for such infrastructure, assists as much as possible the people who dare to enter this field.

At this stage, the main challenges are three. The first is to find an adequate location - attractive and convenient for people. The second is to find enough power. Gas stations are indeed attractive places in this respect, but their capacity is scarce, especially of those outside settlements. There are two possible solutions. One is to increase capacity by working with electricity distribution companies - a complex task, but not unsolvable, and ABB as a supplier of equipment for the electricity distribution network contributes to this. The second solution is to install local electricity generation, such as solar panels, to supplement the missing capacity. This is a pretty good practice, which is gradually entering Bulgaria.

The third challenge is for the investor to persuade the landowner to enter into a contract that is adequate for all parties. Whoever overcomes these three obstacles can build a charging station. There are already people who are doing quite well with this, with our support. There are already more than 140 charging stations over 50 kilowatts in Bulgaria. Compared to the surrounding countries, the green infrastructure in our country is developing quite well, but it is still insufficient. We expect quite serious growth in 2022 and 2023, because interest is currently significantly increased.

This year, ABB introduced the most powerful charging station on the market at the moment, with a capacity of up to 360 kilowatts. Is there interest in such stations in Bulgaria as well?

That's right, Terra 360 is our latest high-tech product. Interest in Bulgaria is currently weaker but is growing rapidly. Terra 360 not only gives maximum power up to 360 kilowatts but also allows the owner to adapt to the location and needs. The station is modular and can be built at 120, 180, 240 kilowatts, and gradually upgraded. This allows a lot of flexibility.

Where is the upper limit in fast charging before the need to cool the cables makes it too expensive? And how does such a fast charge affect battery life?

Currently, the limit is reached with our Terra 360 station. The limit of the cables, without being cooled, is 500 amps. This gives us a pretty serious power, while the cables remain relatively light and can be

conveniently used by anyone. Most people may not have a clear idea of what power it is. One example: 360 kilowatts is the entire power supply of a medium to large residential building, or medium-sized business center. All this power must be curbed and inserted into the electric car in a safe way. It is here that our research and development center, which has been designing such facilities for over 10 years, is quite seriously involved. Safety comes first.

One of the main arguments in favour of battery-powered electric cars is their potential ability to supply electricity back to the grid, and thus maintain the balance in it, especially with a growing share of energy from renewable sources. Still only a handful of electric cars have such capabilities. But what about infrastructure? Are the power grids ready for millions of electric cars that can supply energy to them at the same time?

This is really a big challenge for the power transmission networks. But at the same time, it is a great opportunity for them. ABB has such a solution: a two-way charging station. It allows the network to be balanced more correctly. We all know that the load, the charging of electric cars is done mainly at night. On this basis, the so-called smart grid systems can be developed and implemented. Naturally, with such two-way consumers, the network will have to adapt.

We know that the cost of batteries has dropped a dozen times in the last decade. How does the cost of electric car charging equipment change? Can your direct current station become accessible to the average, private user in the near future?

The trend until two years ago was that prices gradually decreased with the development of the sector and economies of scale. But from 2019, with the increase in the prices of consumables and materials, the trend in the short term is to maintain and even increase the prices.

One home station remains quite affordable - in the order of 1000 euros. But DC stations are feeling the effects of rising prices in other sectors, including electricity.

ABB has over 2400 employees in Bulgaria, tell us what you produce here and what are the prospects for your Bulgarian companies?

That's right, we currently have over 2400 employees here, divided into four divisions. We mainly produce electrical components for our products. Bulgaria is in fact ABB's main production center for Europe. The company's policy is what is consumed in Europe should be produced in Europe. The trend is to increase our capacity here. When and how much exactly depends on economic circumstances.

Новото поколение гледа по друг начин на притежаването на автомобил

Недялко Недялков, изпълнителен директор на M-Car Group

Преди да говорим за бъдещето, нека поговорим за настоящето. Вие имате дългогодишен опит на развити пазари като северноамериканския. Как изглежда на този фон днешният български пазар - като услуги и като възможности за финансиране?

Финансирането е фундаментална част от автомобилния бизнес. При едно добро, силно финансиране той се развива съвсем естествено. Ако правим сравнение с американския пазар, определено трябва да извървим много път. Трябва да кажа обаче, че в последните години направихме доста стъпки напред. Ние работим усилено с BMW Financial Services - много добър партньор, който ни помага да предлагаме нови продукти за финансиране. С тях автомобилите са значително по-достъпни. При всички положения това е пътят, по който трябва да се върви.

Не е тайна, че по продажби на нови автомобили на глава от населението България е най-малкият пазар в ЕС. Кое обаче е първопричината? Услугите и финансирането изостават, защото пазарът е малък? Или пазарът е малък, защото услугите и финансирането изостават?

Това е точно като въпроса за кошката и яйцето. Аз лично мисля, че пазарът у нас има сериозен потенциал, който с развитие на финансовите услуги и на дигиталната среда за общуване с клиентите може да напредне.

Забавящ фактор е и потребител-

ската култура. Да не забравяме, че в миналото в България трябваше да се чака по 10-12 години за нова кола. Това е оставило следи върху менталитета. Все още хората смятат, че колата трябва да си е тяхна, да я оставят на детето си... Това се все неща, които трябва да се надживеят.

Не е тайна, че в досегашния модел основният източник на приходи за автомобилните дилъри е следпродажбено обслужване. Но мантрата, която постоянно чуваме, е, че електромоделите са

по-прости за обслужване и ще се нуждаят от много по-малко сервизни визити. Как дилърите ще компенсират това?

Да, наистина електрическите автомобили имат много по-малко поддръжка. Грубо казано, много по-малко се чупят. Това при всички положения ще намали нашите приходи от следпродажбено обслужване. Изходът в бъдеще е в предлагането на нови, по-добри услуги, които не само да водят клиента при нас, но и да дават на този клиент добавена стойност. В наши дни всичко опира до услугата, не толкова до самия продукт.

В M-Car Group определено работим в тази насока. Това са проекти, които ще правят разликата в бъдеще.

Споменахте тази особена връзка с автомобила, която имаме у нас. По всяка вероятност българите обичат колите си повече, отколкото западноевропейците. Смятате ли, че притежаването на личен автомобил е модел, осъден на изчезване? Наистина ли бъдещето принадлежи на споделянето, наемането и абонаментните схеми?

Вижте, самата тема с притежанието на автомобила е много



относителна. Всеки човек, който прибегва до оперативен лизинг, на практика не притежава автомобила си, а го ползва. В Америка около 80% от продажбите на марки като BMW се падат на оперативния лизинг, който е форма на наем. Автомобилите се ползват 2-3 години, след което клиентът ги връща и взема нови. Така колата вече не е нещо, което притежаваш, а начин да повишиш качеството си на живот срещу определена месечна вноска. Това е като със смартфоните - стремеж да имаш най-новия, най-напредничавия.

Що се отнася до услугите, свързани с мобилност, те навлизат вече и в България. Бъдещето им е свързано с разликата в поколенията. Сега идва поколение, което има съвсем различно отношение към притежаването на материални вещи.

Днес няколко пъти засегнахме темата с трудовия пазар и недостига на квалифицирана работна ръка в България. Как се справя с този проблем М-Кар Груп? Вие сте и единственият сертифициран сервиз на Rolls-Royce в региона, а това върви с доста високи технически изисквания.

Така е. Ние отделяме една огромна част от бюджетите и вниманието си в това да квалифицираме персонала си - без значение дали става дума за отдел сервиз, или за отдел продажби. Вярваме, че образованието на хората е онова, което прави разликата в една конкурентна среда. Що се отнася до наличието на квалифицирана работна ръка, това е глобален проблем, не само свързан с нашата географска ширина. Въпросът е какво точно търси бизнесът. Някои гържат да намерят готови специалисти, които веднага да влязат в дадена среда и да започнат да оперират на високо ниво. Практиката показва, че това се случва много трудно. Затова ние работим изключително много, за да създаваме собствени кадри. Вярвам, че това е пътят.

Как виждате бизнеса си след 10 години?

Виждам дилърската мрежа като цяло като едно променено, приветливо място, където се получават най-различни услуги, не само покупка на автомобили.

The new generation looks at car ownership differently

Nedyalko Nedyalkov, Executive Director of M-Car Group

Before we talk about the future, let's talk about the present. You have many years of experience in the most developed markets such as North America. Against this background, what does today's Bulgarian market look like - as services and as financing opportunities?

Financing is a fundamental part of the automotive business. With good, strong financing, the business develops quite naturally. If we compare Bulgaria with the American market, we definitely have a long way to go. However, I must say that in recent years we have taken many steps forward. We work hard with BMW Financial Services - a very good partner that helps us offer new products for financing. With them, cars are significantly more affordable. In any case, this is the way to go.

It is no secret that Bulgaria is the smallest market in the EU in terms of sales of new cars per capita. But what is the root cause? Services and funding are lagging behind because the market is small? Or is the market small because services and funding are lagging behind?

It's just like the chicken and the egg. I personally think that the market in our country has serious potential, which can advance with the development of financial services and the digital environment for communication with customers. Consumer culture is also a delaying factor. Let's not forget that in the past in Bulgaria you had to wait 10-12 years for a new car. This has left traces on the mentality. People still think that the car should be theirs, that they should leave it to their children... These are all things that need to be outlived.

In the current business model, the main source of revenue for car dealers is after-sales service. But the mantra we constantly hear is that electric cars are simpler to service and will need far fewer service visits. How will dealers compensate for this?

Yes, electric cars really have much less maintenance. Roughly speaking, they break much less. In any case, this will reduce our revenue from after-sales service. The way out in the future is to offer new, better services that not only lead the customer to us but also give this customer added value. Nowadays, everything depends on the service, not so much on the product itself.

At M-Car Group we are definitely working in this direction. These are projects that will make a difference in the future.

You mentioned this special connection with the car that we have in our country. In all probability, Bulgarians love their cars more than Western Europeans. Do you think owning a personal car is a model doomed to extinction? Does the future really belong to sharing, renting and subscription schemes?

Look, the very topic of car ownership is very relative. Every person who resorts to an operating lease does not actually own his car but merely uses it. In America, about 80% of sales of brands such as BMW fall on operating leases, which is a form of rent. The cars are used for 2-3 years, after which the customer returns them and takes new ones. So the car is no longer something you own, but a way to improve your quality of life for a certain monthly instalment. It's like with smartphones - striving to have the latest, the most advanced.

As for the services related to mobility, they are already entering Bulgaria. Their future is linked to the generation gap. Now comes a generation that has a very different attitude towards the possession of material things.

We have touched several times on the issue of the labour market and the shortage of skilled labour in Bulgaria. How does M-Car Group deal with this problem? You are also the only certified Rolls-Royce service station in the region, and this goes with quite high technical requirements.

That's right. We devote a huge part of our budgets and attention to qualifying our staff - whether it is a service department or a sales department. We believe that educating people is what makes the difference in a competitive environment.

As far as the availability of skilled labour is concerned, this is a global problem, not just related to our geographical latitude. The question is what exactly the business is looking for. Some want to find ready-made specialists who can immediately enter a given environment and start operating at a high level. Practice shows that this is very difficult. That is why we work extremely hard to create our own staff. I believe this is the way.

УДАРЕН ОТ МЪЛНИЯ

Първата изцяло електрическа кола от BMW M промени изцяло представите ни

Текст КОНСТАНТИН ТОМОВ / Фотография КОЛЕЛА, BMW



Минаха почти 60 години, откакто Колин Чапман, митичният основател на Вдшкя, ни даде есенцията на спортния автомобил. Само четири думи: опростявай и добави лекота.

Оттогава, повече или по-малко, всички спортни коли се правят по тази рецепта. Но сега създателите им имат доста мъчителна дилема: налага се или да добавят поне 500-килограмова батерия, и да съсият нещата с теглото, или да намалят батерията, но с това да намалят и мощността.

СЪЩИЯТ ВЪПРОС НЕИЗБЕЖНО Е СТОЯЛ и пред създателите на това BMW, което е не просто нов модел за компанията, а и първият електромобил, създаден от митичното М-поделение на баварците. С удоволствие установяваме, че хората там са решили изобщо да не си блъскат главите над тази дилема. Вместо това просто са заобиколили другия основен принцип на Чапман: за опростяването.

Както подсказва и самото му име, това i4 xDrive M50i е най-сложният автомобил, излизал някога от спортното поделение на BMW. Дали си е заслужавало усилията? Още първото по-рязко натискане на педала ни дава отговора: Да!

ТОВА I4 ЯСНО ПОКАЗВА ГЪВКАВИЯ ПОДХОД, избран от баварците за въвеждането на електрическото задвижване. Докато новото iX, което вече ви показвахме, е футуристичен автомобил върху изцяло нова архитектура, i4 използва същата платформа и дори дизайн като обикновените Трета и Четвърта серия.

Но не мислете, че това е просто нормална кола с натъпкана в багажника батерия. Въпросната платформа е аналогът на швейцарското ножче в автомобилния свят: от самото начало е измислена така, че да служи еднакво добре с електрическо и конвенционално задвижване. Кое е изисквало доста мислене.

Самото електрическо задвижване също не е от простите. Всичко тук: батерия, силова електроника, електромотори - е несравнимо по-напредничаво в сравнение с познатото BMW i3. Батерията е с капацитет 84 киловатчаса, от които използваме са 80. "Базовото" i4 е само с един електромотор и с 340 коня мощност. Но това M50 има по един на всяка ос, които, щом се комбинират, ви дават смайващите 544 коня - доста ►



► повече от M4 Competition.

Комбинацията от конете и от незабавния въртящ момент на електромоторите ще ви смае на магистралата. Ускорението от 0 до 100 км/ч е едва 3.9 секунди. Максималната скорост е електронно ограничена на 225 километра в час - но пък достигането ѝ е детска игра. Нужна ви е само безлимитна германска магистрала и, по възможност, липса на трафик по нея.

НО ТУК ИМА И ДВЕ ПО-ВПЕЧАТЛЯВАЩИ НЕЩА от самото ускорение. Едното е начинът, по който магистралната скорост се отразява на обхвата. На книга i4 не е чак от изявените шампиони в това отношение: максималният пробег с едно зареждане е между 416 и 521 километра по тестовия цикъл WLTP. И понеже сме свикнали да няма особена връзка между WLTP и истинския живот, не се изненадваме особено, когато таблото на нашето M50 изписва едва 357 километра обхват при пълна батерия.

Само че оказва, че този обхват е изчислен на база на магистралните подвизи на колегите от предишния ген. Маршрутът ни предвижда да изминем 211 километра от някогашното Орлово гнездо на Хитлер в Берхтесгаден до летището в Мюнхен. От тях около 60 км са по магистрала. Макар никак да не сме жалили педала на газта, пристигахме на летището с 52 процента батерия и пробег от още 233 километра. Тоест споменатите 416 км обхват са ви наистина гарантирани при всякаво шофиране. А при повече спокойствие можете да направите и 500. Кое то никак не е зле за нещо с толкова коне.

Само че такова спокойствие, честно казано, е в сферата на фантастиката. Това

е второто удивително качество на i4. Повечето други електромобили - даже онези, които са чудовишно бързи от 0 до 100 км/ч - някак си не ви подтикват да ги карате бързо, да ги карате спортно. Електрическото задвижване е по-скоро отпускащо, отколкото стимулиращо.

ТОВА i4 Е ГОЛЯМОТО ИЗКЛЮЧЕНИЕ. То дава усещането за истинска M кола - усещането за лекоатлет, който е коленичил на старта и всички мускули са напрегнати и в готовност.

И тук инженерите на M-поделението са свършили колосална работа. Адаптивното окачване е изцяло преработено. Воланът, макар и електронен, дава доста добро усещане за прецизност. Вместо класическия механичен диференциал тук се използват новаторски електронни ограничители на приплъзването, които са монтирани максимално близо до главината и реагират толкова бързо, колкото не е по силите на добрата стара механика.

Ефектът от всичко това е смайващ. Това i4 не е лека кола, както се досещате - вариантът с два мотора надхвърля 2.2 тона. Но тази технология през повечето време ви кара да забравите за теглото. Само при много агресивни завои законите на Нютон се събуждат и напомнят за себе си.

В СЪЩОТО ВРЕМЕ ТОВА Е НАЙ-ТИХАТА и комфортна спортна кола, която някога сме карали. Интериорът е същият като при Четвърта серия, което означава качествено направен и дискретен. Всички модерни удобства - от подгряването на седалките до управлението с жестове - са налични в това M50i. Освен това е получило нов гла-

сов асистент, който е доста по-сговорчив от досегашния.

Рекордно тънката батерия в пода означава също, че и с вътрешното пространство не са правени компромиси. Задната седалка е удобна и за по-високи хора. Багажникът побира внушителните 470 литра. И има специално отделение за зарядните кабели. Тук е мястото да кажем, че i4 може да поема заряд до 205 киловата и тогава попълването на батерията до 80 процента отнема само 31 минути.

ЧАК НЕ МИ СЕ ВЯРВА, ЧЕ ЩЕ КАЖА такова нещо, но тази кола ми харесва повече от M4. Като усещане за динамика и за мощност на пътя може би не е съвсем сравнима. Но като универсалност, като една кола, която да имате за всичко в живота, не се сещам за нищо по-добро.

Освен всичко i4 има и едно предимство, което сериозно ще ви изненада: то е по-евтино. Базовото e-Drive 40 започва от около 113 000 лева. Върховото M50 струва малко под 141 000 лева - или с цели 33 хилядарки по-малко от M4 Competition. От което, както вече казахме, е с 34 коня по-мощно.

В масовия спортен сегмент - там, където някога бяха хот хечове като VW Golf GTI или Renault Megane RS - електрификацията означава сериозно вдигане на ценовата летва. Но в сегмента на BMW тя всъщност даже леко я сваля. Тоест достъпната спортна кола вероятно ще изчезне съвсем скоро. Но скъпата спортна кола ще оцелее. Ето ви го и заключението: Това не е много добра електрическа кола. Това е много добра кола, точка. За спортните фенове тя е лъч надежда: има живот и след бензина.

Просто няма да е евтин живот. ■



STRUCK BY LIGHTNING

The first fully electric BMW M car completely changed our views

By KONSTANTIN TOMOV / Photography UWE FISCHER

It has been almost 60 years since the legendary founder of Lotus, Colin Chapman, gave us the essence of the sports car with just four words: "Simplify, then add lightness".

Ever since then, all sports cars have more or less been made using this recipe. Their creators are now facing a difficult dilemma: they have to either add at least a 500-kg battery and mess up the weight, or reduce the battery size at the expense of power.

THE SAME ISSUE WAS INEVITABLY FACING the creators of this particular BMW, which is not just a new model for the company, but the first electric car created by the carmaker's mythical M division. We were pleased to find out that people there had decided not to rack their brains about this dilemma. Instead, they have simply decided to ignore Chapman's other main principle - the one about simplification.

As the name implies, this i4 xDrive M50i is the most complicated car ever to come out of BMW's high-performance sports cars subsidi-

ary. Was it all worth the efforts? We got our answer the first time we stepped on the gas - Yes!

THIS i4 CLEARLY SHOWS THE FLEXIBLE APPROACH chosen by the Bavarian carmakers for introducing the electric drive. While the new iX, which we already showed you, is a futuristic car based on a completely new architecture, the i4 uses the same platform and even design as the regular 3 and 4 Series. Don't be fooled to believe that this is a regular car with a battery packed in its trunk. The platform in question is analogous to the Swiss Army knife of the automotive world. It is conceived in a way that would make it work just as well on an electric drive system as it would on a conventional one. And that required much thought.

The electric drive itself is not a simple one. Everything here, from the battery and power electronics to the electric motors, is incomparably more advanced than the familiar BMW i3. The battery capacity is 84 kWh, of which 80 kWh are usable. The i4 "base" model only has one electric motor and 340 hp. This M50 has

one for each axle, which crank out the mind-boggling 544 hp when combined, which is quite more than the M4 Competition.

The combination of horsepower and the electric motor's immediate torque will blow your mind on the highway. Accelerating from 0 to 100 km/h takes just 3.9 seconds. The top speed is limited to 225 km/h, but reaching it is a piece of cake. You would only need a German autobahn without a speed limit and no traffic, if possible.

THERE ARE TWO EVEN MORE IMPRESSIVE THINGS than the acceleration itself. The first is how highway speeds reflect on the range. On paper, the i4 is not among the champions in that regard - the maximum range on a single charge varies from 416 km to 521 km under the WLTP test cycle. And since we are used to the fact that there's not much in common between WLTP and real life, we are not surprised when the dashboard reading shows a range of 357 km on a fully charged battery. It turned out, however, that this range was ►

► calculated based on our colleagues' highway driving from the previous day. The route was planned to be 211 km - from what was once Hitler's Eagle's Nest in Berchtesgaden to Munich Airport. Of these, 60 km were highways. Although we were not easy on the gas pedal, we arrived at the airport with 52 per cent battery and 233 km range left. In other words, the above-mentioned 416 km range is guaranteed under any type of driving. If you take it easy, these figures could reach 500 km, which is not bad at all for a vehicle with such power.

Such taking it easy, however, is quite frankly something in the realm of fiction. This is the second impressive thing about this i4. Most other electric cars, even those that accelerate amazingly fast, are somehow not prompting you to drive them fast like you would a sports car. The electric drive is more relaxing than it is stimulating.

THIS i4 IS THE BIG EXCEPTION. It leaves you with the feeling of a true M car - similar to an athlete kneeling at the start line, with all the muscles tense and ready.

The engineers from the M division have done a colossal job here. The adaptive suspension is completely renewed. The steering, although electronic, gives a feeling of precision. Instead of the classic mechanical differential, this car uses the innovative near-actuator wheel slip limitation, which is installed in a way allowing for a much swifter response time than the good old mechanics can offer.

The effect of all of this is amazing. This i4 is no light car, as you would guess - the version

with the two motors exceeds 2.2 tons. All of this technology, however, makes you forget the weight most of the time. Only when taking really sharp turns, Newton's laws are awoken and remind you of their existence.

AT THE SAME TIME, THIS IS THE QUIETEST and most comfortable sports car you have ever driven. The interior is the same as in the 4 Series, which means it is of high quality and discrete. All modern creaturely comforts, from the heated seats to gesture control are present in this M50i. In addition to that, this car has a new

voice assistant, which is much more agreeable than the previous one. The record-thin floor-mounted battery also means that no compromise has been made with the interior space. The rear seats are comfortable for people of all heights. The trunk volume is an impressive 470 liters. There is also a special compartment for the charging cables. Here is the place to say that the i4 can take up a charge of up to 205 kW, meaning that charging the battery to 80% takes just 31 minutes.

I CAN'T BELIEVE I WILL SAY THIS, but I like this car more than the M4. Maybe it's not fully comparable when it comes to the feeling of dynamics and power on the road. When it comes to versatility and a car that offers everything in life, there is nothing better I can think of. On top of everything, the i4 has another advantage that will seriously surprise you - it is cheaper. The base e-Drive 40 model starts at around 113,000 leva. The top-of-the-line M50 costs a little under 141,000 leva, which is 33 thousand less than the M4 Competition, which as we already said, has 34 more horsepower.

Electrification in the general sports car segment, with hot hatches like VW Golf GTI or Renault Megane RS, means a serious price increase. In the BMW segment, however, this even drops the price a little. In other words, the affordable sports car will likely disappear very soon. The expensive sports car, however, will survive.

Here is the conclusion: This is not a very good electric car. This is a very good car, period. There is hope for the sports car fans that there is life after gasoline. It just won't be a cheap one. ■

BMW i4 xDrive

M50i

544

Maximum power

795

Maximum torque

3.9

Acceleration: 0-100 km/h in 3.9 seconds





94 |

НАЙ-ДОБРИТЕ КОЛЕДНИ БАЗАРИ

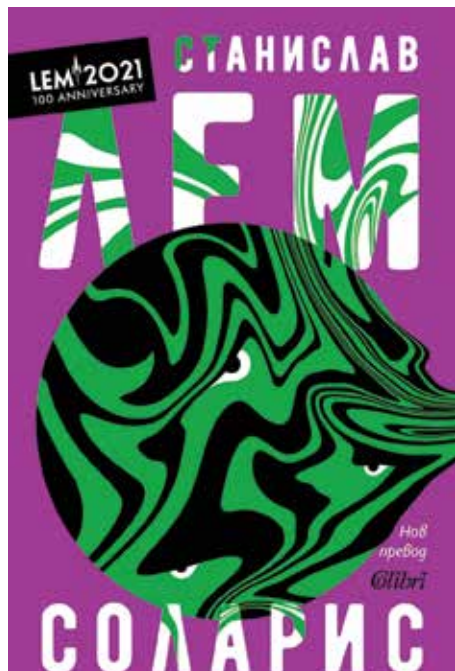
THE BEST CHRISTMAS MARKETS

106 | ПОСОКИ ЗА ВИТАМИН D
VITAMIN D DESTINATIONS

114 | МЛАДОСТТА НЕ Е ПОРОК
YOUTH IS NOT A VICE



АФИШ



ЛИТЕРАТУРА

СОЛАРИС // "Полски писател-фантаст" е обичайното описание на Станислав Лем в биографичните справки, но всъщност той е несравнимо повече: философ, есеист, литературен критик, футуролог. През 2021 се навършват 100 години от рождението му и по този повод творбите на Лем се преиздават навсякъде по света. Включително и в България, където най-после ще можем да прочетем оригиналната, нецензурирана версия на блестящия роман "Соларис".

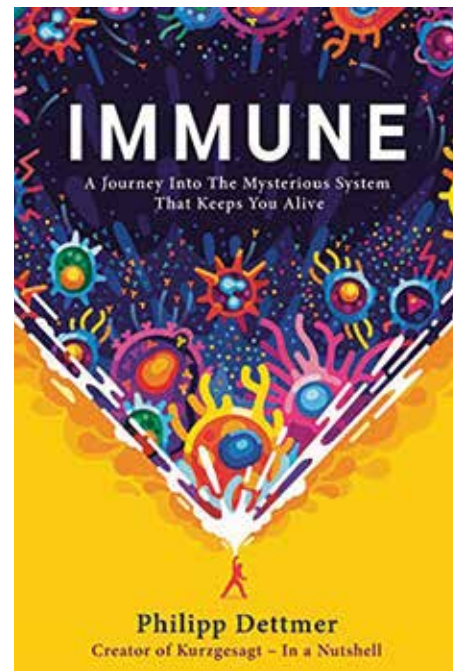
Издателство "Колибри"



КИНО

ДОМЪТ НА ГУЧИ // Истинският живот нерядко е по-фантастичен от художествената литература, както доказва и фамилната история на италианската модна династия Гучи. Нашумелият бестселър на Сара Гей Фордън сега е адаптиран за екрана не от друг, а от самия Ридли Скот. Към израешите главните роли Лејди Гага и Адам Драйвър се присъединяват легендарни имена като Джеръми Айърнс и Ал Пачино.

По кината през ноември



НАУКА

"ИМУНИЗИРАН" // Последните две години доста убедително показаха колко слабо познаваме може би най-важната система в тялото си. Сега Филип Детмър, нашумял популяризатор на науката, си поставя за цел да поправи това с Immune: A Journey into the Mysterious System That Keeps You Alive. Разбираемо обяснена и чудесно илюстрирана, тази книга ще ви предпази от множество заблуди, които иначе шестват безпрепятствено в медиите от самото начало на Covid-грамата.

Издателство Random House

EN

FICTION

SOLARIS // "Polish science fiction writer" is the usual description of Stanislaw Lem in biographical references, but in fact he is incomparably more: philosopher, essayist, literary critic, futurologist. 2021 marks the 100th anniversary of his birth and on this occasion Lem's works are republished all over the world. Including in Bulgaria, where we will finally be able to read the original, uncensored version of the brilliant novel "Solaris".

Colibri Publishing House

CINEMA

HOUSE OF GUCCI // Real life is often stranger than fiction, as the family history of the Italian Gucci fashion dynasty proves. Sarah Gay Forden's sensational bestseller has now been adapted for the screen by none other than Ridley Scott himself. In the cast, Lady Gaga and Adam Driver are joined by legendary names such as Jeremy Irons and Al Pacino.

In theaters in November

SCIENCE

IMMUNE // The last two years have shown quite convincingly how little we know about perhaps the most important system in our bodies. Now Philip Dettmer, a popular science promoter, aims to fix this with Immune: A Journey into the Mysterious System That Keeps You Alive. Simply explained and beautifully illustrated, this book will protect you from many misconceptions that would otherwise go marching across the media from the very beginning of the Covid drama.

Random House Publishing House

POSTER

КЛАСИКА

KARIN BONELLI // The series of international stars, visiting Bulgaria Hall, continues with Karin Bonelli - flutist in the Vienna Philharmonic and the first lady in the woodwind section of the famous Austrian orchestra. Karin is also a lecturer at the University of Music and Performing Arts and the founder of the Vienna Wind Quartet. In Sofia he will perform works by Carl Philipp Emanuel Bach and Piotr Tchaikovsky, conducted by Naiden Todorov.

Sofia, December 5

ТЕЛЕВИЗИЯ

THE WITCHER // Дългоочакваният втори сезон на The Witcher най-после ще се появи по Netflix в средата на декември. В основата на този фентъзи епос е поредицата на шумелия полски писател Анджеј Сапковски. Във втория сезон най-после цялата предистория е разказана и започва истинското действие: Гералт от Ривия вече се е срещнал с принцесата, с която е обвързан от съдбата, но ще трябва да положи колосални усилия, за да я опази жива.

По Netflix от 17 декември

ИЗЛОЖБА

ВАСИЛ СИМИТЧИЕВ // През 70-те на младия скулптор Васил Симитчиев е възложено да изработи нови венци за мавзолея на комунистическия лидер Георги Димитров в София. Наградата е международен паспорт, който Симитчиев използва, за да емигрира в Швеция и бързо да си създаде име като един от най-самобитните и некомерсиални модерни творци в Европа. Сега най-после и публиката в родния му град ще може да се запознае отблизо с творчеството му в тази самостоятелна изложба в "Квадрат 500".

До 23 януари, Квадрат 500

EN

CLASSICS

THE CALL OF THE TRIBE // One of the last books of the Nobel laureate Mario Vargas Llosa deviates from his usual narratives and instead offers us a very fascinating attempt to analyze liberalism - from its roots to the present day. "I wrote the book basically because I believe there's nothing that has been so misrepresented, so slandered, so distorted as liberalism," Llosa told The Economist some time ago. In The Call of the Tribe, he analyzes Adam Smith, Ortega y Gasset, Hayek, Popper - thinkers he admits have strongly influenced his worldview.

Colibri Publishing House

TELEVISION

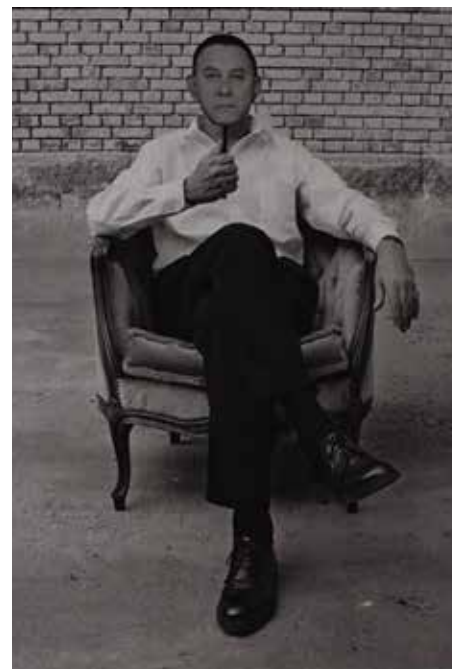
THE WITCHER // The long-awaited second season of The Witcher will finally appear on Netflix in mid-December. At the heart of this fantasy epic is a series by the acclaimed Polish writer Andrzej Sapkowski. In the second season, the whole prehistory is finally told and the real action begins: Geralt of Rivia has already met the princess with whom he is bound by fate, but he will have to make a colossal effort to keep her alive.

On Netflix from December 17

EXHIBITION

VASIL SIMITCHIEV // In the 1970s, the young sculptor Vasil Simitchiev was assigned to make new wreaths for the mausoleum of the communist leader Georgi Dimitrov in Sofia. The award was an international passport that Simitchiev used to emigrate to Sweden and quickly make a name for himself as one of the most distinctive (and non-commercial) modern artists in Europe. Now, finally, the audience in his hometown will be able to get acquainted with his work in this solo exhibition in "Square 500".

Until January 23, Square 500



НАЙ-ДОБРИТЕ КОЛЕДНИ БАЗАРИ В ЕВРОПА

От задължителното навсякъде зряно вино до специфичните местни атракции, тези шест локации правят празника паметен

Текст КАЛИН НИКОЛОВ / Фотография SHUTTERSTOCK





WORMSE WEIHNACHTSM



NIBELUNGEN WEIHNACHT

Toni's
Glühwein-
Stüberl





ВОРМС, ГЕРМАНИЯ WORMS, GERMANY

Кога: 20 ноември – 23 декември

На час от задъхания и космополитен Франкфурт се намира малко градче, смятано за най-старото в Германия. Освен това немалко достойнство, Вормс се гордее с най-добрите образци на римска архитектура в страната, както и с това, че тук се произвежда популярното вино Либфраумилх. От края на ноември на площад Обермаркт всичко е посветено на Коледа – 50 щанда с храни и подаръци, ледена пързалка, тромбонен оркестър, както и Камерният ансамбъл на Вормс забавляват посетителите. Срещу 3 евро може да бръкнете в чувала на Дядо Коледа и да видите какъв късмет ще ви се падне, а най-голямата атракция е Рождественската сцена с фигурите на Светото семейство в реални размери и ясла със съвсем истински животни.

Какво е различното: Интимната атмосфера

When: November 20 – December 23

An hour away from busy and cosmopolitan Frankfurt lies a small town that is claimed to be the oldest in Germany. In addition, Worms boasts the best examples of Roman architecture in the country, and takes pride in being the place where the popular Liebfraumilch wine is produced. From the end of November everything on Obermarkt Square is devoted to Christmas - 50 food and gift stalls, a skating rink, trombone bands, and the Worms Chamber Ensemble entertain visitors. For 3 euros you can reach into Santa's lucky dip bag to see what you get, and the biggest attraction is the Nativity scene with the life-size figures of the Holy Family and a crib with live animals.

What's different: The intimate atmosphere



СТРАСБУРГ, ФРАНЦИЯ STRASBOURG, FRANCE

Кога: 26 ноември – 30 декември

Всичко в елзаската столица напомня повече на Германия, отколкото на Франция. С изключение на едно – голяма част от туристите в града идват, за да се включат в някой от многобройните винени турове в града и околността. Те продължават и по време на коледните празници, но за да се класирате за тогава, трябва да сте резервирали мястото си отдалеча. Дори да сте закъснели, има с какво да се занимавате в Страсбург, особено по Коледа. Празничните базари тук се провеждат от 1570, а днес са пръснати на 12 места в центъра с повече от 300 павилиона. Традиционни декорации от областта, 30-метровата елха на площад Клебер и специално детско селище с циркови артисти на площад Сен Томас са сред останалите атракции по време на празниците.

When: November 26 – December 30

Everything in the Alsatian capital reminds more of Germany than France. With one exception – a large part of tourists come here for one of the many wine tours in the city and surrounding area. They continue during the Christmas season, but at this time of the year you need to have booked well in advance. But even if you're late, there's plenty to do in Strasbourg, especially around Christmas. The season's bazaars, which date back to 1570, are now spread over 12 locations in the city centre, with more than 300 pavilions. Traditional decorations from the region, the 30-metre Christmas tree on Place Kl ber and a special children's village with circus artists on Place St. Thomas are some of the attractions during the festive season. What's different: This is the oldest Christmas bazaar in Europe.

ПРАГА, ЧЕХИЯ PRAGUE, CZECH REPUBLIC

Кога: 27 ноември – 6 януари

Доидат ли зимните празници, „златна“ Прага се превръща в „коледна Прага“. Също толкова пищни, колкото коледните панаири в северната част на континента, тези в чешката столица съхраняват много от местните традиции. Четирите най-големи са на Староместкия площад, на Вацлавския площад, на улица Хавелска, където има постоянен базар, превърнат в коледен по това време на годината, и на Площада на републиката. На първия се намира и прословутото гигантско коледно дърво и Рождественската сцена, където (подобно на Вормс) животните около яслата на младенца са истински. Там всеки ден свирят и пеят разнообразни фолк групи и хорове. Докато ги слушате, изберете подаръци от околните павилиони – пражките базари предлагат традиционни дървени играчки и изделия от бохемски кристал, оригинална бижутерия и празнични декорации от слама. Уморите ли се от шопинг, наденичките и божествената местна бира са на ваше разположение на всяка крачка.

Какво е различното: Бохемският дух

When: November 27 – January 6

During the festive season, “Golden” Prague becomes “Christmas Prague”. Just as lavish as Christmas fairs in the northern part of the continent, those in the Czech capital preserve much of the local traditions. The four largest ones are located on the Old Town Square, on Wenceslas Square, on Havelka Street - the site of a permanent bazaar which turns into a Christmas bazaar at this time of the year, and on Republic Square. The famous giant Christmas tree rises in the Old Town Square, which is also the site of the Nativity scene where (similarly to Worms) live animals surround the crib of Baby Jesus. Various folk bands and choirs play and sing there every day. While listening to them, you can choose gifts for your nearest and dearest from the surrounding pavilions – Prague’s bazaars offer carved wooden toys and Bohemian crystal, garnet jewellery and traditional straw decorations. When you’re done shopping, sausages and divine local beer are there for you to enjoy at every step.

What’s different: The Bohemian spirit





МОСКВА MOSCOW

Кога: 16 декември – 12 февруари

В руската столица мащабите винаги са били необикновени. Това се отнася и до коледния панаир, който тук продължава повече от месец след самия празник. Празничният дух се настънява още в средата на ноември, когато в парк „Горки“ се открива първата зимна пързалка за годината. В нея има 8-метров леден фонтан, както и тунел с дължина 60 метра. Тя е и най-голямата от общо 45 ледени пързалки с обща площ от 107 хиляди кв. м в града. В Парка на победата на 24 декември започва изграждането на „Москва на лед“ - модели на различни забележителности в Русия от лед, а във всеки от останалите паркове може да откриете писти за ски, за сноуборд, за лазерен биатлон, 100-метрова писта за спускане с шейни, както и безплатни уроци по хокей и фигурно пързаяне. В цялата тази зимна суматоха коледните базари започват след 26 декември – идеален начин да удължите празничните дни, защото Коледа в Русия е чак на 7 януари.

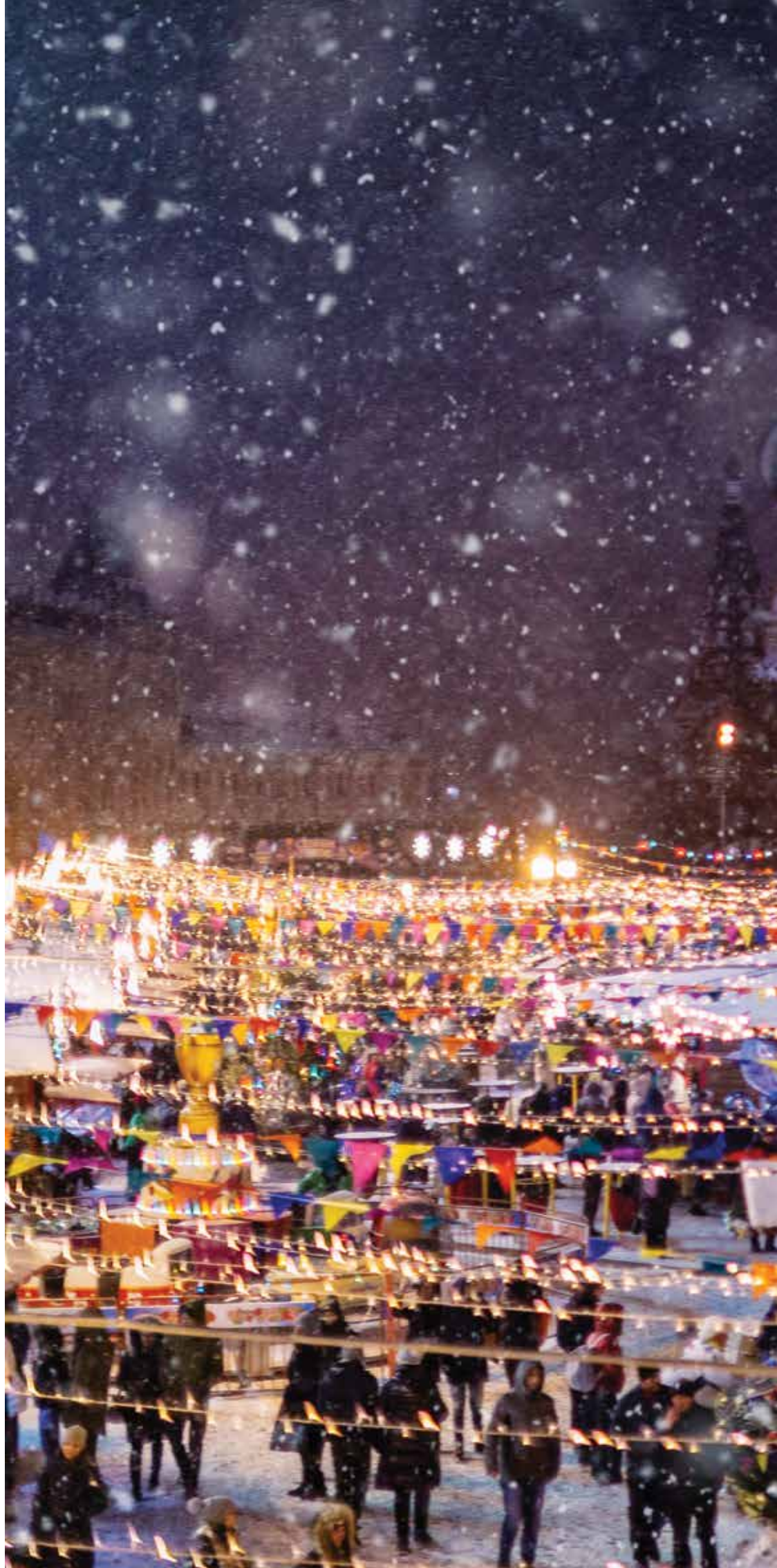
Какво е различното: Дядо Мраз

When: December 16 – February 12

In the Russian capital, the scale has always been extraordinary. This also applies to the Christmas fair, which lasts here a whole after the holiday is gone.

The first signs of the holiday spirit appear in mid-November when the year's first skating rink opens at Gorky Park. It has an eight-metre high ice fountain and a 60-metre long tunnel. It is also the largest of the city's 45 ice rinks with a total area of 107,000 sq m. At Victory Park, December 24 marks the start of Moscow on Ice, which displays ice sculptures of various landmarks in Russia. The various other parks offer ski, snowboard and laser biathlon runs, a 100-metre toboggan hill, as well as free hockey and figure skating lessons. The Christmas bazaars start after December 26 – the perfect way to extend the festive season, because Christmas in Russia is not celebrated until January 7.

What's different: Father Frost





ЛОНДОН LONDON

Кога: 18 ноември – 2 януари

Запалването на празничното осветление на Regent Street бележи началото на коледните празници в британската столица. След това се появява огромната елха на площад Трафалгар и многобройните легени пързалки. Най-голямата е разположена около естрадата в парка Виктория, а на по-спокойно пързаяне може да се насладите на временната пързалка в Природонаучния музей. Magical Ice Kingdom е друго легено събитие, което се радва на голяма популярност – може да се разходите между легените скулптури, да седнете на леден трон и дори да се пуснете по ледена пързалка. Най-пищният коледен панаир е Winter Wonderland в Хайд Парк, където има над 200 павилиона с храна и коледни сувенири, както и всякакви атракции. Една от тях са коледните представления на Zippos Circus – дневно за деца и семейства, и вечерното Cirque Berserk за по-зряла аудитория. Към нея е ориентиран и празничният коледен обяд на кораб по река Темза с гледки към Биг Бен, Тауър Бридж и катедралата Сейнт Пол.

Какво е различното: Забавленията за всяка възраст и вкус

When: November 18 – January 2

Switching on the sparkling lights and decorations on Regent Street marks the start of the Christmas season in the British capital. Then a huge Christmas tree is put up in Trafalgar Square and numerous skating rinks appear. The largest one is located around the bandstand in Victoria Park, while more relaxed skating can be enjoyed on the temporary ice rink in the Natural History Museum. Magical Ice Kingdom is another ice event that enjoys great popularity – there, you will be able to walk among ice sculptures, sit on a throne made of ice, and even zoom down an ice slide. The most splendid Christmas fair is Winter Wonderland in Hyde Park, which boasts over 200 stands selling food and Christmas souvenirs, as well as all kinds of attractions. One of them are the Christmas performances of Zippos Circus – daily for children and families, with Cirque Berserk targeting a more mature audience at night. A festive Christmas lunch on a boat on the River Thames sailing past Big Ben, Tower Bridge and St. Paul's Cathedral is also to be recommended.

What's different: Fun for every taste and age





ЗАГРЕБ ZAGREB

Кога: 27 ноември – 7 януари

Преди няколко години коледният панаир в хърватската столица беше определен за най-добрия в Европа според гласуване на потребителите на популярен туристически сайт. Явно дори пристрастените към коледната еуфория имат нужда от разнообразие, а градът предлага нещо по-различно от прекалено популярната Виена например. Празничната украса и щандове в парк Зриневец са толкова блестящи, колкото и тези в австрийската столица. Но почти във всяка уличка в центъра има светлини и коледни сергии, които предлагат коледно настроение в страни от голямата суматоха. Наоколо се носи аромат на греяно вино и печени кестени, а забавленията на открито са всякакви – ледени пързалки, арт базарчета, уъркшопи, концерти и танци. Близко до църквата Света Екатерина има парк с ледени фигури, а в пасажа Октон се изпълняват творби на Щраус. Класическа музика на открито може да чуете още пред Хърватския народен театър и на улица Ткалсичева. Голям плюс на Загреб по време на Коледа (и не само) е храната – местните колбаси са страхотни, но загребчани твърдят, че и вегетарианците няма да останат пренебрегнати.

Какво е различното: Улиците са пълни с весел народ до късно вечерта.

When: November 27 – January 7

Last year the Christmas market in the Croatian capital was ranked as the best in Europe by the users of a popular tourist site. Clearly even people addicted to Christmas euphoria need variety, and the city offers something different from the far too popular Vienna, for example. The festive decorations and the stalls in Zrinjevac Park are as dazzling as in the Austrian capital. But almost every street in the centre is brightly lit and full of Christmas stalls, which make for a festive mood here too. The air carries the aroma of mulled wine and roasted chestnuts, and there are plenty of outdoor attractions – skating rinks, small art bazaars, workshops, concerts and dancing. There is a park with ice sculptures near the Church of St. Catherine, and in the Oktogon passageway works by Strauss are performed. Classical music is also played outside the Croatian National Theatre on Tkalciceva Street. One big advantage of Zagreb during the Christmas season (and not only then) is the food – the sausages are fantastic, but the locals promise that vegetarians won't be disappointed either.

What's different: The streets are full of merry people late into the night.





SPA Holiday at Sts. Constantine and Helena Resort

| direct reservation on hotels website



VILLA
CHINKA

ASTOR GARDEN
HOTEL

Sts. Constantine and Helena Resort

Price from 299 BGN

BOOK NOW

www.villachinka.com



HOTEL
PRIMORSKI

Price from 99 BGN

BOOK NOW

www.hotelprimorski.com



Health and beauty by the power of thermal water

AQUA
HOUSE

THERMAL & BEACH

www.aquahouse.bg

Sts. Constantine & Helena Resort



Graffit Gallery Hotel

Varna

A1

Visit to a Collector's Exhibition of artworks by Svetlin Rusev, organized with the support of A1.

Graffit & ART

The unforgettable cultural experience

2 nights with break-
fast in a single room
De Luxe

300 BGN

2 nights with break-
fast in a double room
De Luxe

330 BGN

Book your stay at Graffit Gallery Hotel
with **promo code ART21**

www.graffithotel.com



POSOKA.COM



ОПОЗНАЙ СВЕТА С POSOKA

- Открий разнообразие от оферти за екзотична почивка или екскурзия.
- Резервирай лесно и бързо самолетни билети на posoka.com
- Поискай индивидуална оферта в няколко стъпки на сайта ни.

www.posoka.com

An aerial photograph of a beach. On the left, a large number of blue beach umbrellas are open, arranged in neat rows on the sand. The beach curves along the edge of clear, turquoise water. A few people can be seen relaxing on the sand and swimming in the shallow water. The overall scene is bright and sunny, suggesting a warm climate.

ПОСОКИ ЗА ВИТАМИН D

Зимното слънце въобще не е каприз, а физическа необходимост.
Няколко удобни посоки, където да си го доставите

Текст ТЕОДОР ЦЕКОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

Зимната миграция на юг вероятно е лукс, но в никакъв случай - каприз. Ефектът от слънчевите лъчи през студентите месеци се експлоатира активно в елитния спорт. Футболните отбори от Англия и Германия използват кратки паузи (5-14 дни) през януари за „зареждане на батериите“ в Катар, ОАЕ или Испания. Изложено на слънце, тялото синтезира важния витамин D. Ползата е толкова комплексна, че „Манчестър Юнайтед“ инсталира специален солариум в тренировъчния си комплекс. За нужната доза естествени лъчи не е наложително да се пътува до Близкия из-

ток, далечна Азия, Карибите или отвъд екватора. Средиземно море предлага изобилие от възможности с по 5-7 слънчеви часа дневно и температури 14-19 градуса през декември. След летния пик на цените и тълпите, много авиокомпаниии, курорти и туроператори вадят изгодни оферти. Постоянно променящите се правила за пътуване на отделните държави във връзка с Covid-19 са предизвикателство, но не и непреодолимо. Впрочем слънцето, високите температури и възможността да прекарвате повече време на открито драстично намаляват и разпространението на вируса.



Канарските острови / The Canary Islands

КАНАРСКИТЕ ОСТРОВИ са сред най-ценените и препоръчвани, когато става дума за слънце през зимата. Испанският архипелаг до северозападния бряг на Африка привлича 12 милиона посетители годишно, най-вече заради чудните форми от вулканичния си произход, красивите брегове и гледки към Атлантическия океан.

Главна атракция на най-големия остров Тенерифе е вулканът Тејде. Това е най-високият връх на испанска територия (3718 м) и един от най-посещаваните национални паркове в света (2.8 милиона души годишно). Пети по площ, втори по височина и сравнително лишен от туристически наплив е остров Ла Палма. Той е почти изцяло биосферен резерват, предлага възможности за планински

преходи до кратери, а в добавка - приветливи селца и интересни заливи.

Достойни съотборници в испанската селекция са Балеарските острови (Майорка, Ибиса, Менорка, Форментера) и южният крайбрежен регион Коста дел Сол, обслужван от летището в град Малага и включващ модерните курорти Марбея и Пуерто Банус. Иберийският съсед Португалия не остава по-назад чрез остров Мадейра и привличащата 10 милиона туристи област Алгарве в югозападния ъгъл на полуострова.

КИПЪР ИМА НАЙ-ТОПЛИЯ КЛИМАТ от европейските територии в Средиземно море. Меката зима на Острова на Афродита е приятен антракт след летните горе-

щини. През декември крайбрежните градове Лимасол, Ларнака, Пафос са огрявани от слънце средно по шест часа дневно, а градусите обикновено се движат между 14 и 19.

С подобни температури и около 5 слънчеви часа е остров Малта - често подценяван заради дефицита на плажове, но компенсиращ чрез хотели с отлични басейни. Изборът на традиционни намаления в Турция или безбройните острови на Гърция, начело с най-големия и най-южен - Крит, е желателно да се съобрази със сезонната активност в курортите.

КАКВОТО И ЗНАЧЕНИЕ да има размерът, не той прави най-интересен Сицилия. Докато Сардиния и Капри се славят със скъпи хотели, най-



Кипър / Cyprus

големият остров в Средиземно море прелива от история, архитектура, изкуство, кулинария. Стратегическа цел на завоеватели от най-дълбока древност, днес Сицилия привлича с действащия вулкан Етна, по който през зимата се карат ски, и с редица крайбрежни перли като Таормина и Джардини Наксос (Giardini Naxos). Наричан от някои Кухнята на Господ, защото всяко селище има собствени специалитети. Към свежите ястия и вкусни десерти се добавят вината, начело с Марсала. Това много силно червено е било любимо на британския герой вицеадмирал Хорейшо Нелсън, който упорито поощрявал местните да произвеждат по-големи количества.

Покрай всичките си богатства, островът предлага отлично съотно-

Кипър има най-топлият климат от европейските територии в Средиземно море. Дори през декември Лимасол, Ларнака, Пафос са огрявани от слънце средно по шест часа дневно, а градусите обикновено се движат между 14 и 19

шение от качество на гостъпни цени. В нова глобална класация - Top 100 Best Value Index, именно Сицилия е регионът на Италия с най-много представители – Рагуза (Ragusa), Агридженто (Agrigento), Ното и Катаня. Иначе най-високо класиран от Ботуша е град Сан Джованни Ротондо (San Giovanni Rotondo) в провинция Фоджа (Provincia di Foggia), 35-а позиция с индекс 96,02% и средна цена на двуйна хотелска стая 67 евро.

ПОБЕДИТЕЛ В СЕРИОЗНОТО ПРОУЧВАНЕ

е Айт Бенхаджу (Aït Benhaddou) в Мароко. Това градче, отдавна оценено като световното наследство от ЮНЕСКО (UNESCO) и използвано за сцени на много филми – от „Sodom and Gomorrah“ (1963) до модерния „Game of Thrones“, гокарва съотношение 97,96% с



Чефалу, Сицилия
Cefalù, Sicily

нощувка за двама €42. Ако предпочитате крайбрежието, определено си струват защитеният от UNESCO крепостен град Ел Джадид (El Jadida) на час от Казабланка (Casablanca) и стилният курорт Агадир (Agadir), близо до Маракеш (Marrakech). Имайте предвид, че в Мароко дневните температури през зимата са около 20-25 градуса, но нощите са студени. Северна Африка предлага още варианти с гарантирано слънце. Например Тунис. Или египетските курорти на Червено

море, идеални за гмуркане или кайсърф. Там може да се намерят изгодни оферти заради туристическия срив от несигурната ситуация в страната. Специално за сърфисти обаче модерна и екзотична алтернатива е Сенегал.

В ПОСОКА ИЗТОК, сега е подходящото време за Израел и Йордания. Температурите не са толкова високи, туристите са по-малко, а възможностите варират от вечния Йерусалим,

Петра (Petra), Джараш (Jerash) и Вади Рум (Wadi Rum) до курортите на Мъртво море и залива Акаба.

Изобщо, регионът между Южна Европа и Северна Африка има своите козове спрямо реномирани далечни дестинации. Разстоянията и цените са поносими, климатът е приятен, няма рискове от урагани, тайфуни, тропически бури. Каквото и да изберете, зимното слънце ще бъде полезно. ■

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



VITAMIN D DESTINATIONS

The winter sun is by no means a whim, but a physical necessity. Some convenient destinations to get it.

By TEODOR TSEKOV / Photography SHUTTERSTOCK

Мъртво море, Израел
Dead Sea, Israel

Winter migration to the south may be a luxury, but it is by no means a whim. The effect of sunshine during the cold months is actively taken advantage of in elitist sports. Football teams from England and Germany use short breaks (5-14 days) in January to recharge their batteries in Qatar, the UAE or Spain. Exposed to the sun, the body synthesizes the important vitamin D. The benefit is so great that Manchester United installed a special solarium in its training complex.

To get the necessary dose of natural sunshine you don't necessarily have to travel to the Middle East, distant Asia, the Caribbean or beyond the equator. The Mediterranean offers plenty of destinations with 5-7 hours of sunshine a day and temperatures of around 14-19C in December. After the summer peak of prices and crowds, many airline companies, resorts and tour operators announce attractive offers. The ever-changing travel rules of individual countries in relation to Covid-19 are

a challenge, but not insurmountable. By the way, the sun, high temperatures and the opportunity to spend more time outdoors drastically reduce the spread of the virus.

THE CANARY ISLANDS are most appreciated and recommended. The Spanish archipelago off the northwest coast of Africa attracts 12 million visitors a year, mostly because of the wondrous shapes of volcanic origin, the beautiful shores and views of the Atlantic Ocean.

The main attraction of the biggest island Tenerife is the volcano Teide. This is the highest peak on Spanish territory (3,718 m) and one of the most frequented national parks in the world (2.8 million people per year). Fifth in size, second in height and spared much of the tourist influx, is the island of La Palma. It is almost entirely a biospheric reserve which offers a chance for mountain hikes to craters, and in addition - quaint villages and dazzling coves. Worthy teammates in the Spanish selec-

tion are the Balearic Islands (Majorca, Ibiza, Menorca and Formentera) and the southern coastal region of Costa del Sol, served by Malaga Airport and including the modern resorts of Marbella and Puerto Banus. The Iberian neighbour Portugal competes with the Island of Madeira and the Algarve region in the southwestern part of the peninsula which attracts 10 million tourists annually.

THE WARMEST CLIMATE among the European territories in the Mediterranean is enjoyed by Cyprus. The mild winter on the island of Aphrodite is a pleasant interlude after the summer heat. In December the coastal towns of Limassol, Larnaca and Paphos are sunlit for an average six hours a day, and the temperatures usually vary between 14 and 19C. Similar temperatures and about five hours of sunshine a day are enjoyed by the island of Malta - often underrated due to the lack of beaches, but compensating with hotels with excellent swimming pools. The choice of tra-



Малта / Malta

ditional reductions in Turkey or the countless islands of Greece, headed by the biggest and southernmost one - Crete, had best be coordinated with the resorts' seasonal activity.

NO MATTER WHAT IMPORTANCE

size has, that's not what makes Sicily most interesting. While Sardinia and Capri are famous for their expensive hotels, the biggest island in the Mediterranean abounds in history, architecture, art and culinary delights. The strategic target of conquerors in antiquity, today Sicily draws visitors with its active volcano Mount Etna, where you can ski in winter, and with a number of coastal gems such as Taormina and Giardini Naxos. Called God's Kitchen by some because each settlement has its own specialities. The fresh food and tasty desserts are washed down with wine, headed by Marsala. This very strong red wine was a favourite of Lord Nelson, who urged the locals to produce bigger quantities. Along with all its riches, the island offers an

excellent balance of quality at affordable prices. In the new global ranking - Top 100 Best Value Index, Sicily is the Italian region with the most representatives – Ragusa, Agrigento, Noto and Catania. Otherwise the highest ranked Italian town is San Giovanni Rotondo in the province of Foggia, 35th position with an index of 96.02% and an average hotel price for a double room of 67 euro.

THE WINNER IN THE SERIOUS SURVEY

is Aït Benhaddou in Morocco. This town, long since declared a UNESCO World Heritage Site and used as the backdrop to many films – from "Sodom and Gomorrah" (1963) to the modern "Game of Thrones", boasts a ratio of 97.96% with an overnight for two at 42 euro. If you prefer the coast, another UNESCO site - the fortified city of El Jadida, one hour away from Casablanca, and the smart resort of Agadir, near Marrakech, are definitely worth a visit. Keep in mind that the daily temperatures in Morocco in winter

vary around 20-25C, but the nights are cold. North Africa also offers other options with guaranteed sunshine. For example, Tunisia. Or the Egyptian Red Sea resorts, ideal for diving or kite surfing. This is where you can find favourable offers because of the tourist slump due to the uncertain situation in the country. Especially for surfers, however, a modern and exotic alternative is Senegal.

IN AN EASTERN DIRECTION now is a suitable time for Israel and for Jordan. The temperatures are not as high, the tourists are less, and the options vary from Petra, Jerash and Wadi Rum, to the resorts on the Dead Sea and the Gulf of Aqaba.

In general, the region between South Europe and North Africa has plenty to offer compared to renowned distant destinations. The distances and the prices are reasonable, the climate is pleasant, there is no risk of hurricanes, typhoons or tropical storms. No matter what you choose, the winter sun will be beneficial. ■



МЛАДОСТА НЕ Е ПОРОК

Само за триесетина години младото Божоле се превърна от локален френски обичай в световна лудост

Текст ЯСЕН БОРИСЛАВОВ / Фотография SHUTTERSTOCK

Новото божоле пристигна!". Този възглас оглася цяла Франция всяка година в третия четвъртък на ноември, когато според строгия френски винен закон на пазара излиза актуалната реколта от това вино. Чакат го, както се очаква Коледа или Великден, а появата му е съпроводена с особени ритуали не само във Франция, но и в други страни.

МИЛИОНИ БУТИЛКИ СЕ ОТВАРЯТ едновременно в целия свят. Пред ресторанти, бистра и кафенета върху черни дъски се появява надписът „Le Beaujolais nouveau est arrivé!", след което започват протяжни гегустации и оживени коментари дали тазгодишното е по-добро от миналогодишното. За да пристигнат навреме там, където ги очакват, касите с вино пътуват по суша, въздух и вода. Возят ги с камиони и мотори, качват ги на вертолети и дори на балони - и това също е част от ритуализираната суматоха. В Ню Йорк и Маями ги посрещат с фанфари и весел кортеж от майстори-готвачи върху велосипеди. Първите бутилки се отварят в Япония, защото първо там настъпва благодатният четвъртък.

Традицията за празничното посрещане на новото божоле е родена във Франция през 70-те години и сравнително бързо успява да зарази останалия винен свят - вероятно заради атмосферата на весело безгрижие, което това вино създава. Първоначално датата за пускане в продажба е била 15 декември, но после е променена на 15 ноември. От 1985 е решено това да става винаги в третия четвъртък на ноември.

БОЖОЛЕ НЕ Е СОРТ, а името на винарски район южно от Лион. Между другото освен с вината си е много популярен и с добрата си кухня. Които е чел „Клошмерл" от Габриел Шевалие, вероятно си спомня разточителните и вкусни описания на местните кулинарни специалитети, както и специалната роля на виното в живота на повечето герои от романа.

Административно Божоле принадлежи към Бургундия, но вината му не са част от аристократичното бургундско винено семейство, а са нещо като отделна

губерния. Младото божоле се прави само от сорта Гаме ноар (gamay noir). Вината са с искрящ, лилавеещо червен цвят. На вкус са леки, свежи и подчертано плодови с аромати на малини, череши, теменужки и често с един много характерен нюанс на зряла круша или банан. Няколко седмици преди да се появят пред публика, гроздето още е било в лозята. Обрано е на ръка и е ферментирало по специална технология - възлекисела мацерация. Целите чепки, без да се мачкат, се изсипват в затворени стоманобетонни или метални съдове. Отделеният при ферментацията възле-роден двуокис насища мътта и помага за максимално извличане на ароматните вещества, като същевременно действа като антисептик. Процесът продължава по-малко от седмица, след което виното се отцежда, стабилизира се и бутилирано тръзва към пазара. Заради тази технология вината се бедни на танини и не могат да стареят. Направени са, за да се изпият преди края на зимата.

ОПРЕДЕЛЕНИЕТО NOUVEAU е много важно, защото точно то определя характера на виното. Има и други божолета, които не са nouveau, а само Beaujolais или Beaujolais Village. Това са вина, произведени по класическа технология от същите лозя и пак от Гаме ноар. Те излизат на пазара през пролетта и могат да се пият около година или две след реколтата. Ароматният им профил е сходен с Beaujolais nouveau, но без нюанси на круша и свежи теменужки.

За младото божоле казват, че може да се пие на щедри глътки. Това е едно от неговите предимства, но не е единствено. Друго предимство е, че е много гъвкаво и лесно се съчетава с различни храни - ястия от месо, риба, паста, колбаси, сирена. Особено ако е поднесено охладено като бяло вино, което означава 11-12°С

Трудно е да се каже дали само качества на младото божоле са го направили така популярно, или веселите ритуали около неговата поява на пазара. Но е сигурно е, че всички лозари и винари по света мечтаят за ден от годината, в който да се радват на интереса и вниманието, обгръщащи френските им колеги от областта Божоле в третия четвъртък на ноември. ■

Youth Is Not a Vice

It only took about thirty years for new Beaujolais to transform itself from a local French custom into a world-wide phenomenon

By YASEN BORISLAVOV / Photography SHUTTERSTOCK

The Beaujolais Nouveau has arrived!" This cry echoes all across France every year on the third Thursday of November, when, according to strict French wine laws, the current crop of wine hits the market. The date, November 15 this year, is anticipated as much as Christmas and Easter, and the unveiling is accompanied by special rituals – not only in France but in other countries as well.

MILLIONS OF BOTTLES ARE SIMULTANEOUSLY OPENED all around the world. The announcement "Le Beaujolais nouveau est arrivé!" appears on blackboards in front of restaurants, bistros and cafes, after which extensive taste testing begins, giving birth to lively discussions about whether this year's crop is better than last year's. In order to arrive at their destinations on time, the cases of wine travel by land, air and sea. They are carried by trucks, motorcycles, helicopters and even hot-air balloons – and this is also part of the ritualized bustle. New York and Miami welcome the cases of wine with fanfare and a merry reti-

nue of chefs on bicycles. The first bottles are opened in Japan, because that is where the glorious Thursday first dawns.

The tradition of the festive welcoming of the new Beaujolais was born in France during the 1970s and managed to infect the rest of the wine world relatively quickly – probably because of the atmosphere of carefree fun that this wine creates. Initially, the beginning date of sale was December 15, but it was later changed to November 15. In 1985 it was decided that it should always be the third Thursday of November.

BEAUJOLAIS IS NOT A TYPE OF WINE, but rather the name of a wine region south of Lyon. Apart from its wines, this region is very popular for its cuisine. Whoever has read "Kloshmer!" by Gabriel Chevallier probably remembers the lavish descriptions of delicious local culinary specialties and the special role of wine in the lives of many of the novel's characters.

Administratively, Beaujolais belongs to Burgundy, but its wines are not from the aristocratic burgundy wine family, but rather from something like a separate province. Young Beaujo-

lais is only made from the Gamay Noir sort. The wines are sparkling and have a violet-red color. Their taste is light, fresh and fruity, with aromas of raspberries, cherries and violets – and often with a very distinctive hint of ripe pear or banana. Just a few weeks before the wines appear in public, the grapes are still in the vineyards. They are harvested by hand and fermented via a special technology – macération carbonique. Whole grape clusters, without being crushed, are poured into steel-concrete or metal containers. Then carbon dioxide, which is released during the fermentation, saturates the new wine and helps maximize the extraction of aromatic substances, while, at the same time, acting as an antiseptic. The process takes less than a week, after which the wine is drained, stabilized, bottled and sent to market. Because of this technology the wines are low in tannins and are unable to age. They are made to be consumed by the end of winter.

THE ADJECTIVE NOUVEAU is very important because it determines the exact character of the wine. There are other Beaujolais, which are not Nouveau – for example, just Beaujolais or Beaujolais Village. These are wines produced from the same vineyards and of the same Gamay Noir sort, but via classic technology. They go on sale during spring and can be drunk about a year or two after harvest. Their aromatic profile is similar to the Beaujolais Nouveau, but without the nuances of pear and fresh violets.

It is said that the young Beaujolais can be consumed in generous sips. This is just one of its advantages. Another is its flexibility; it can easily be combined with other foods – meat dishes, fish, pasta, sausages and cheeses – especially if it is served chilled like a white wine, at around 11-12° C.

It is hard to say whether it is the quality of the Beaujolais Nouveau or the unique rituals surrounding its appearance on the market that has made it so popular. It is certain, however, that vinedressers and winemakers all around the world dream of having a day when they would enjoy the same attention and interest that their French colleagues from the Beaujolais region receive every third Thursday in November. ■



СИГУРНОСТ И СПОКОЙСТВИЕ ОТ ЗЕМЯТА ДО НЕБЕТО



Помещенията в самолетите на България Еър се обработват преди всеки полет със свръхмодерна UV технология за дезинфекция, а въздухът се пречиства от HEPA филтри.

Машината **Honeywell UV Cabin System II** унищожава всички вируси и бактерии от гладките повърхности. Така пасажерите всеки път се качват в изцяло стерилен салон. По време на полет въздухът в самолета се пречиства с помощта на HEPA филтри, които не позволяват проникването на вируси, бактерии и фини прахови частици.

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 в посока;
- Международни полети – 20 евро в посока**.
- За пътуване до/от Дубай – 30 евро в 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.

При пътуване от някоя от гръцките дестинации (Солун, Атина, Родос, Корфу или Хераклион) регистриран багаж или свръхбагаж може да бъде заявен само чрез издателя на билета или през Центъра за обслужване на клиенти по имейл на callfb@air.bg или телефон +359 2 40 20 400.

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 максимална за трети свръхбагаж.

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

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 one way;
- International flights – EUR 20 one way**.
- For travel to/from Dubai - EUR 30 one way

> 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.

When traveling from any of the Greek destinations (Thessaloniki, Athens, Rhodes, Corfu or Heraklion) checked baggage or oversize baggage can be requested only through the ticket issuer or through the Customer Service Center by email at callfb@air.bg or phone +359 2 40 20 400.

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. 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.

допълнителен чекиран багаж по тарифа без багаж.

*** За да се възползвате от условията ни за превоз на моряци, е необходимо билетът да бъде издаден в по-специална моряшка тарифа. За повече информация и резервация можете да се обърнете към Центъра за обслужване на клиенти на тел.: +359 2 4020 400 или на e-mail callfb@air.bg, бюрата на авиокомпанията в страната и чужбина, както и чрез агентската мрежа.

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

Такси за свръхбагаж

МЕЖДУНАРОДНИ ЛИНИИ

За тегло на багажа между 23 kg и 32 kg * – 50 евро;
За големина на багажа между 158 cm и 203 cm – 70 евро;
Допълнителна бройка - втори багаж до 23 kg до и 158 cm – 50 евро;
Допълнителна бройка – трети багаж до 23 kg до и 158 cm – 100 евро.

За пътуване от Лондон посочените тарифи са съответно 50/70/100 GBP, от Цюрих 50/70/100 CHF, от Тел Авиу 50/70/100 USD.
При пътуване от някоя от гръцките дестинации (Солун, Атина, Родос, Корфу или Хераклион) допълнителен регистриран багаж или свръхбагаж може да бъде заявен само чрез издателя на билета или през Центъра за обслужване на клиенти по имейл на callfb@air.bg или телефон +359 2 40 20 400.

ВЪТРЕШНИ ЛИНИИ

За тегло на багажа между 23 kg и 32 kg * – 20 евро;
За големина на багажа между 158 cm и 203 cm – 30 евро;
Допълнителна бройка – втори багаж до 23 kg до и 158 cm – 20 евро;
Допълнителна бройка – трети багаж до 23 kg до и 158 cm – 50 евро;
*Багаж с тегло над 32 kg 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 kg и до 203 cm 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 cm. Изисква се предварително потвърждение на услугата в резервацията.

Международни линии: 70 евро в посока. **Вътрешни линии:** 30 евро в посока.

ОРЪЖИЕ

Превозът на огнестрелни оръжия и боеприпаси се извършва съгласно изискванията на Международната асоциация за въздушен транспорт /IATA/. Не се потвърждава на codeshare полетите на „България Еър“. Превозът на огнестрелни оръжия не може да бъде потвърден в случаите, когато авиокомпания „България Еър“ е партньор по полет. Превозът на огнестрелни оръжия и боеприпаси, различни от спортно оръжие и боеприпаси, е забранен. В някои случаи превоз на огнестрелни оръжия и боеприпаси за ловни и спортни цели може да бъде разрешен. Пътникът трябва да се свърже с „България Еър“ и да предостави информация за вида на оръжието, серийния му номер и припасите, които се внасят в резервационната система. Всички огнестрелни оръжия и боеприпаси се приемат само като багаж за транспортиране в багажниците на самолета и в никакъв случай в салона с пътниците. Трябва да са разделно и подходящо опаковани, като теглото на мунициите не бива да надвишава 5 kg. 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 kg: такса 50 евро в посока;
- Ловни пушки и патрони – при общо тегло над 15 kg: такса 70 евро в посока;
- Късо огнестрелно оръжие (пистолет): такса 20 евро в посока.

Ловната пушка и патроните се считат за едно парче регистриран багаж и се таксуват с еднократна такса за обслужване. Този вид багаж не се включва в безплатната норма и таксата се прилага независимо от това дали пътникът има друг чекиран багаж.

ДОМАШНИ ЛЮБИМЦИ В ПЪТНИЧЕСКАТА КАБИНА /PETC/

- Максимално тегло на животното и клетката – до 8 kg*;
- Максимални размери на клетката – 48 x 35 x 22 cm;
- 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 cm;
- Не се включва в безплатната норма багаж; заплаща се такса: при тегло на животното и контейнера до 32 kg - 100 евро в посока при тегло на животното и контейнера над 32 kg - 140 евро в посока**

Важни уточнения за превоза на домашни любимци:

- Превозът на домашни любимци задължително подлежи на потвърждение от Авиокомпанията. За потвърждение е необходимо да се свържете с Центъра ни за обслужване на клиенти на телефон: +359 2 402 0400 или по e-mail callfb@air.bg;
- Приемат се за превоз само кучета и котки;
- „България Еър“ не приема за превоз животни до и от Великобритания;
- Бойните и опасни породи се приемат за превоз само като карго (напр. Американски питбул териер, Стафордширски бултериер, Американски стафордширски териер, Бултериер, Американски булдог, Дого Аржентино, Кангал (Анатолийска овчарка), Кавказка овчарка, Ротвайлер, Родезийски риджбек, Доберман, Кане Корсо и др.)

*за полети FB1431/1432 до и от Париж, където опериращ превозвач е Air France, максималното тегло за превоз на PETC е 6 kg.

** Животни с тегло с контейнера над 32 kg 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

*** In order to take advantage of our conditions for the transportation of seamen, the ticket must be issued at a special seaman fare. For more information and reservations, please contact the Customer Service Center at +359 2 4020 400 or e-mail callfb@air.bg, any of the Bulgaria Air offices or through the travel agent network.

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

Excess baggage fees

INTERNATIONAL FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg* – EUR 50;
Baggage dimensions between 158 cm and 203 cm – EUR 70;
Extra piece – second bag up to 23 kg x 158 cm – EUR 50;
Extra piece – third bag up to 23 kg x 158 cm – EUR 100.

For travel from London the indicated fares are respectively 50/70/100 GBP, from Zurich 50/70/100 CHF, from Tel Aviv 50/70/100 USD
When traveling from any of the Greek destinations (Thessaloniki, Athens, Rhodes, Corfu or Heraklion) additional piece of checked baggage or oversize baggage can be requested only through the ticket issuer or through the Customer Service Center by email at callfb@air.bg or phone +359 2 40 20 400.

DOMESTIC FLIGHTS

Baggage weight between 23 kg and 32 kg* – EUR 20;
Baggage dimensions between 158 cm and 203 cm – EUR 30;
Extra piece – second bag up to 23 kg up to 158 cm – EUR 20;
Extra piece – third bag up to 23 kg up to 158 cm – EUR 50;
* Baggage with weight over 32 kg may only be carried as cargo.

Special categories of baggage

SPORT EQUIPMENT

Transportation of sport equipment is not included in the quota of checked baggage. It is charged as an extra piece of checked baggage – EUR 50 in direction.

The equipment must be of maximum weight and total dimensions 23 kg and 203 cm.

Exception: for all flights operated by Bulgaria Air:

- Free carriage of 1 piece of ski / snowboard equipment.

BICYCLES

Accepted for carriage in special packaging (cardboard or a special case). Maximum size of package 160 x 90 x 25 cm. This service requires pre-confirmation in the reservation.

International flights: EUR 70 per direction. **Domestic flights:** EUR 30 per direction.

FIREARMS

Carriage of firearms and ammunition is carried out according to the requirements of the International Air Transport Association /IATA/. It is not confirmed on codeshare flights of Bulgaria Air. Carriage of firearms and ammunition other than sport weapons and ammunition is prohibited. In some cases, carriage of firearms and ammunition for hunting and sporting purposes may be permitted. The passenger should contact Bulgaria Air and provide information on the type of weapon, its serial number and the ammunition, which will be entered into the reservation system. All firearms and ammunition will be accepted only as baggage and must be transported in the luggage compartment of the airplane and under no circumstances in the passenger cabin. They must be suitably packed separately and the weight of the ammunition should not exceed 5 kg. The passenger should have all documents required by law and regulations applicable to carriage for the particular state. Bulgaria Air reserves the right to deny carriage of firearms and ammunition.

- Hunting rifles and cartridges – total weight up to 15 kg: fee EUR 50 per direction;
- Hunting rifles and cartridges – total weight over 15 kg: fee EUR 70 per direction;
- Short-barrel firearms (pistol): fee EUR 20 per direction.

Hunting rifles and cartridges are regarded as one piece of registered baggage and are charged with one-time fee for service. This type of baggage is not included in the free allowance and the fee is applied regardless of whether the passenger has other checked-in baggage.

PETS IN THE PASSENGER CABIN /PETC/

- Maximum weight of the animal and the cage – up to 8 kg*;
- Maximum dimensions of the cage – 48 x 35 x 22 cm;
- The pet is not included in the free baggage allowance, and a fee of EUR 60 per direction applies.

PETS IN THE HOLD /AVIH/

- No limitation in the weight of the animal;
- Maximum dimensions of the container – 110 x 65 x 70 cm;
- The pet is not included in the free baggage allowance, and the following fees apply:

At the weight of the animal and container up to 32 kg – EUR 100 per direction;
At the weight of the animal and container over 32 kg – EUR 140 per direction.

Important information for live animal transportation:

- Pets transportation (both PETC and AVIH) is a subject to compulsory confirmation from the Airline. For confirmation please contact our Customer Service Centre at +359 2 402 0400 or by e-mail: callfb@air.bg;
- Only dogs and cats are accepted for transport;
- Bulgaria Air does not accept animals to and from Great Britain;
- Fighting and dangerous breeds are accepted for carriage only as cargo (example: American Pit Bull Terrier, American Staffordshire Terrier, Staffordshire Bull Terrier, Bull Terrier, American Bulldog, Dogo Argentino, Karabash (Kangal), Anatolian Shepherd Dog, Caucasian Ovcharka (Caucasian Shepherd Dog), Rottweiler, Rhodesian Ridgeback, Doberman, Cane Corso, etc.).

* For flights FB1431/1432 to and from Paris where operating carrier is Air France, the maximum weight of PETC is 6 kg.

** Animals weighing over 32 kg together with the container are not accepted for carriage to / from Brussels.

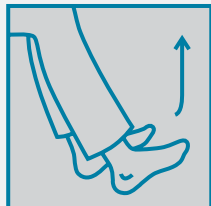
* For partner flights involving Bulgaria Air and other partner airlines, other luggage conditions may apply.

ГОТОВИ ЗА ПОЛЕТ

Предлагаме ви няколко полезни съвета за това как да се чувствате добре по време на полета и след него. Изпълнявайте упражненията бавно и дишайте равномерно.

FIT TO FLY

These handy exercises enable you to stay in top form – both during and after the flight. Perform each move with steady, even breathing.



ХОДИЛА

10 пъти

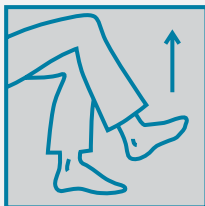
Поставете петите на пода и повдигнете нагоре пръстите на краката. После опрете пода с пръсти и повдигнете петите.



ГЛЕЗЕНИ

15 пъти

Правете кръгови движения първо с единия крак, а после с другия.



КОЛЕНЕ

30 пъти

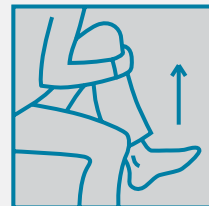
Повдигнете единия крак, докато не усетите напрежение в бедрото.



РАМЕНЕ

5 пъти

Поставете ръцете на бедрата и започнете да описвате кръгови движения с раменете.



КРАКА

10 пъти

Наведете се леко напред. Обгърнете с ръце коленете и ги повдигнете на нивото на гърдите. Задръжте така 15 секунди.



ГРЪБ И РЪЦЕ

15 пъти

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

FEET

10 times

Placing your heels on the floor, stretch your toes upwards. Then, keeping your toes on the floor, raise your heels upwards.

ANKLES

15 times

Rotate your foot – first in one direction and then the other.

KNEES

30 times

Raise your legs, tensing the muscles in your thighs.

SHOULDERS

5 times

With your hands on your thighs, rotate your shoulders in a circular motion.

LEGS

10 times

Bend forward slightly. Wrap your hands around one knee and raise it to your chest. Hold for 15 seconds. Repeat with the other knee.

BACK AND ARMS

15 times

Place both feet flat to the floor and hold your stomach in. Bend forward, moving your hands down your legs.

ДА СЕ ЛЕТИ НЕ Е СТРАШНО

Статистиката сочи, че летенето със самолет е далеч по-безопасно от много други дейности. Екипажът на Вашия самолет е висококвалифициран и с богат опит. Самолетите на „България Еър“ са с безупречна поддръжка и могат да устоят на всякаква турбуленция.

Опитайте да се отпуснете – вдишвайте дълбоко през носа и задръжте въздуха няколко секунди, преди да го издишате.

RELAX!

Statistics show that flying is much safer than many situations in daily lives. The crew in control of the plane is highly trained and experienced. Bulgaria Air aircrafts are thoroughly maintained and designed to withstand various forms of turbulence

Try to relax – breathe in deeply through your nose, hold for three seconds before exhaling slowly.

ПО ВРЕМЕ НА ПОЛЕТ

Усещате болка в ушите? Запушете носа, затворете устата и започнете да преглъщате или да се опитвате да изкарате въздуха, без да отваряте уста. Дъвченето на дъвка също помага.

Стимулирайте кръвообращението си, като се разходите по пътеката в самолета. Избягвайте да седите с кръстосани крака, защото това може да ограничи кръвообращението. Може да се почувствате по-удобно, ако свалите обувките. Пийте повече вода и по-малко алкохол, чай или кафе.

DURING THE FLIGHT

Ear pain? Pinch your nose shut, close your mouth and swallow or blow out against your closed mouth. Alternatively, chew some gum.

Stimulate your circulation by walking around the cabin and stretching. Avoid sitting with your legs crossed as this restricts circulation. Removing your shoes may provide you with more comfort. Drink plenty of water and not too much alcohol, tea or coffee.

КАК ДА СЕ ПРИСПОСОБИМ ПО-БЪРЗО КЪМ ЧАСОВИТЕ РАЗЛИКИ

Опитайте се да настроите биологичния си часовник към времевата зона на бъдещата Ви дестинация, като вечерта преди полета си легнете един час по-рано или по-късно.

Не прекалявайте с тежката храна и не пийте твърде много алкохол или кафе вечерта преди полета. Яжте богати на протеин храна в подходящи за новата часова зона отрязъци от 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 да възможност да се причини нараняване. Сред забранените предмети са:

всякакви видове огнестрелно оръжие / катапулти и харпуни / имитации на огнестрелно оръжие, в това число детски играчки /оръжейни части, с изключение на уреди за телескопично виждане / пожарогасители / електрошокови уреди / брагви, секири, сатъри, томахапки / лъкове, къси копия / всякакви заострени метални предмети, които могат да послужат за нараняване / ножове, независимо от предназначението им /саби, мечове / бръсначи, скалпели / ножици, с режеща част, по-дълга от 6 см / бормашини, отвертки, клещи, чукове / кнки за лед / всички видове спортни стикове, бухалки, щетки и тоязи / всички видове оборудване за бойни спортове / амуниции, гранати, мини, военни експлозиви / детонатори / газ и газови контейнери / всякакви пиротехнически средства / хлор, парализиращи спрейове, съзотворен газ / терпентин, разредител и аерозолна боя / напитки с над 70% съдържание на алкохол.

From November 6, 2006 the European Union adopted new security rules that restrict the amount of liquids you can take through security checkpoints, in addition to other prohibited articles. These liquids must be in individual containers with a maximum capacity of 100 ml each, packed in one transparent, resealable plastic bag (with a capacity of no more than one litre). The restrictions apply to liquids such as water, drinks, soups, syrups, make-up, creams, lotions, gels, perfumes, deodorants, sprays, tooth paste and shaving foam. Liquid foods for babies and any medication a passenger may need during a flight are exempt from the above restrictions but must be presented at security checkpoints.

This is not an exhaustive list. If in doubt, please, consult the airport staff who will be happy to provide you with more detailed information.

Dear passengers,

In keeping with European Commission Regulation № 68/2004 of 15 January 2004, any object capable, or appearing capable of causing injury should not be carried into the security restricted areas of the airports and into the aircraft's cabins. These include, but are not limited to:

all types of firearms / catapults and harpoons / replica or imitation firearms, toy guns /component parts of firearms (excluding telescopic sighting devices) / fire extinguishers / stun or shocking devices / axes, hatchets, meat cleavers; machetes / arrows and darts / any type of sharpened metal objects, which could cause injury / all types of knives / sabers, swords / open razors and blades, scalpels / scissors with blades more than 6 cm in length / drills, screwdrivers, crowbars, hammers / ice skates / any type of sport bats, clubs, / sticks or paddles / any martial arts equipment / ammunition, grenades, mines, explosives and explosive devices / detonators / gas and gas containers / any pyrotechnics / chlorine, disabling or incapacitating sprays, tear gas / turpentine and paint thinner, aerosol spray paint / alcoholic beverages exceeding 70% by volume.



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 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 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 спазва разрешението за превоз на багаж и на другия превозвач. Съветваме Ви да заявите UPGRADE минимум 2 часа преди излитане на полета от София, за да се насладите и на кетъринга като част от

всичките предимства. Таксата за услугата Upgrade е 50 евро* в посока по вътрешни линии и 100 евро* в посока по международни линии.

Може да закупите Upgrade чрез Центъра за обслужване на клиентите на тел.: +(359) 2 40 20 400 или по e-mail на callfb@air.bg, както и в офисите на „България Еър“, чрез издателя на билета или на летището преди полет.

*За отсечката Лондон – София таксата е 100 паунда.

Upgrade to business class to be perfect

Bulgaria Air gives you the opportunity to increase the comfort of your trip with the Upgrade to the business class service.

The Upgrade may be purchased from 24 hours to 40 minutes before scheduled departure in case of availability.

By choosing it you get not only comfort and convenience, but also

priority check-in and boarding in the airplane, additional baggage, access to airport business lounges and business class catering. If you are a member of our frequent flyer program FLY MORE, you earn more points as well.

Please note that in case of a connecting flight, the luggage permit of the other carrier must be checked and observed with.

We also advise you to request UPGRADE at least 2 hours before the departure from Sofia in order

to enjoy catering as part of all the benefits of the service. The Upgrade fee is EUR 50 in direction for domestic flights and EUR 100 in direction for all international flights.

Upgrade can be purchased at our Customer Service Center: +(359) 2 40 20 400 or via e-mail: callfb@air.bg, and also in the Bulgaria Air offices, through the ticket issuer or at the airport before the flight.



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, 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, 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.

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

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 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 / VARN
PARIS – NICE / LYON / BORDEAUX



SOFIA – ROME / MILAN / VARN / BURGAS
ROME – MILAN / TURIN / FLORENCE / GENOA / NAPLES
/ PIZA / VENICE / BOLOGNA / TRIEST / VERONA /
CATANIA / BARI / PALERMO / LAMECIA TERME /
BRINDIZI / REGGIO CALABRIA / MADRID / BARCELONA /
AMSTERDAM / LONDON / PARIS / BRUSSELS / PRAGUE /
GENEVA / MALTA



SOFIA – MADRID
MADRID – LAS PALMAS / TENERIFE



SOFIA – AMSTERDAM



SOFIA – ATHENS / LARNACA / VARN / BURGAS
ATHENS – BEYRUT / TEL AVIV / EREVAN / NICE / TBILISI
LARNACA – TEL AVIV



SOFIA – BELGRADE / TEL AVIV / LARNACA / VARN
BELGRADE – GENEVA

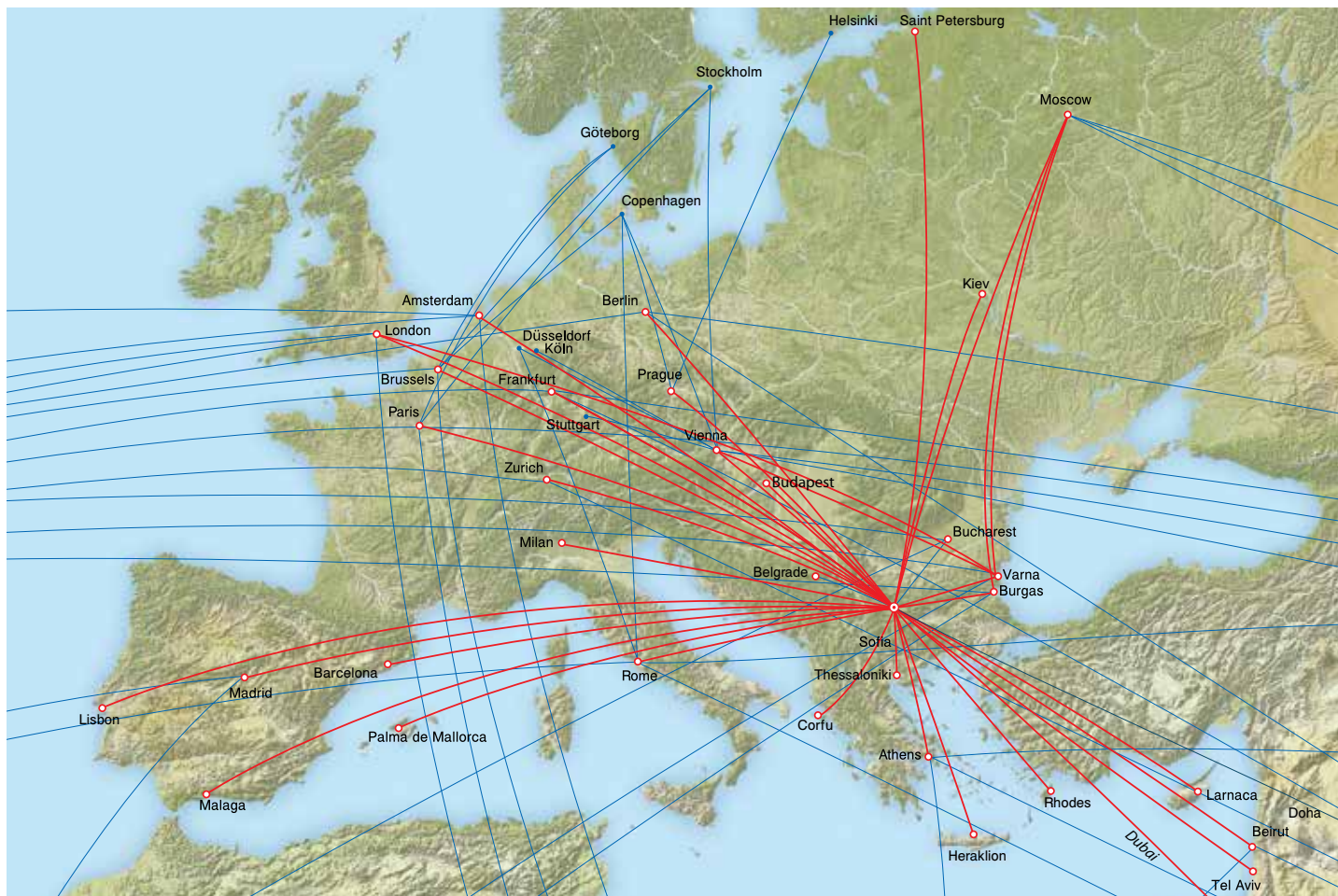


VARNA/BURGAS – SOFIA – BUCHAREST



Sofia – Doha / Bucharest / Varna / Burgas

Дестинации Destinations



CODESHARE PARTNERS

Code share партньорството позволява на авиокомпаниите да предлагат на своите пътници повече полети до дадената дестинация при облекчена процедура за резервация, както на собствените полети, така и на полетите на партньора по маршрута.

The Code share partnership enables airlines to provide for their valuable customers more frequencies to each particular destination at facilitating booking procedure, on every own operated or marketing flight en route.



SPA PARTNERS

Special prorate agreement е сред основните търговски договори, предоставящ на партньорските авиокомпани изключителната възможност да увеличат броя на предлаганите дестинации през даден пункт и да отговарят на търсенето на клиентите с приемливи цени.

The Special prorate agreement is among the basic commercial agreements, giving partner airlines a significant opportunity to enlarge number of global beyond destinations offered in response to customer demands at reasonable prices.



INTERLINE PARTNERS:

Interline agreement позволява взаимното признаване на билетите и по този начин съществено допринася за това двете авиокомпани да могат да предлагат продукта на партньора по редовни линии.

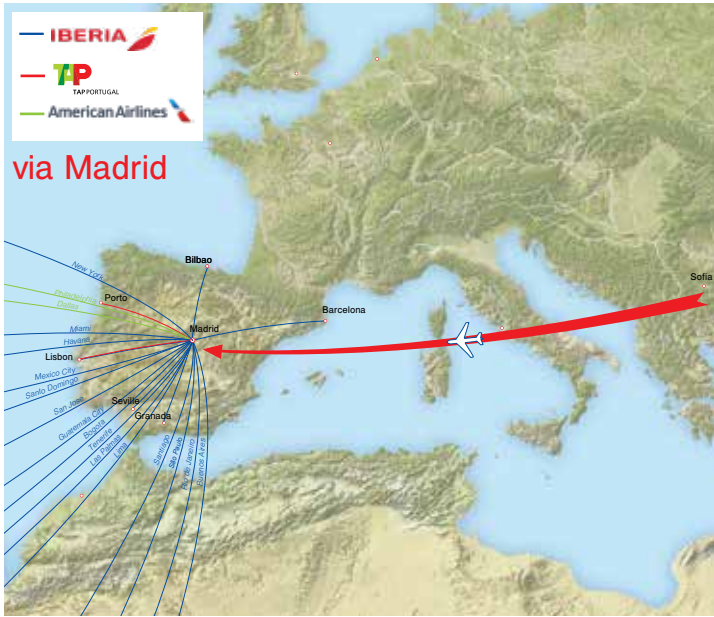
The Interline agreement permits the acceptance of each other's airtickets and that way contributes significantly both airlines to be able to offer customers reciprocally their product on schedule services.



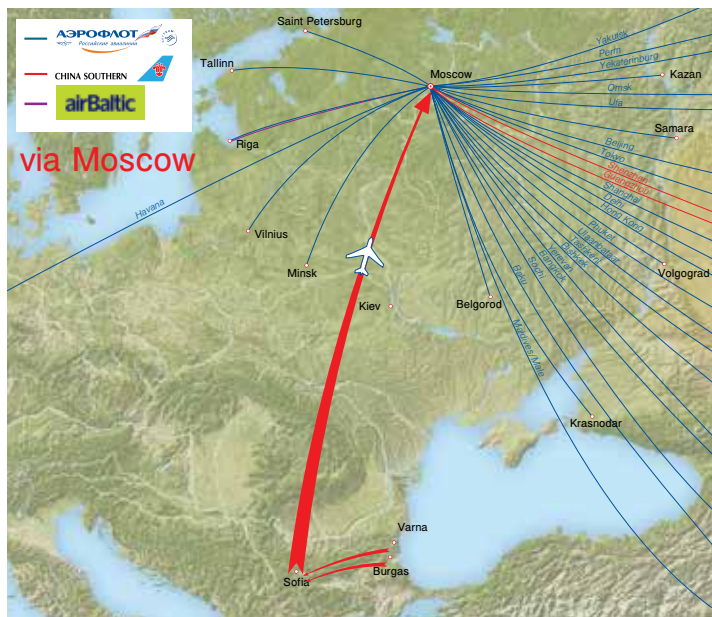
Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори.
Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



Летете до всяка точка на света с България Еър и партньори.











Fly anywhere across the world with Bulgaria Air and partners.



БЪЛГАРИЯ ЕЪР: Къде да ни намерите?

BULGARIA AIR: Where to find us?

| | | |
|---|---|--|
| <div>SOF BOJ VAR</div> <div></div> | Customer Service Center 1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working Hours:</i> <i>Every day 08:00-22:00 Local Time</i> | phone: +359 2 402 04 00 e-mail: callFB@air.bg www.air.bg |
| | Head office 1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00-17:30 Local Time</i> | fax: +359 2 984 02 03 e-mail: office@air.bg www.air.bg |
| | Sofia City Office 2 Ivan Vazov Street <i>Working hours:</i> <i>Monday – Friday</i> <i>09:00 – 17:30 Local time</i> | phone: +359 2 402 03 93 e-mail: tickets1@air.bg www.air.bg |
| | FLY MORE Office 1, Brussels Blvd Sofia Airport, Sofia 1540 | phone.: +359 888 903 943 +359 2 984 02 96 e-mail: flymore@air.bg www.air.bg |
| | Varna Airport Office Varna Airport Terminal 2, Departures <i>Working hours Opens 2 hours prior to scheduled departure</i> | phone: +359 52 573 321 fax: +359 52 501 039 e-mail: varna@air.bg www.air.bg |
| | Varna City Office 55, 8-mi primorski polk blvd <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday:</i> <i>09:00 - 17:00 Local time</i> <i>Saturdays customers are served by email and phone from 10:00 to 16:00 Local time.</i> | phone: +359 52 651 101 e-mail: varna_city@air.bg www.air.bg |
| | Shumen City office <i>Shumen, Patleyna 10 str.</i> <i>Monday-Friday: 09:00-17:00</i> | phone: +359 887 84 01 71 e-mail: shumen@air.bg www.air.bg |
| | <div>BRU</div> <div></div> | Belgium, Brussels <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>10:00-19:00 Local Time</i> |

| | | |
|---|--|--|
| <div>BER</div> <div></div> | Germany, Berlin Bulgarian Air Tour Leipziger str 114115, 10117 Berlin, Germany <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:00-18:00 Local Time</i> | phone.: +49 30 2514405 +49 30 2514460 fax: +49 30 2513330 e-mail: info@berlin-bat.de www.air.bg |
| <div>LON</div> <div></div> | United Kingdom, London Airport office Heathrow Ticket Pod 3 (Zone G) Terminal 4 Heathrow Airport TW6 3FB <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday</i> <i>09:30 - 17:30 Local Time</i> | phone: +44 208 745 9833 +44 788 966 4174 e-mail: LHR@bulgaria-air.co.uk www.air.bg |
| <div>MOW</div> <div></div> | Russia, Moscow City Office 3 Kuznetzkij Most Str., Moscow, 125009, Russia <i>Working hours:</i> <i>Monday - Friday:</i> <i>09:00-13:00/14:00-18:00 Local Time</i> <i>Saturday: 10:00-14:00</i> <i>(between June and</i> <i>September)</i> | phone: +7 49 5789 9607 e-mail: ticketmow@air.bg moscow@air.bg www.air.bg |
| | Airport office Sheremetyevo airport, Terminal F, fl. 2, ticket desks 10 and 14 <i>Working hours:</i> <i>Opens 2 hours before flight</i> | e-mail: svoapfb@mail.ru www.air.bg |
| <div>TLV</div> <div></div> | Israel - Tel Aviv Open Sky LTD 25 Ben Yehuda Str. Israel 63806, Tel Aviv <i>Working hours:</i> <i>Sunday - Thursday:</i> <i>09:00-17:00 Local Time</i> | phone: +972 379 51 355 fax: +972 379 51 354 e-mail: annie@open-sky.co.il www.air.bg |
| <div>USA</div> <div></div> | Mailing Address: 1819 Polk St #401 San Francisco, CA 94109 <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Friday 9am - 5pm,</i> <i>Saturday - Sunday 9am -1pm (EST)</i> | phone: 1-855-FLY-TO-BG (359-8624) e-mail: tickets@bulgariaairusa.com www.air.bg |
| <div>VIE</div> <div></div> | Austria, Vienna Intervega Reisen Tiefer Graben 9, A-1010 Wien, Austria <i>Working Hours:</i> <i>Monday - Thursday</i> <i>09:00-17:30 Local Time</i> <i>Friday</i> <i>09:00-17:00 Local Time</i> | phone: +43 1 5352550 0 900 220013 (domestic line) fax: +431 5352552 e-mail: intervegareisen@aon.at office@intervega.at www.air.bg |

Bloomberg TV Bulgaria

НАМИРАМЕ БИЗНЕСА ЗА ВАЖЕН

bloombergtv.bg



ПЛАЩАЙ ЛЕСНО

с ЦКБ и Google Pay™
Безконтактно и сигурно
с твоя телефон



Централна
Кооперативна
Банка
Важният си ти.

