

■ ЛИЦАТА НА FIBANK ■



Кета Иванова

Обслужване на клиенти,
офис Кирил и Методий,
Бургас

Кета Иванова е победител в първото издание на конкурса „Заедно можем повече“ за 2021 г., категория „Изграждане на партньорство с клиентите на Банката“. Има висше образование със степен Магистър по финанси при Бургаски свободен университет. Четенето на книги е нейна страст и всяка една прочетена книга е специална. Харесва класическа английска литература, а сред любимите ѝ автори са Томас Харди, Оскар Уайлд и Ърнест Хемингуей.

Кети определя себе си като доста усмихнат, приключенски настроен, емоционален и позитивен човек. Старае се да вижда доброто у всеки човек, когото среща и да го накара да се усмихнат заедно. Вярва в думите на Маргарет Тачър: „Да се самодисциплинираш и да правиш това, което знаеш, че е правилно, макар и трудно, е първокласният път към гордостта, самоуважението и личното удовлетворение.“

На стр. 2



Fibank с международна награда „Дигитална банка на годината – България“

■ *Базираното в Англия международно списание “Global Brands Magazine” отличи Fibank (Първа инвестиционна банка) с престижната награда „Дигитална банка на годината – България“*

Наградите Global Brands Awards 2021 се провеждат за девета поредна година и отличават компании, които са се представили най-добре в своята област.

Fibank бе отличена с високото отличие за изключителния си принос в развитието на иновациите в страната, качеството на обслужване на клиенти и осигуряването на сигурна и

надеждна система за дигитално банкиране.

Следвайки иновативните тенденции, само за броени месеци Fibank се превърна в единствената банка в България, която предлага на клиентите си пълната гама мобилни разплащания: ApplePay, Google Pay, GarminPay и Fitbit.

На стр. 3

■ ЛИЦАТА НА FIBANK ■ От стр. 1

Кета Иванова

Банков служител обслужване на клиенти, офис Кирил и Методий, Бургас

- Разкажи ни повече за професионалният си път и за годините, през които си част от екипа на Fibank.

- Професионалният ми път в Първа Инвестиционна банка започна през август 2006 година като част от стажантската програма на банката в Бургас, след което останах за постоянно като специалист „Общи банкови операции“ и така до днес вече 15 години.

- Каква е тайната за изграждане на партньорство с клиентите на банката?

- Да бъдеш добър слушател, да успееш да погледнеш през погледа на клиента, да разбереш неговите потребности и желания и да му предложиш, бързо адекватно и качествено обслужване, а когато всичко това е гарнирано с усмивка и отдаденост, получаваме един удовлетворен и щастлив клиент.

- Как виждаш банкирането на бъдещето?

- Банкирането на бъдещето е свързано все повече с дигитализацията на поч-



ти всички нива, но не бива да изключваме човешкия фактор изцяло. Трябва да се намери правилната комбинация между дигиталния и физическия облик на банката, като се отговори адекватно на нуждите на клиента. Covid-19 определено форсира доста от тези процеси.

- С какво се гордееш в професионален и личен план?

- В личен план се гордея най-много с моето семейство, те са моята упора и подкрепа във всяко едно мое начинание. Те са моето мерило за това какъв човек съм. В професионален план съм горда от себе си, че изпълних една от мечтите си да работя в банковата сфера, че съм част от екипа на Fibank.

- Как прекарваш свободното си време?

- Свободното си време посвещавам на моето семейство и приятелите си. Във всеки удобен момент съм готова за пътешествия, за мен пътуването е страст и удоволствие, а най-вече го правя за забавление. Пътувам когато мога и накъдето ме призоват приятели или просто щастлива случайност. При всеки възможен момент се отдавам на моите хобита гмуркане, фотография, спорт и четене.

- Какво ще пожелаеш на клиентите на Fibank и на колегите от екипа?

- В тези трудни времена пожелавам на всички здраве. Да бъдат позитивни и да посрещат всяко предизвикателство с усмивка.



Fibank с международна награда „Дигитална банка на годината – България“

От стр. 1

Още през миналата година Първа инвестиционна банка започна предлагането на услугата „Видео консултация“ за физически лица, а за потребителски кредит има възможност да се кандидатства изцяло дистанционно. Впоследствие Fibank надгради услугата и предложи възможността на всеки да се възползва и от опцията за дистанционно кандидатстване, и за ипотечен кредит. Клиентите могат да подадат онлайн искането си чрез сайта и мобилното приложение My Fibank, а

също така и да подпишат дистанционно всички документи при отпускане на потребителски кредит и издаване на кредитна карта.

През мобилното приложение My Fibank клиентите на банката могат да заявят и получат виртуална кредитна карта MyCard. Картата се издава онлайн, а кредитният лимит се отпуска автоматично до няколко минути. Виртуалната карта може да бъде дигитализирана в My Fibank, Google Pay, Apple Pay, Garmin и Fitbit, да се използва на безконтактни ПОС и АТМ терминали, като

с нея могат да се правят и разплащания в интернет.

Друга изцяло нова услуга за българския пазар, която може да бъде открита в My Fibank, е “Златна сметка”, която предоставя възможност на клиентите на Fibank за откриване и управление на сметки в безналично злато.

Fibank следи постоянно променящите се нужди на своите клиенти, като им спестява не само време и средства, но им предлага неповторимо клиентско преживяване в дигиталната среда.





Награждаване на победителите в конкурса „Най-добра българска фирма на годината“

■ Компания от енергетиката, чието мото е „Професионализъм с внимание към клиента“, един от най-големите производители на велосипеди в Европа, верига книжарници, наложила съвременния облик на разпространението на книги, фирма, успяла да отговори на динамичната среда, в която се намираме и да организира производство на предпазни медицински средства, както и една от най-разпознаваемите български марки козметика са големите победители в деветото издание на надпреварата.

Наградите в престижния бизнес конкурс „Най-добра българска фирма на годината“ бяха връчени за девети пореден път на церемония в галерия Vivasom Art Hall Оборище 5. Инициативата е на Fibank и има за цел да популяризира най-добрите бизнес модели у нас. Мисията на конкурса е да насочи общественото внимание към успешните примери на пред-

приемачество и да покаже, че в България има компании на световно ниво.

Първа награда в категорията „Средна и голяма фирма“ спечели „Максом“ ЕООД - един от най-големите производители на велосипеди в Европа.

На второ място се класираха книжарници „Хеликон“ АД, а на трето – специалистите в компютърното обо-

рудване „Ардес - информационни технологии“ ЕООД.

Отличието за най-добра „Микро и малка фирма“ отиде при фирма „Енерджи Макс“, която разрешава различни технологични проблеми в областта на енергетиката.

На второ място в категорията е производителят на хранителни добавки и пробиотици „Цветита Хербал“ ЕООД. На трето: „Просол“ ООД – търговец и сервиз на строителна техника и механизация.

„Рефан България“ – популярният производител на козметични и парфюмни продукти с франчайзи по цял свят, спечели Наградата на публиката, която се определя чрез онлайн гласуване.

Призът „Най-успешна българка в бизнеса“, с който организаторите от Първа инвестиционна банка стимулират жените предприемачи у нас, отиде при Албена Ковачева – управител на „Фито Консулт“ ЕООД, производител на билкови продукти и кълнове.

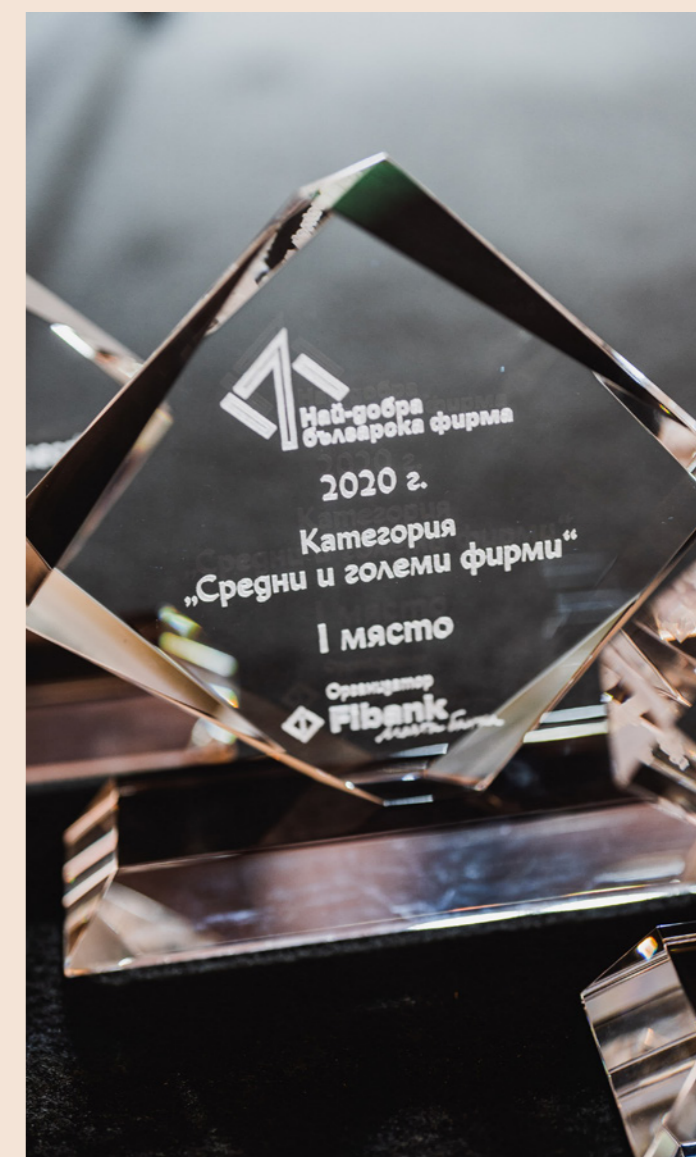
Тази година имаше и една нова категория, свързана с актуалната икономическа и пандемична обстановка – „Специална награда за развитие“. Тя бе връчена на Мануфакчъринг АД, които успешно стартираха производства на предпазни медицински средства (маски, ръкавици, облекла) за задоволяване на дефицитите и нуждите в страната.

Победителите в надпреварата бяха определени от жури в състав: Чавдар

Златев, Главен директор Корпоративно банкиране, Член на Управителния съвет и Изпълнителен директор на Fibank, финансистът Емил Хърсев, социологът Кънчо Стойчев, председател на Съюз Произведено в България, Ваня Манова - мениджър на Mastercard за България, Северна Македония, Албания и Косово, главният редактор и издател на Forbes България Йордан Матеев и собственикът на „24 часа“ и „Медийна група България“ Венелина Гочева.

Според условията на конкурса, в него участват само компании с български капитал и български мениджмънт, представляващи български бранд.

Сред номинираните тази година близо 300 фирми имаше представители на разнообразни браншове - производители на хранителни продукти, строителни, селскостопански, мебелни и текстилни компании, дружества, заети с добив на инертни материали и поддръжка на машини и съоръжения, производители на части и оборудване за индустрията. От сферата на услугите по традиция участват хотелиери и ресторанти, транспортни фирми, рекламни агенции, здравни и козметични центрове. Включиха се също софтуерни и телекомуникационни компании, инженерингови и проектантски фирми.



Идва дъската с гвоздеи

Първите регулации на пътното движение в Третата българска държава откриваме още в първия Наказателен закон на Княжество България (приет с Указ 43 на княз Фердинанд и обнародван в Държавен вестник – бр. 40 от 21.II.1896). В раздела „Нарушения против личната безопасност и народното здраве“ има и 9 пътни правила. Разбира се, все още те засягат каруците и колите с животинска тяга.

Напр. чл. 492, ал. 1 предвижда глоба до 50 лв. за „който препуска с кола или кон по улиците на градовете и селата“, „който пречи на свободното движение по улиците, площадите, по видните (пътищата с предимство – бел. авт.) или др. обществени пътища“, „който кара или езда из градовете на шейни без звънци или на слаби или разглобени кола“ (т.е. техническата неизправност на превозното средство е наказуема) и т.н. Може да се глоби и човек, запречил улиците с предмети, препятстващи движението.

Но подробните правила за пътното движение се определят със заповед на градоначалството или кметството, важат само за дадено окръжие или град и засягат конкретен вид превозни средства. Напр. със Заповед № 41 (8.XI.1896) столичният градоначалник въвежда правила за велосипедистите – къде да се движат, какви знаци да носят, какви фенери (светлини) и т.н.

През януари 1901 в София тръгва 1-вият трамвай в България, а със Заповед № 1117 на градоначалството се нормира движението на трамваите и кординацията им с другите участници на пътя. От същата епоха е и 33-т. правилник за уличните файтони – спирки, стоянки, изискване за оборудване, стандарти за контролни номера и т.н.

Най-вер. през 1902 е внесен и

1-вият автомобил с ДВГ у нас – 1-цилиндров, 8 к.с., френски (Дьо Дион Бутон), закупен от М-вото на войната за нуждите му. Сетне автомобилите бавно се увеличават – на институции, фирми и частни лица – и се откриват търговски представителства на западните марки. Началото е сложено.



Княз Борис и княз Кирил на автомобил, сн. м-у 1912 и 1915.

1-вото свидетелство за правоуправление на МПС в Бг е от 1908 г. Дотогава такъв документ не е издаван, а шофьорското право е отбелязвано от полицейските власти върху квитанциите за отбита трудова повинност.

В тази епоха масовите превозни средства още са файтони и каруци с животинска тяга. Най-ранното известие за автокатастрофа в Бг е от 1910 г. – сблъскват се автомобил и трамвай на ъгъла на ул. Търговска и бул. Дондуков. Стъклата на трамвая се изпучупват от удара, но автомобилът отминава навредим.

Увеличаването на броя коли изисква отделен нормативен акт за тях, поне в най-автомобилизирания град – София. През 1912 е утвърден с царски указ и излиза в ДВ (бр. 71 от 19.III) първият „Правилник за движението на автомобилите в столицата“ – цели 66 члена. Той е повече от любопитен и ще го разгледаме накратко.

Документът различава държавни, частни и наемни авто-

моби. Обществени са на институции, частните – на еднолични собственици, а наемните са карат от шофьори, наети от собствениците, за да предлагат автомобила като такси и да им генерират печалба.

За да се допусне колата до движение, собственикът първо описва в заявление всички нейни части, а в декларация данните му – от производител до тегло и за какви цели ще служи. Документите се подават в „градоначалството“, а после техническа комисия преглежда автомобила и преценява годен ли е за движение.

Сред изискванията към колата са да има 2 спирачки и, ако е по-тежка от 250 кг., задълж. заден ход. Първите БГ регистрационни номера имат черни букви и цифри върху бели емайлирани метални плочки. Предната е висока 75 и широка 45 мм, а задната – 100 на 60. Разстоянието между символите е 20 мм. Тези размери се запазват десетилетия след това и още се намират такива. В първите г. номерата са изписвани на ръка и понякога не на табели, а по радиатора или решетката му или с боя на купето/каросерията.



А кой може да стане шофьор? „Лице пълнолетно, здраво, не късогледо и да няма недостатък в ръцете, с добро поведение, трезвено, [...] да знае по-главните улици и учреждения, по-главните хотели...“ (чл. 15). Трябва да се представят и документи, включително „свидетелство за честност“. Таксиметровият шо-



АНТОН ОРУШ

Гост-автор

www.sandacite.bg - Българският портал за стара техника

фьор“ трябва да бъде порядъчно облечен... не може да бъде по риза без палто или със запретнати ръкави“ (чл. 16). Според чл. 19 „шофьорът трябва да бъде услужлив и внимателен към публиката и пътниците... да намалява скоростта, когато може да причини нещастие или пък когато забележи, че животните се плашат“. Разбира се, тук става дума за конете и воловете, теглещи файтони и каруци – неслучайно още и по-горният чл. 9 казва, че „апаратите на автомобила трябва [...] да не изплашат впрегнатите животни“. А „публиката“ са пешеходците... чак на театър се почувствах. Карам си и всички ме гледат какъв изкусен шофьор съм.

Забележете, че по слабо натоварените улици в града и околградските шосета макс. скорост е 15 км/ч, а по „по многолюдните улици“ и „мостовете и паважите“ – едва 4 (чл. 20). Страхове от катастрофи явно са мн. големи.

Знаете ли какво всъщност е „тромба“? Клаксонът на тогавашните автомобили. Той е „една сигнална тръба“ със „звук на морските параходи“, която шофьорът надува при „настигане, срещане, задминуване“, вкл. на добитък, а и при кръстовища, завои и т.н. Задните светлини са „фенер, който нощем осветлява номера и дава червен знак“ (чл. 22).

А как да ползваме такси? Тарифата на „пътнишките автомобили“ се „изработва от градоначалството“, което „се стреми да приравни таксите за всички разреди автомобили“ (чл. 31), т.е. явно видът кола не играе роля в ценообразуването, а е по-важно разстоянието. „Шофьорът няма право да иска от пътника по-ви-

сока такса“ от тарифата – да си нелоялен е юридически нередно (чл. 33). Официалните цени са окачени на видно място в салона на колата (чл. 32), обаче „стопаните могат, по взаимно съгласие с пътниците, да уреждат по-износни условия, по които ще пътуват от едно място на друго“. Много важно! Шофьорите не могат да отказват кратки курсове – „шофьорът на всеки свободен наеман пътнишки автомобил е длъжен [...] да вози всеки желаещ пътник“ (чл. 35). Тези точки не е зле да бъдат закачени на видно място и в някои днешни таксита.

Не е позволено да се пресича пътят на „погребални шествия, войскови части и други“ (чл. 44), а и колите „не трябва да изпускат в голямо количество пушек и да причиняват голям шум“ (чл. 47). А сега пак си помислете колко хиляди пъти по-малко са тогава автомобилите в София.

Ако шофьорът блъсне и нарани човек, е длъжен да го прибере и да го откара „в най-близката лечебница“ (50). Сега сравнете, че и днес има шофьори, които отправшат, след като причинят катастрофа! Но според този правилник, ако сторите това, ще Ви се отнеме шофьорското право (62). И както шофьорът трябва да е трезвен, така и пияни хора не може да превозва (55).

Интересен е предидният, 54-и член – забранява се превозът на „болни от прилепчиви болести или от къци [...] под карантина, освен по указание от лекаря или полицията“ – т.е. при внезапно влошаване на Ваш заразно болен близък не можете да го превозите до здравна институция, защото застрашавате околните.

Шумът на автомобилите плаши животните, катастрофите не са рядкост и на 18.V.1916 Заповед № 500 на столичния градоначалник намалява макс. вътрешноградска скорост до 8 – 10 км/ч. Други точки в акта пък предвиждат направо отнемане на номера на шофьора, ако той не спре при стражарски сигнал, а

също трябва „при кръстовища автомобили, файтони и разни коли да намаляват хода си и винаги да дават знак, особено внимателно в онези, дето се пресичат от трамваен път“. Санкциите за нарушения са глоби – според Закона за градските общини.

През 1918 г. Правилникът за движение на автомобилите в София от 1912 е разширен. Главен повод за нов документ е нуждата от по-строг надзор над частните фирми за междуградски пътнически и товарни превози с леки коли и автобуси.

А те започват да се роят още преди 1910 г. Примери за такива са „Дундов и с-ие“ (1907), което разработва маршрута София – Самоков с 6-местен автомобил Дьо Дион Бутон, и „Безименно акционерно аутомобилно дружество – Варна“, превозващо пътници между Варна и предградията с 2 автобуса Бенц. Масовите превози се оказват доходоносна ниша и страстта към печалби на намножаващите се частни дружества често ги кара да пренебрегват безопасността на колите. Дейността често се извършва без действителен технически контрол от държавата.

Новият Правилник разрешава дружествата да работят само след като автомобилите им са минали основен техн. преглед. Шофьорите задължително трябва да имат 18 г. Макс. скорост е увеличена на 15 км/ч в населе-

ните места и цели 50 извън тях. Ако автомобилът се повреди, шофьорът трябва да отбие от платното на движение и да го избута до странична улица. Ползваните автомобили трябва да имат общо тегло (вер. собственото плюс пътниците с товарите) до 10 тона. Колите с бандажни гуми (плътни, непневматични) се движат само по пътища, определени от полицейските власти. За тези коли са избрани пътища с по-здрава настилка, за да не се разрушават останалите.

На 10.X.1919 излиза поредният Правилник, този път „за движението на товарни и пътнически автомобили и моторни колелета в България“. С последния термин се имат предвид мотоциклети. По-късно към него се добавят задължения като това, че при среща с повреден автомобил шофьорът е длъжен да помогне на колегата си с каквото може или това, че таксистите трябва винаги да имат у себе си 100 лв на дребно и да връщат ресто, за да плати пътникът точната цена. (Със сигурност оправданието „Нямам дребни“ и тогава е изнервяло потребителите на таксиметрови услуги!) Такситата трябва и да използват най-прекия и къс маршрут! Ако шофьорът пуши, трябва да гледа само напред, а не да се върти и да одимява пътниците.

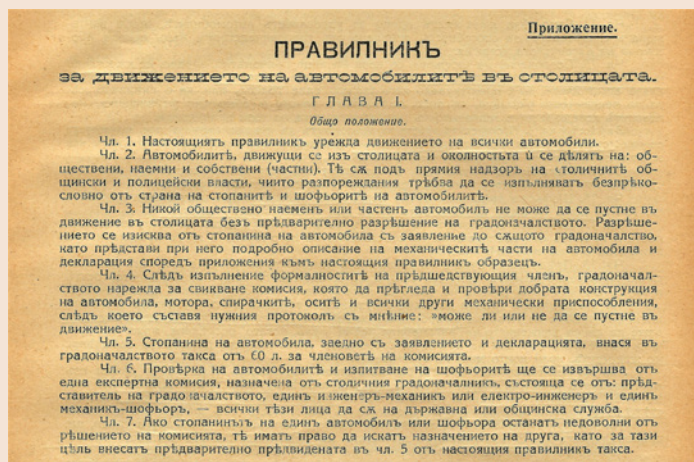
Правилникът от 1919 за 1-ви път изисква съзнание и от пеше-

ходците. Забранено им е да четат вестници и книги по улиците, а вестникопродавачите не могат да крещят новините и така да разсейват участниците.



Интересни са и вразумителните похвати на тогавашните софийски пътни полицаи. Всичко започва с това, че през 1921 г. е издадена поредната ограничаваща скоростта заповед на градоначалството. Този път автомобилите могат да се движат с почти „костенурчите“ 5 км/ч по вътрешноградските улици, което предизвиква мн. нарушения и основателни недоволства. Собствениците харчат пари за автомобилите си, а не могат да ги използват пълноценно – толкова бавната кола лесно може да се изпревари и от пешеходец. Но за спазването стриктно следят униформени „стражари“, използващи 1 доста респектиращо средство. Това е дъска с наковани през няколко см дълги гвоздеи така, че острият им край да стърчи от другата страна с около 10 см. Стражарят стои и държи дъската като палка. Когато види отдалеч автомобил, който видимо се движи с повече от 5 км/ч, той трябва да хвърли дъската срещу него, като така се премери и така я насочи, че да се наковат гвоздеите в гумите на колата. Ужас!...

Но атрактивният метод на вразумяване не издържа дълго. С нова заповед (1922 г.) макс. скорост става по-приемливите 12 км/ч.



Заглавна стр. на Правилника от 1912.



■ ПРОМОЦИИ ■

Спечелете електрически автомобил BMW с Mastercard® и Fibank

Изберете да платите през мобилния портфейл на телефона или часовника си с Mastercard и можете да спечелите награда, която да изведе мобилността Ви на ново ниво.

Mastercard® е виртуалната карта във всеки мобилен портфейл в България и сега с нея може да спечелите електрически автомобил BMW!

Защото да сте мобилни в днешно време е не само хубаво, задължително е.

Плащайте мобилно с Mastercard бързо, удобно и сигурно поне 15 пъти в един от двата етапа на кампанията до 15 декември 2021 г. и може да спечелите електрическо BMW.

Колкото повече плащания направите, толкова по-голям е шансът за награда.

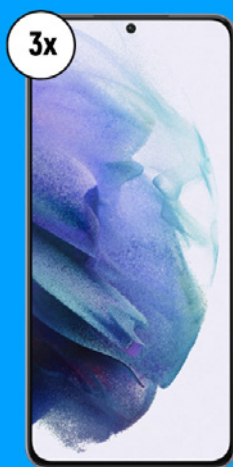


Кампанията се провежда в два етапа:

Първи етап: 15.10 – 15.11.2021 г., включително;

Втори етап: 16.11 – 15.12.2021 г., включително.

Право на участие има всеки картодържател, с карта издадена преди началото на кампанията, който е извършил поне 15 плащания в търговски обект/и на място чрез мобилен портфейл. Томболата ще бъде проведена на 22.12.2021 г.



Samsung S21+



iPhone 12 Pro

КУПИ АБОНАМЕНТ ЗА **Уча.се**

И СПЕЧЕЛИ!

АКТИВИРАЙ АБОНАМЕНТ

Купи абонамент от Уча.се с Visa и спечели

Включете се в кампанията на Уча.се за шанса да спечелите нов смартфон. Трябва само да купите абонамент за платформата с Вашата карта Visa и можете да спечелите един от 3 Samsung S21+ или един от 3 iPhone 12 Pro!

Достатъчно е да купите абонамент за 6, 12 или 24 месеца през сайта на Уча.се в периода 01.09.2021 г. – 30.11.2021 г. и да платите с карта VISA, и участвате автоматично в томбола за 6-те страхотни награди.