

PETROL

Ljubljana, oktober 1997

10



*V Metliki so položili temeljni
kamen za nov bencinski servis*

Vsebina

<i>Namesto uvodnika</i>	3
<i>Sprememba pravilnika o nagrajevanju</i>	3
<i>Od tu in tam</i>	4
<i>Položaj je nekoliko boljši ((z bencinskega servisa Lipica)</i>	4
<i>Kaj se je septembra dogajalo z našo delnico</i>	6
<i>Meritve elektronskih razmer med pretakanjem goriv</i>	7
<i>Elektronska trgovina</i>	8
ORSP	10
<i>Tudi mi smo lahko ponosni nanj - oldtimer, ki pije Proton</i>	12
<i>Sanacija opuščenih globokih vrtin</i>	13
<i>Prvi inovacijski odmevi v Nafti Lendava</i>	14
<i>Bencinski servis ni zlata jama - potrebno je delati</i>	15
<i>Razmislimo</i>	16
<i>Družina, fotografija in vinograd mu izpolnjujejo življenje</i>	17
<i>Odmevna konvencija Proton</i>	18
<i>Grafi</i>	20
<i>Pripravljamo se na certifikacijsko presojo</i>	21
<i>Kako pogosto sežete po knjigi?</i>	21
<i>Tekma z živci</i>	22
<i>V slovo</i>	23
<i>Prišli - odšli</i>	23

Časopis izdaja Petrol,
d.d., Ljubljana

Uredniški odbor:

Marinka Biček
Rajko Muljavec
Darinka Pavlič
Štefan Prša
Jelka Žmuc Kušar
(urednica)

Oblikovanje:

Petrol marketing
Katarina Kovačič

Tehnična ureditev:

Janez Jerala

Naslov uredništva:

Ljubljana, Dunajska 50

Vodstvo podjetja:

dipl.ing. Franc Premk,
predsednik uprave

Nadzorni svet:

dr. Miran Mejak,
predsednik



Namesto uvodnika

Pravijo, da je najlepše ljudem, ki živijo zato, da delajo, saj se lotijo le tistega, kar jim prinaša veselje. Ostalo jih ne zanima. Večina pa dela zato, da živi. To sicer ne pomeni, da v delu ne najdejo zadovoljstva, a ob njem morajo misliti tudi na preživetje. Na zaslužek. Denarja običajen, povprečen človek nikdar ne zasluži preveč, marsikdo niti ne dovolj. V naši družbi smo lahko zadovoljni, ker dobimo plačo vedno dogovorjenega, petnajstega dne v mesecu, in v primerjavi z drugimi podjetji plače niso slabe - čeprav so nekateri prepričani, da se njihov trud ne odraža v denarnici.

Zdaj pripravljajo spremembe pravilnika o nagrajevanju. Dejanje, ki vedno vsakemu posamezniku zbudi upanje, da se bo število njegovih točk povišalo, in obenem dejanje, ki povzroči veliko hude krvi in neprijateljskih pogledov. Tokrat naj bi pri nagrajevanju dali poudarek prodaji tistega, kar pomaga ustvarjati boljše poslovne rezultate. Sicer pa so se mnenja o prodaji posameznega blaga vedno razhajala. Tisti, ki prodajo več goriv, so prepričani, da je njihovo delo težje, saj so leto in dan izpostavljeni zdaj pekočemu soncu, ki po nekaj urah dela pod svojimi žarki ne dovoli več jasnih misli, potem spet vetru, pa dežju in snegu, ki pogosto segajo do kosti. Natočiti morajo neskončno število litrov, da zberejo dovolj marže (in dejstvo, da je veliko bencinskih servisov samopostrežnih, ne spremeni veliko, saj je razen v večjih mestih še vedno potrebno strankam pomagati), medtem ko je potrebno za enako vsoto pri ostalem trgovskem blagu in storitvah spraviti v promet le nekaj predmetov. Res je, pravijo oni, ki prodajo več ostalega blaga in storitev, a po goriva pridejo vozniki sami, k ostalim nakupom ali naročanju storitev jih je najpogostejše potrebno pregovoriti. In če bi bila prodaja enostavna, bi bila povsod visoka. Prav imajo oboji. Predvsem na bencinskih servisih nima nihče lahkega dela. Pri spreminjanju pravilnika je določene poglede oziroma spoznanja možno in potrebno upoštevati. Z odločitvijo, naj bo taka ali drugačna, pa ne bodo nikdar vsi zadovoljni.

Oblikovalci sprememb bodo morali misliti tudi na podjetje kot celoto ter s pravilnikom spodbujati dejavnost, ki bo posamezniku in celoti čim več prinesla.

J. Kušar

Franc PREMK:

Pred spremembo pravilnika o nagrajevanju

V zadnjem času je med našimi sodelavci slišati, da plače ne sledijo rasti življenjskih stroškov.

Uprava Petrola po najboljših močeh izpolnjuje svojo dolžnost, ki jo je prevzela do zaposlenih, da jih bo nagrajevala v skladu z rezultati, ki jih dosegamo. Obenem pa želi tudi spodbujati sodelavce, da bodo bolj razvijali tiste dejavnosti, ki so za nas zanimivejše, to pomeni, da nam prinašajo večji delež k ustvarjanju dobrih poslovnih rezultatov in na koncu tudi večjega dobička. Najbolje bomo prepričali sodelavce, če bomo višje nagrajevali prodajo tistega, kar nam več prinese, obenem pa zahteva od prodajalcev veliko več truda kakor prodaja naftnih derivatov. To so vse storitve, ki jih opravljamo na bencinskih servisih, prodaja ostalega trgovskega blaga, avtopralnice, pa mehanične oziroma vulkanizerske delavnice, in vsa prodaja iz skladišč končnim kupcem.

Zato smo začeli pripravljati spremembe v pravilniku, da bo v prihodnje bolj spodbujal tisto, kar bo pripomoglo k debelejšim denarnicam.

To pomeni, da bodo razlike v plačah med tistimi, ki bodo prodali več naftnih derivatov, in onimi, ki bodo več iztržili z ostalimi dejavnostmi. Ob tem se zavedamo, da ni vse odvisno samo od prodajalcev, zato bomo tako kakor v preteklosti tudi v prihodnje upoštevali »solidarnost«. Izraz nekaterim sicer predstavlja nekaj negativnega, vendar vsi vemo, da pomeni izravnavanje plač, ki pa mu

predvsem tisti, ki besede ne slišijo radi, ne nasprotujejo. Ponekod kljub velikemu trudu zaradi lokacije ne morejo povišati prodaje, drugod nimajo možnosti zato, ker so bencinski servisi še stari in niso primerno opremljeni.

V delo pri spreminjanju pravilnika se zelo aktivno vključuje sindikat, pa delavski direktor, ki od konca junija sodeluje na vseh sejah uprave, in poskuša vzdrževati zvezo s svetom delavcev oziroma neposredno z zaposlenimi.

Tudi na njihovo pobudo je uprava začela z nekaterimi aktivnostmi, ki jih moramo zdaj pospešiti, saj želimo v čim krajšem času predstaviti predlog za drugačen, bolj učinkovit način nagrajevanja. Končno je pravilno in pravično nagrajevanje sodelavcev med prvimi nalogami uprave.

Pri tem se srečujemo z različnimi omejitvami. Predvsem so to novi predpisi, ki jih moramo spoštovati pri določanju plač. Tako smo v primežu med predpisi in med tem, da je naš pravilnik o osebnih dohodkih naravnano na obseg dela, ki ga posameznik ali skupine opravijo.

V preteklih treh, štirih letih smo veliko naredili za modernizacijo, predvsem na bencinskih servisih, zdaj pa se moramo prilagoditi tudi novemu načinu prodaje. Prodaja trgovskega blaga in storitev se vseskozi povečuje in nam zdaj več prinaša, ker država ne priznava vseh stroškov, ki jih imamo pri nakupu naftnih derivatov in pri prodaji na bencinskih servisih.



Tudi Makedonci so stari 50 let

V septembru je bilo makedon sko naftno podjetje Makpetrol staro 50 let in vodstvo se je odločilo, da bodo rojstni dan praznovali tako, kakor obletnica zasluži. Gostje so prišli iz raznih delov Evrope, iz Anglije, Luksemburga, Nemčije, Grčije, Bolgarije, pa iz Srbije, Hrvaške in Slovenije, natančneje iz Petrola. V glavnem sami stari znanci, ki so se pozdravili enako kakor nekoč in se razveselili ob srečanju. Nihče ni razmišljal, od kod je kdo, vsak je hotel vedeti, kako gre drugemu, kaj je pri njem novega, kaj počno tisti, ki so ostali doma, kdo je odšel v pokoj, koga ni več med živimi...

Praznovanje je trajalo dva dni, začelo se je s slavnostno akademijo, na kateri je goste nagovoril direktor Andreja Josifovski, nadaljevalo z ogledom skladišča in novega, modernega bencinskega servisa ter se zaključilo z izletom na Ohrid in v Strugo.

Vmes so še odprli razstavo slik Olje Ivanovske, ki je zlasti na goste iz tujine naredila poseben vtis. Pravzaprav ne toliko razstava kakor prostor, v katerem je bila prirejena. Del železniške postaje, ki jo je uničil potres, so preuredili v galerijo, a kljub vsej obnovi človeka še vedno prevzame tesnoba ob misli na tragični dogodek, a ura, ki se je ustavila v trenutku množične groze, deluje enako kakor takrat, ko so jo kazale vse televizijske postaje v svetu.

A. P.

Od tu in tam

Položili so temeljni kamen



Konec septembra smo v Metliki položili temeljni kamen za nov bencinski servis Metlika II, ki bo razbremenil starega na drugi strani ceste. Metličani bodo prav gotovo veseli novega objekta, saj jim ne bo več potrebno čakati v dolgi vrstah, ki nastajajo zlasti ob koncu tedna in v poletnih

mesecih, ko se poveča tranzitni promet. Ker je bil naš stari servis do zdaj edini v Metliki, so na njem zunaj delovnega časa prevzemali goriva, če pa se je kaj pokvarilo in so morali ustaviti obratovanje, kar je povzročalo negotovanje pri strankah in živčnost med prodajalci. Z novim bencinskim servisom bodo vse težave in zagate odpravljene.

A. Gerjevič



Kurilno olje EL bližje tudi kupcem v Savinjski dolini



V mesecu septembru smo v TOE Celje začeli razvažati kurilno olje EL v avtocisternah tudi na bencinski servis Mozirje.

To je drugi bencinski servis v naši enoti, kjer smo uspeli okoliškim kupcem približati dobavo tega goriva. Servis je opremljen s sodobnim agregatom s spodnjim polnjenjem avtocisterne po zaprtem sistemu. Tako je ekološko nesporen in zato prijazen okolju. Prvi rezultati so dokaj vzpodbudni, saj na dan prodajo okrog 20 tisoč litrov. Prepričan sem, da bomo dokaj visoko vrednost investicije opravičili z dobro prodajo, še posebej pa je pomembno, da bi onemogočili nadaljnji prodor konkurence, ki je na tem področju izredno aktivna. Prav prisotnost konkurence nas sili k širšemu razvoju kurilnega olja preko bencinskih servisov.

Zdaj moramo razmisliti, kako bomo usposobili druge bencinske servise za tak način razvažanja kurilnega olja. Odziv kupcev je izredno ugoden, kar smo ugotovili že na bencinskem servisu Slovenske Konjice. Sicer pa sem prepričan, da bomo s primernim obveščanjem

kupcev, dokaj ugodnimi pogoji prodaje in nenazadnje s prijaznostjo in kakovostjo dela uspeli doseči dobre prodajne rezultate.

C. Pirš

Turistov je vedno več



Na področju kranske teritorialne enote bomo novembra bogatejši za nov bencinski servis. Odprli bomo sodoben objekt v Ratečah, tik pred mejnim preходом z Italijo. Na bližnjem območju obratujejo že trije bencinski servisi v Kranjski Gori, dva sodobnejša in en starejši, ki smo ga dali v najem. Ne glede na vse ukrepe, ki jih sosednje države sprejemajo za svoje državljane v zvezi s pogonskim gorivom, je promet na teh bencinskih servisih še vedno izredno visok. Še huje bo tedaj, če bomo morali zapreti stari bencinski servis v Kranjski Gori, ki je med najstarejšimi v Sloveniji in tehnološka instalacija - predvsem rezervuarji - ne odgovarjajo več povsem predpisom in namenu. Zato prav gotovo novi bencinski servis v Zgornjesavski dolini ne bo odveč, saj je vse do Bleda letno in zimsko turistično področje, zato pričakujemo dober obisk na svojih enotah, in na tem področju mrtve sezone ne poznamo več.

g. Vončina

Tukaj ne smemo zamujati



V današnjem času si ne moremo več dovoliti toliko investicijskih vlaganj kakor pred nekaj leti. Zato smo bili še bolj zadovoljni, ko smo v zadnjem času začeli obnavljati kar dva bencinska servisa takorekoč na istem predelu Ljubljane - prvega ob Šmartinski pred BTC, drugega ob Zaloški. Čeprav zaradi svoje velikosti nista tako zelo pomembna, je važna njuna lega. Servis ob Šmartinski obiskujejo stranke BTC in Spara, servis ob Zaloški pa ima za soseda dva velika objekta OMV Istrabenza. Poleg tega, da morata dobiti nove rezervoarje in ostalo sodobnejšo opremo, ki bo zagotavljala varno delo, jima želimo nadeti tudi čim bolj privlačen videz. Zelo pomembno - predvsem na Zaloški cesti - pa bo tudi to, da bo delo opravljeno v dogovorjenem času. Ne le zato, ker z vsakim dnem, ko objekta ne obratujeta, izgubimo nekaj prometa oziroma dohodka, ampak tudi zato, ker bodo stranke v času, ko bo »njihov« servis zaprt, hodile drugam, in čim dlje bodo to počele, tem bolj se bodo navadile na novega prodajalca. In ko bomo mi spet začeli obratovati, bomo imeli toliko več truda, da ga bomo ponovno pridobili. Zato zlasti modernizacija bencinskega servisa ob Zaloški cesti ne pomeni samo nove obleke in varnejših naprav. Pomeni veliko več.

J. M.

Obmejni utrip



Nič pretresljivo novega v pozitivnem pomenu, pa vendarle. Če bo deželna vlada v sosednji Italiji morala upoštevati navodila italijanskega ministrstva - to pa sledi predpisu Evropske unije, ki so ga v Bruslju sprejeli konec letošnjega julija - bo spet vse tako lepo kakor je bilo nekoč. Čejev je veliko, ugibanj tudi, a dejstvo je, da je bil predpis, objavljen v uradnem listu Evropske unije in pravi, da pridružene članice lahko znižajo svoje davke na naftnih proizvodih, vendar mora biti to znižanje »primerno« in ne sme sloneti na konkurenčni podlagi. Tako naj bi bilo znižanje na primer v Pordenonu pravilno, sporni pa so kraji tik ob slovenski meji.

I. Pipan

Položaj je nekoliko boljši

Mladi italijanski vozniki spet prihajajo po gorivo

Borimo se, borimo,« me je pozdravil Jernej Srebotnjak, ko sem stopila v trgovino na bencinskem servisu Lipica, na servisu, na katerem je po uvedbi novih cen za naftne derivate v Italiji prodaja padla za 40 odstotkov. Zdaj se položaj počasi izboljšuje. V Trstu se je najprej začel pouk na srednjih šolah, nato pa tudi na univerzi in dijaki oziroma študentje so se začeli vračati. Mnogi med njimi se lahko pohvalijo z avtomobili, a tisti, ki prihajajo iz notranjosti države, in imajo tam registrirana vozila, v Trstu ne morejo kupovati goriv po nižji ceni. Zato prihajajo na naše bencinske servise. In če sodim po registrskih tablicah vozil, ki so se med mojim obiskom ustavila pred črpalkami, so Italijani še vedno najpogostejši kupci na tem servisu.

Pravijo, da Italijani v glavnem zaupajo domačim motornim oljem, in da jih nima smisla prepričevati, naj poskusijo drugo znamko. Mladi vozniki, ki prihajajo v Lipico po gorivo, pa nimajo vedno na pretek denarja in taki so začeli kupovati proton ter nato ugotovili, da ni nič slabši od drugih znamk in ostali pri njem. Počasi - za nas seveda prepočasi - se take reči razvedo in zdaj tudi nekateri drugi vozniki posežejo po Petrolovi blagovni znamki.

Toda tudi drugo blago najde pot do kupcev. Cigaret se sicer ne sme nositi čez mejo, a zaradi 5 škatlic cariniki ne delajo problemov in »če so v avtu 4 potniki, sta to dva cela zavitka,« je Srebotnjak zadovoljen s prodajo. Pred nekaj leti smo bili Slovenci



Jernej Srebotnjak izbere za vsako vozilo pravi - Proton

nadvse zadovoljni, če smo dobili iz Italije »pravo kavo«, ali če smo lahko v Trstu spili »pravi italijanski capuccino«, ki se nam je tedaj zdel nekaj najboljšega. Zdaj mnogi Italijani posežejo po zavitku kave magna in spijejo capuccino iz avtomata na bencinskem servisu - tudi če ga morajo plačati, ne samo tisti, ki dobijo žeton za nagrado. Redkeje se pokrepčajo s sendvičem, a »tu so Ljubljanci najboljše kupci«.

Vendar pa s široko ponudbo blaga še ni vse storjeno. Predvsem italijanskim kupcem se je potrebno posebej posvetiti in jim postreči. To so v Lipici že zdavnaj ugotovili, in čeprav je servis samopostrežen, je prodajalec vedno zunaj, da natoči gorivo, redno čisti vetrobranska stekla, se pozanima, kaj še lahko postori okrog avtomobila, drugi pa v trgovini opozori na posamezno blago in poklepeta z vsako stranko, če ne drugega, pa o vremenu - seveda je to potrebno narediti v tekoči italijanščini, kajti kupci so tudi pri tem zelo občutljivi - in že staro pravilo pravi: kupec je kralj. Na bencinskem servisu v Lipici ga poznajo in se po njem ravna.

J. K.



Čiščenje vetrobranskih stekel je običajen del opravl



Kaj se je dogajalo z našo delnico septembra?

Vi sprašujete mi odgovarjamo

Kaj pomeni zunajborzno poslovanje?

Delnice so na borzi razvrščene v kotacijo A in B ter v OTC (odprti trg). Za prvo skupino (A in B) veljajo strožji pogoji, med katerimi je na primer velikost emisije, obseg razpršenosti med delničarji, osnovni kapital podjetja. Poleg tega mora podjetje, ki želi nastopati v kotaciji A in B, pripraviti prospekt za kotacijo na borzi in članom borze pošiljati poročila o polletnem poslovanju, da je borzna javnost o njem obveščena, kar na OTC trgu spet ni obvezno. Delnice, ki kotirajo na A in B trgu, naj bi torej nudile vlagateljem večjo zaščito.

Poleg tega velja na A in B trgu dnevni cenovni limit trgovanja v razponu 10 odstotkov navzgor in navzdol. To se pravi, če danes velja na primer Petrolova delnica 25.000 tolarjev, sme jutri stati največ 27.500 tolarjev oziroma najmanj 22.500 tolarjev. Na OTC trgu ni te omejitve. In ko je letos februarja na borzi zavlada panika, so določene delnice na OTC trgu padle vsak dan za 20 odstotkov in celo več, medtem ko so v A in B kotaciji padle »samo« za 10 odstotkov.

Kaj to konkretno pomeni? Stranka naroči, naj prodamo delnice podjetja X, ki kotira na OTC trgu, po 50.000 tolarjev. Ker ni 10-odstotne omejitve, smemo vnesti naročilo, čeprav te delnice trenutno stanejo 27.000 tolarjev. Seveda pa ni gotovo, ali bo naročilo izpolnjeno. Če pa stranka naroči, naj po 30.000 tolarjev prodamo delnice kotacije A in B, ki stanejo danes 25.000 tolarjev, tega ne moremo izpolniti, ker velja 10-odstotni limit. Zato lahko šele takrat, ko bodo te delnice stale 27.500 tolarjev, vnesemo naročilo za prodajo po 30.000 tolarjev.

D. Peteh

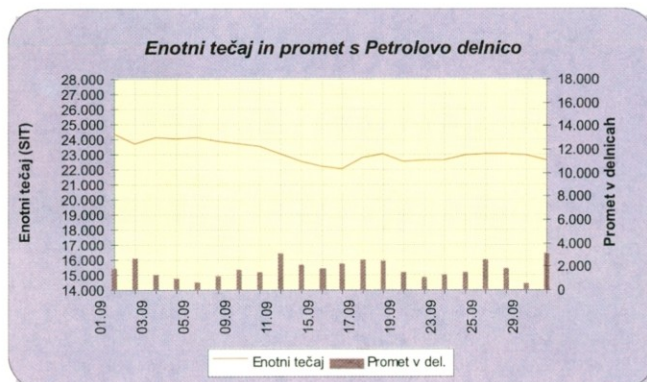
Po avgustovski hitri rasti tečaja delnic na Ljubljanski borzi vrednostnih papirjev pomeni september obrat navzdol. Govorice o prihodu tujih vlagateljev po koncu počitnic, ki naj bi tečaje potisnili visoko navzgor, so se izkazale za neresnične.

Delež tujcev v Petrolu je znašal 30. septembra letos 1,83 odstotka.

Za primerjavo in potrditev, kako majhen je slovenski kapitalisti trg, navajam podatek, da so vplačali mali delničarji v Nemčiji v prvi polovici leta

1997 15,6 milijarde mark.

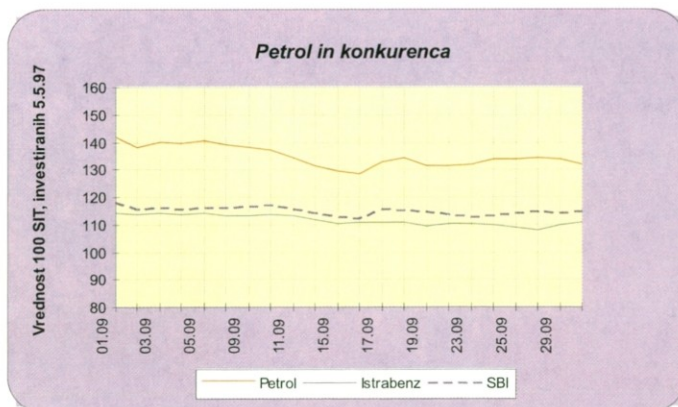
Sicer pa tudi v Nemčiji ocenjujejo, da je borzno dogajanje na višku. Jesen je tu, novih tujih vlagateljev ni, in če ni povpraševanja, tudi cene ne rastejo. V septembru je delnica Petrola padla s 24.359 (1. septembra) na 22.566 tolarjev (30. septembra).



In koliko so tujci vlagali v naš trg? V začetku leta 1997 so zabeležili visok priliv tujih naložb, ki so se odražale v velikem obsegu prometa - povprečno 14 milijard tolarjev na mesec - in rasti tržne vrednosti delnic podjetij. 21. februarja je znašal slovenski borzni indeks SBI 1.665,36 točke. Nato so cene štiri mesece padale ob zelo nizkem mesečnem prometu okoli 4 milijard tolarjev. Razlog za to je bil ukrep Banke Slovenije, povezan z uredbo skrbniških računov za tuje investicije. Konec junija je Banka Slovenije spremenila ta ukrep in bankam dovolila zunajbilančno vodenje naložb tujcev, ki presegajo dobo 7 let. Sledilo je dramatično povečano trgovanje v mesecu juliju, ki je doseglo 16,8 milijarde tolarjev in je bilo najvišje v zgodovini Ljubljanske borze. Letošnji julijski in avgustovski promet je bil za 275 odstotkov višji od lanskega v tem času. Večino rekordnega prometa so opravili samo s štirimi najbolj prometnimi delnicami, z delnicami Leka, Krke, Petrola in Mercatorja. Borzni hiši, ki največ delata s tujci, sta Creditanstalt in Publicum. Največji delež tujega lastništva imajo Lek (25 odstotkov), Krka (5 odstotkov), Istrabenz (16,7 odstotka) in Mercator (5,5

Objava polletnega poslovanja 24. septembra kljub našim pričakovanjem ni izboljšala cene delnice. Optimizem je trajal slabo uro, ko so posle sklepali po 23.500 tolarjev za delnico. Enotni tečaj tega dne je pristal že na 22.488 tolarjev. Zanimivo je, da se tudi povečanje cen naftnih derivatov ni odrazilo na ceni. Enotni tečaj Petrolove delnice se je v mesecu septembru znižal za 9 odstotkov. Od začetka trgovanja do 30. septembra pa je višji za 31 odstotkov. V preteklem mesecu so sklenili s Petrolovo delnico za 912 milijonov tolarjev poslov, zanimivo pa je, da je lastniki niso pripravljeni prodati po nizkih tečajih. Sicer tudi ne priporočam prodaje, ki ne dosega knjigovodske vrednosti delnice. Napoved za naprej je negotova, domače povpraševanje nima več moči za dviganje tečajev, tujci pa niso najbolj navdušeni nad zakonodajo, ki omejuje prost pretok kapitala.

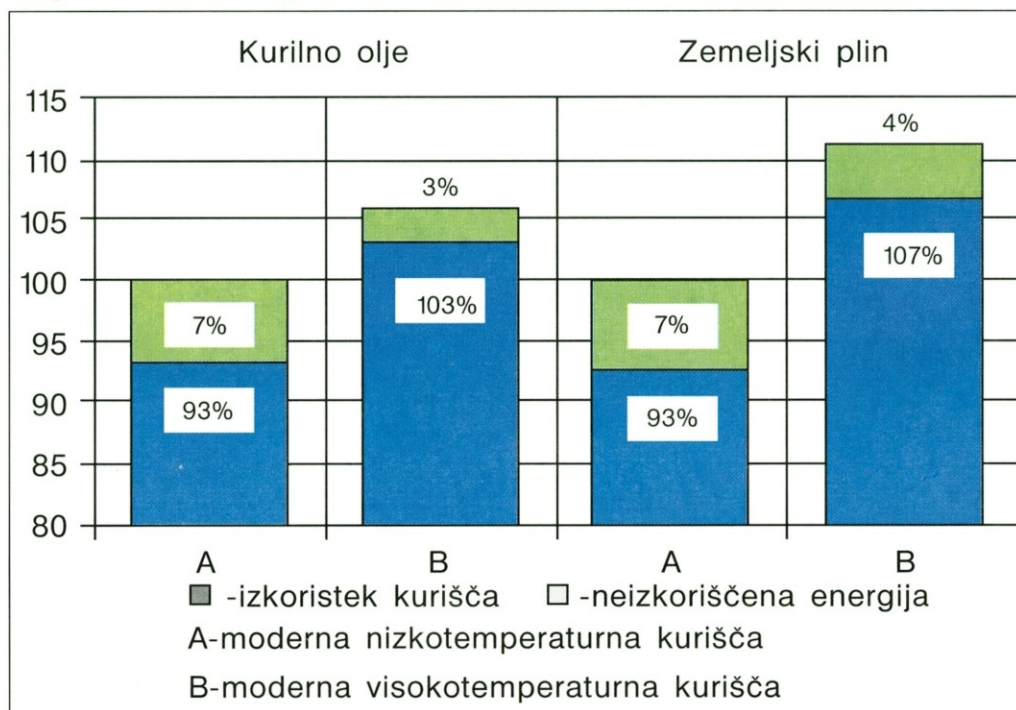
S. Česenj



Meritve ekoloških razmer med pretakanjem goriv v podzemne rezervoarje na bencinskih servisih

V Petrolu smo leta 1995 začeli uvajati zaprti sistem pretakanja goriv iz avtocistern v podzemne rezervoarje med polnjenjem rezervoarjev osebnih vozil.

Pregled meritev ob zaprtem sistemu



merila pa so v skladu z metodologijo in merili za izvajanje monitoringa ekoloških meritev, ki jih trenutno uporabljajo tudi drugod v svetu.

Z meritvami naj bi preverili vpliv bencinske črpalke na povišano koncentracijo ogljikovodikov (bencinskih hlapov) v zraku med polnjenjem podzemnih rezervoarjev z gorivi, ter ugotovili eksplozijsko ogroženost.

Za ugotovitev najvišje koncentracije hlapnih organskih spojin (bencinskih hlapov) uporabljajo dve merilni metodi: s plamensko ionizacijskim detektorjem (FID), ter s prenosnim plinskim kromatografom. Meritve so opravili tam, kjer so vplivi polnjenja podzemnih rezervoarjev med priključki na vozilu in priključki na polnilnem jašku ter oddušnikom največji. Potekale pa so tako med polnjenjem po zaprtem kakor tudi po

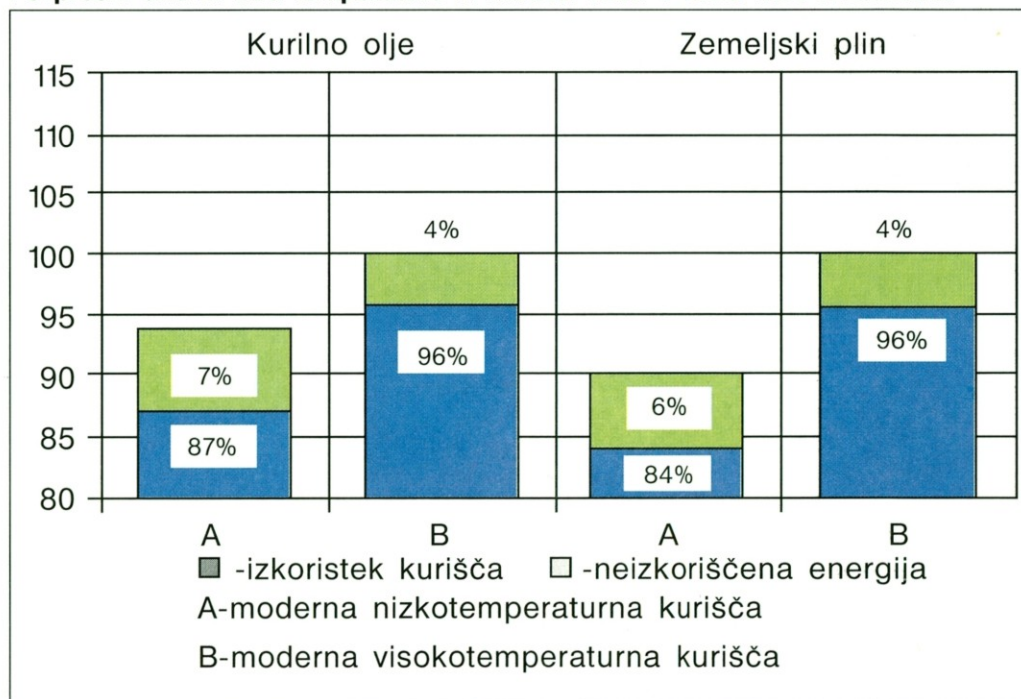
V Sloveniji v tem času še ni bilo ustrezne zakonodaje, ki bi določala postopke in načine za pridobivanje potrebne dokumentacije in dovoljenj za pretakanje goriv v zaprtem sistemu. Ministrstvo za obrambo, inspektorat RS za varstvo pred naravnimi in drugimi nesrečami in Petrol so se dogovorili za ukrepe in postopke pri pretakanju goriv, ki jim je za osnovo služil mednarodni predpis Trbf 40 (tehnična regulativa za gorljive tekočine - bencinske črpalke). Med mnogimi zahtevami, ki jih omenjeni predpis ureja, je ministrstvo dalo poseben poudarek predhodnim ukrepom za pridobitev dovoljenja, posebej za merjenje ekoloških razmer med pretakanjem goriva v podzemnem rezervoarju.

Petrol je od leta 1995 do danes opravil nekaj meritev - zadnje v začetku junija letos na bencinskem servisu Krško I. Izvršil jih je institut za varstvo pri delu - center za ekologijo in varstvo

okolja iz Maribora pod vodstvom mag. Francija Posla. Metodologija in

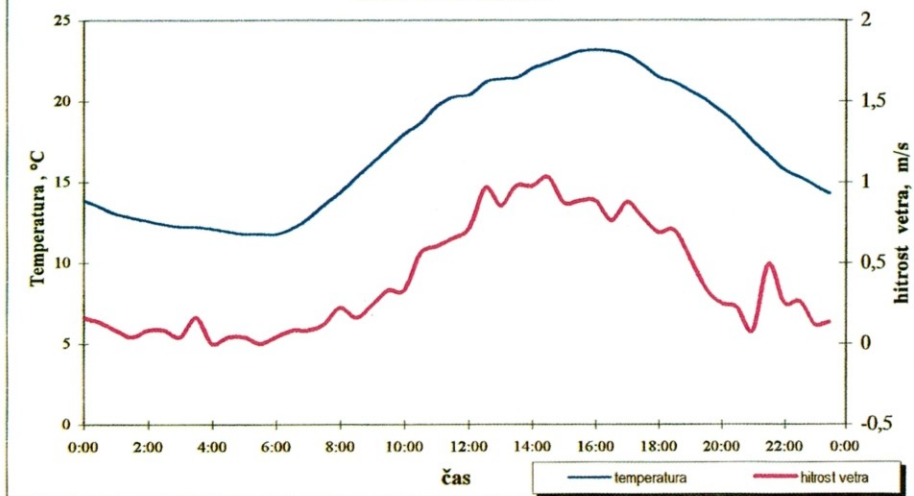
klasičnem (odprtem) načinu pretakanja goriv.

Povprečni dnevni hod temperature in hitrosti vetra v času med meritvama



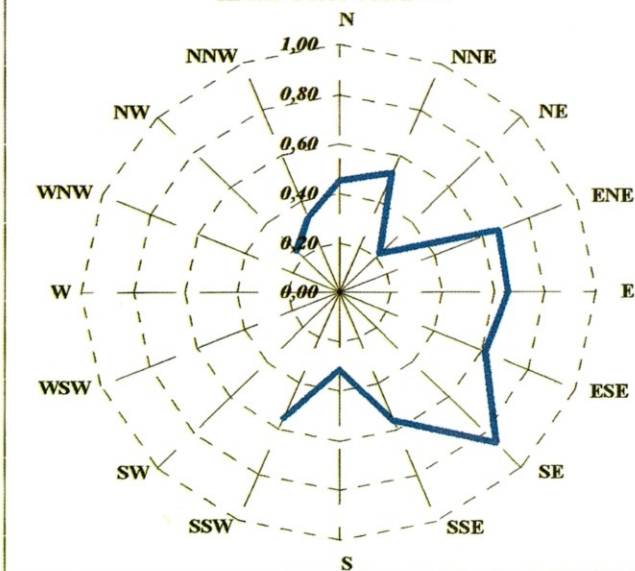
Povprečni dnevni hod

Krško 30.5.-9.6.1997



Hitrosti iz posamezni smeri

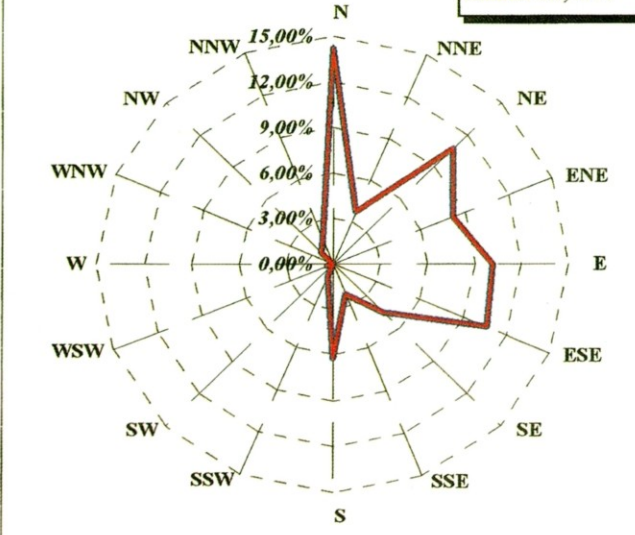
Krško 30.5.-9.6.1997



Delež vetra iz posameznih smeri

Krško 30.5.-9.6.1997

Kalma: 23,43%



Vrednost izmerjenih koncentracij bencinskih hlapov je na vseh običajnih manipulativnih območjih pri zaprtem sistemu pretakanja pod spodnjo mejo eksplozivnosti oziroma pod 10 odstotki.

Ob odprtem sistemu pa je kljub močnemu vetru stalno dosegala eksplozivno koncentracijo bencinskih hlapov. V odstotkih to pomeni, da je koncentracija bencinskih hlapov ob pretakanju po zaprtem sistemu stokrat večja kakor pri klasičnem, odprtem sistemu.

Ker želimo v Petrolu doseči možnost, da bi med pretakanjem goriva v podzemne rezervoarje vozniki lahko polnili rezervoarje svojih avtomobilov, da bi se zaposleni na servisih počutili čim bolj varno, pa tudi zato, da bi bilo okolje čim manj ogroženo, bi bilo morali na vseh bencinskih servisih uvesti zaprti sistem pretakanja goriv.

M. Gorjup

Sodobna oskrba Petrolovih bencinskih servisov

Sektor za informatiko je skupaj s Sektorjem za dopolnilni asortiment na kolegiju direktorjev prikazal, kako naj bi potekal nov način oskrbe na bencinskih servisih. Gre za zelo zahteven projekt, ki je pomembna novost v slovenski trgovini in pomeni bistven vsebinski premik pri oskrbi maloprodajnih mest. Za uvedbo tako zahtevnega projekta seveda ni dovolj le dobra volja, pač pa tudi veliko znanja in opreme. Predvsem je pomembno, da so vsa maloprodajna mesta povezana v skupnem informacijskem sistemu, s tem da so tudi vsa gibanja blaga (prevzemi, prodaja, prenos med skladišči) sproti zabeleženi.

Projektna skupina je izdelala računalniško aplikacijo, ki omogoča dobaviteljem oziroma distributerjem pregledovanje podatkov o zalogah blaga in ostalih gibanjih na bencinskih servisih. Osnova za to je dogovor z dobavitelji oziroma distributerji o izmenjavi podatkov preko sodobnih elektronskih medijev. Poleg tega je izdelana računalniška aplikacija, ki avtomatsko kreira minimalne in maksimalne zaloge. S tem odpade naročanje blaga preko prednaročil potnikov ali telefona, dobave potekajo samodejno glede na podatke, pridobljene preko elektronskega medija. Seveda ima poslovodja možnost za korekcijo strojno izračunanih naročil. Zavedamo se namreč, da je v končnem koraku poslovanja tisti, ki se bo dokončno odločil o založenosti polic in hladilnikov, nameščenih na bencinskem servisu.

Kako danes poteka oskrba?

Kratek pogled v prodajalne na bencinskih servisih danes pove, da so police in hladilniki dobro založeni, v njih je pisana družina najrazličnejših izdelkov, ki kar vabijo k nakupu. Prodajno osebje vsak izdelek prav dobro pozna, poleg tega mora oceniti, kaj bo v naslednjih dneh aktualno. Ko se dobaviteljevo vozilo ustavi pred servisom, mora poslovodja čim bolj natančno vedeti, po čem bodo njegovi kupci posegali v naslednjih dneh. Slika 1 grafično prikazuje potek oskrbe z ostalim trgovskim blagom na bencinskih servisih danes. Trenutno uporabljamo najmanj tri načine naročanja blaga, kar pomeni, da mora osebje na bencinskem servisu kar precej časa nameniti skrbi za tekoče obnavljanje zaloga.

Elektronska trgovina

Kako poteka oskrba BS danes Grafični prikaz



Čemu torej nov način oskrbe in elektronska trgovina?

Elektronska trgovina je način poslovanja s poslovnimi partnerji z uporabo računalnika prek javnih omrežij. Računalniška izmenjava podatkov je elektronski način pošiljanja dokumentov in izmenjave informacij. Oba udeleženca ali cela oskrbovalna veriga ima od tega precej prednosti - predvsem pri sami logistiki, kar vključuje učinkovito uporabo skladišč-

nega prostora, učinkovitejši način sprejemanja in opremljanja blaga.

Vse to je povezano s prihranki pri času za naročanje, kar posredno vpliva tudi na znižane stroške zalog ter prevoza. Skupaj s hitrejšim pretokom informacij novi sistem omogoča enostavnejše, sprotno in hitrejšo usklajevanje podatkov med dobavami in prevzemi. Z vidika prenosa podatkov pa sta pomembna predvsem hitrejši prenos in zmanjšanje napak, kar je spet povezano z znižanjem administrativnih stroškov.

Nov način oskrbe BS Grafični prikaz



Za samo prodajalno je pomembno predvsem vzdrževanje optimalne zaloge za vsako kategorijo blaga, pa tudi zmanjševanje nevarnosti, da bi v trgovini zmanjkali izdelki, ki jih najboljše prodajajo. Vse skupaj pa neposredno vpliva na povečan promet in zaslužek.

Slika 2 prikazuje, kako bo potekal nov način oskrbe na bencinskem servisu. Petrolov informacijski sistem ponudi preko računalniške aplikacije avtomatski izračun minimalne in maksimalne zaloge za vsak bencinski servis in vsako blago posebej. Poslovodja na bencinskem servisu ima vpogled v strojno izračunane minimalne in maksimalne zaloge, ki jih lahko ažurira. Človeška presoja namreč še vedno ostaja v sistemu naročanja, kar posebno velja za izjemne dogodke, kot so razne prireditve lokalnega značaja. Podobno je tudi ob uvajanju novih artiklov v prodajni izbor.

Tako korigirana informacija je na voljo dobavitelju, ki prek elektronskega medija, najpogosteje preko interneta, pregleduje podatke o dogajanju na prodajnih mestih v zvezi z blagom, ki ga dobavlja. Na osnovi teh podatkov o blagu na bencinskih servisih pripravi potrebno.

To gotovo pomeni precejšen premik v načinu poslovanja, saj ne povzroča le sprememb pri organiziranju logistike, pač pa tudi pri kreiranju naročil in prevzemanju blaga. Ker je zadeva precej kompleksna, začenjamo oktobra s testnim izvajanjem. V poskusnem obdobju bodo v ta sistem vključeni dobavitelji, ki se zavedajo, da bo čas, ki prihaja, čas hitrih sprememb tudi v trgovini, in je zato potrebno razvijati nove oblike, ki pa končno vodijo k temu, da bo manj časa za administracijo in več za kupca.

Novi način oskrbe Petrolovih bencinskih servisov naj bi predvsem razbremenil prodajno osebje s tistim delom, ki ga je možno zmanjšati, poenostaviti in v precejšnji meri prenesti na dobavitelje oziroma distributerje. Pri tem je pomembno predvsem to, da bodo poslovodje in prodajalci manj delovnega časa posvetili dobavitelju oziroma distributerju in več kupcu, ki je vedno bolj kritičen, razvjen in zahteven kralj.

M. Gabrovšek

Zdaj pa zares!

V strateškem poslovnem načrtu smo posebno pozornost namenili kontroli funkciji, tedaj, pred dvema letoma kot projekt, ki pa ga počasi že uresničujemo. V preteklem in letošnjem letu smo intenzivno uresničevali načrtovano racionalizacijo poslovanja in pretežni del pozornosti posvetili planiranju in kontroli stroškov poslovanja v vsaki teritorialni in organizacijski enoti, planiranje in kontrolo fizičnega in vrednostnega obsega prometa pa smo načrtovali do ravni TOE oziroma do sumarne ravni veleprodaje in maloprodaje. Poslovno leto 1998 bo za Petrol prav gotovo pomenilo dodaten kvaliteten premik, saj smo kot točko planiranja in nadzora določili bencinski servis v maloprodaji, v veleprodaji bomo planirali fizični in vrednostni obseg celo po tržnikih - potnikih, prav tako pa bomo sistem nagrajevanja dopolnili s stimulativnimi elementi, saj bo dobršen del plač vezan na dejansko opravljen promet. Izpeljava tako celovitega sistema načrtovanja, postavitve kontrolnih točk nadzora in načina nadzora ter ugotavljanje odmakov od začrtanih ciljev je prav gotovo zahteven zalogaj, pa vendar lahko rečem, da smo uspeli. Ta kvaliteten premik cenim še toliko bolj, ker je plod teamskega dela predvsem mladih strokovnjakov v poslovni hiši, preko vodstev teritorialnih in organizacijskih enot do poslovodij in prodajalcev na bencinskih servisih in v skladiščih. Celoten sistem je ustrezno računalniško podprt in na jesenski razvojni konferenci družbe Petrol d.d. bomo nekaj novih aplikacij tudi predstavili. Zavedamo se, da smo s postavitvijo takega sistema opredelili tudi individualno odgovornost za dosego cilja, ki jo bomo dopolnili še s »politiko takojšnjega opozarjanja« in tako dosegli, da bomo odklone od začrtanih ciljev pravočasno analizirali in nato tudi ukrepali.

M. Lah

Načrtovanje vodi k cilju našega dela

V Petrolu smo se odločili za razvojne spremembe, ki se praktično odražajo na vseh področjih poslovne politike. ORSP ne dopušča organizacije, kjer so nekateri zato, da mislijo, drugi zato, da delajo, temveč naj bi vsi razmišljali o tem, kaj in kako bomo delali. Že pri izdelavi plana prodaje za leto 1997 smo šli pri načrtovanju prodaje na nižjo raven, torej na raven teritorialnih enot. Zdaj gremo še za stopnjo nižje, to je planiranje prodaje na ravni bencinskih servisov. Verjetno se še spominjate časov tako imenovanega centralnega planskega gospodarstva, ki je bilo značilno za prejšnji družbeni ekonomski sistem. Na osnovi centralnega plana so delali plane na nižjih enotah oziroma ravneh.

Zdaj bo obratno, načrtovanje se bo začelo na najnižji ravni in potekalo navzgor, tako da bo plan prodaje za celotno družbo nastal na osnovi planiranja na nižjih ravneh. Tako bo pri načrtovanju aktiven bistveno širši krog zaposlenih. Poslovodja bo na osnovi prodaje in dogajanj v svojem tržnem okolju načrtoval svojo prodajo v prihodnosti. Upoštevati bo moral vse okoliščine, ki bi lahko vplivale na povečanje ali zmanjšanje prodaje in to vgradil v oblikovanje ocene oziroma plana prodaje. Ker bo plan izdelal sam s pomočjo svojih sodelavcev, bo seveda soodgovoren za njegovo uresničitev. Če bo prihajalo do

odstopanj, bo moral ugotoviti, zakaj se je to zgodilo.

Najpomembnejša pri planiranju sta OBJEKTIVNOST in REALIZEM, nekaj zmernega optimizma je pa tudi zaželeno. To poudarjam zato, ker sam načrt ne pomeni nič, če ga ne razumeš kot CILJ svojega dela. Ker bo za večino poslovodij priprava načrtov nekaj novega, jih bomo na skupnem sestanku na to čim boljše usposobili. V svojem zasebnem življenju vsi načrtujemo in si postavljamo cilje, da ima naše bivanje svoj smisel, in tako je tudi s podjetjem. Tudi tu si postavimo cilje, ki jih želimo doseči. Zdaj bomo imeli možnost, da si te cilje skozi načrtovanje postavimo sami.

A. Gerjevič

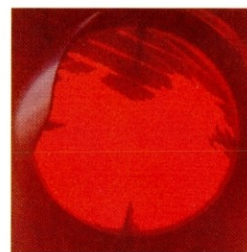
Tudi bencinski servisi bodo pripravljali planske dokumente

Vsak plan, naj bo makro plan podjetja ali mikro plan posameznih delovnih enot, je rezultat usklajenih izhodišč vseh, ki so sodelovali pri pripravi planskih dokumentov.

Planski dokumenti so že zdaj vključevali posamezne dele in dejavnosti podjetja, tudi teritorialne enote. Res pa je, da so bili plani TOE sestavljeni iz globalnih elementov prodaje na debelo in na drobno.

Da bi prenesli odgovornost na vse zaposlene, ki so tako ali drugače vključeni v sistem prodaje, ter na osnovi sprejetih kriterijev vodstva notranje trgovine bomo v prihodnje podrobneje pripravljali plane po **bencinskih servisih**. Narejeni morajo biti že za leto 1998 po posameznih segmentih prodaje in po vrstah prodajnega blaga, za posamezno vrsto goriva, motornega olja, posebej še motornega olja LBZ PROTON in prodajo ostalega trgovskega blaga. Planski dokumenti bencinskih servisov ne bodo smeli spregledati tudi drugih storitev, na primer čiščenja in pranja avtomobilov v avtopralnicah Petrola. Zajemati bodo morali ključne cilje in rezultate, ki jih želimo doseči v naslednjem letu. Sestavni del vsakega načrta mora biti jasna odločitev ukrepov ter dejavnosti za njihovo uresničevanje.

Namen vsakega plana je torej jasen: doseči zastavljene cilje - dobre rezultate pri posameznih segmentih planiranja. Na bencinskih servisih bomo tako začeli planirati za leto 1998. Osnova za pripravo planov bodo rezultati iz leta 1997. To pomeni,



da bodo osnova za pripravo planov delno dejanski pokazatelji prodaje za nazaj, delno ocena zadnjega obdobja letošnjega leta.

Ker planski dokumenti niso namenjeni sami sebi, ampak izhajajo iz resnične potrebe, je vanje potrebno vgraditi elemente tekoče kontrole in nadzora njihovega uresničevanja.

Pri pripravi izhodišč bo potrebno upoštevati poleg vseh znanih dejavnikov še vpliv splošnih gospodarskih razmer na slovenskem trgu in sam položaj podjetja na trgu v odnosu do konkurence. Plan posameznega bencinskega servisa pomeni, da moramo doseči cilj pri določenem prodajnem segmentu na osnovi predvidevanj in dogajanj. Plan posameznih delov, enot in tudi bencinskih servisov so sestavni deli strateškega poslovnega načrta, ki daje celovito sliko poslovne naravnosti Petrola kot slovenske naftne družbe v celoti. Poleg ciljev pri prodaji blaga in storitev bo hkrati potrebno plansko opredeliti tudi število zaposlenih, ki bodo potrebni pri uresničevanju in doseganju zastavljenih ciljev.

Vprašanje stroškov bo prav tako potrebno opredeliti kot izredno pomembno komponento pri kontroli in jo vključiti v planske dokumente. Naša naloga in odgovornost bo doseči planirane cilje, vendar ni vseeno na kakšen način, še posebej glede na to, da gre za izvajanje prodajne funkcije in s tem neposrednega stika med kupcem in prodajalcem. Prav tukaj je eden temeljnih interesov podjetja zagotavljanje kakovosti poslovanja. Izredno zahteven in pomemben sestavni del planskih dokumentov je celovito obvladovanje kakovosti (CEOKA), ki neposredno vključuje vse zaposlene v Petrolu. Dosledno uresničevanje tega planskega dokumenta bo pripomoglo, da bomo dobili mednarodno spričevalo o izpolnjevanju zahtev iz sistema kakovosti in s tem spoštovanja načel kakovosti, ki jih vsebuje mednarodni standard ISO 9001.

C. Pirš

Največji del marže poberejo stroški

V skladu s strategijo za racionalizacijo stroškov v Petrolu tudi v teritorialni enoti Kranj spremljamo stroške po enotah - bencinskih servisih in skladiščih. Največji strošek predstavljajo plače zaposlenih, precejšen del pa tudi storitve in amortizacija. Stroški poslovanja po bencinskih servisih so zelo različni in odvisni od številnih faktorjev. Poskušamo jih primerjati s skupno maržo za posamezen bencinski servis, kjer vidimo, da so deleži stroškov v skupni marži zelo različni.

V povprečju poberejo stroški v TOE Kranj 52 odstotkov marže. Deleži po servisih se gibljejo različno - najnižji so ob mejah s sosednjimi državami, kjer je promet izredno intenziven in produktivnost na delavca zelo visoka. Pri pripravi planov za prihodnje leto bomo posebno pozornost namenili posameznim stroškom, na katere lahko vplivamo.

F. Tolar

Načrtovati želimo čim bolj realno

Mnogi med nami se še spominjajo časov, ko smo v Sloveniji predvideli, koliko goriv bomo prodali oziroma potrebovali v naslednjem letu ter količino sporočili v Beograd, kjer so dokončno odločali in tudi po svoje planirali, določili, koliko naftnih derivatov nam pripada, potem pa dali nekaj manj, kakor so izračunali, ter

PETROL

precej manj, kakor smo potrebovali. Z leti se je to spremenilo, republika je sama načrtovala na osnovi tistega, kar sta predvideli naftni podjetji. Končno sta podjetji postali samostojni, načrtovali prodajo naftnih derivatov in ostalega trgovskega blaga ter tudi sami kupovali. Sčasoma so v Petrolu planirale posamezne teritorialne enote, zdaj gremo še za stopnjo nižje, na bencinske servise. Vsak bencinski servis bo imel svoj plan, ki ga bo moral uresničiti in bo tudi odgovarjal za odstopanja. Pri tem bo potrebno paziti, da ne bodo iz želje po lahkotnejšem življenju plani prenizki ali zaradi naprežanja, da bi na predpostavljene naredili vtis, previsoki in s tem neuresničljivi.

Na področju naše enote se konkurenca hitreje širi kakor število novih vozil in s tem kupcev naftnih derivatov. Zato smo ugotovili, da bi bilo realno, če planiramo za 5 do 19 odstotkov višjo prodajo, odločamo pa se glede



na prometne tokove v posameznih predelih. Najbolj povišujemo plan za bencinske servise ob avtocestah in tranzitnih poteh, saj se je turistični promet že začel povečevati. Skrbi pa nas, kaj bo z bencinskimi servisi, ki jih bo promet zaradi novih cest obšel. Načrtovati želimo čim bolj realno, vendar se bojimo, da se bomo zmotili, da bomo preveč črnogledi ali preveč optimistični. Nekaj časa bodo v težavah tudi tisti servisi, ki jih bomo zaradi modernizacije zaprli in bodo vozniki odšli drugam, pa jih bodo morali preurejeni objekti spet pridobiti. Nekoliko nam bodo v podporo plačilne kartice, ki jih bodo poleg Magne vozniki v prihodnje smeli uporabljati tudi na naših bencinskih servisih. Tisti kupci, ki so se navadili na plastiko, so do zdaj odhajali tja, kjer so z njo mogli plačevati gorivo. In ostalo trgovsko blago.

Tudi ostalo trgovsko blago je postavka, ki je ne smemo obiti. Ker zavzema vedno večji odstotek našega prometa, ji bomo morali posvečati posebno pozornost - tako pri planiranju kakor pri prodaji, tako pri prehrabnih

ORSP

izdelkih in rezervnih delih kakor pri mazivih. Zlasti pri slednjih se bomo morali potruditi, saj pri njih ne gre samo za zaslužek, ampak tudi za našo blagovno znamko. Čim več voznikov bo uporabljalo Petrolov proton, tem večje bo priznanje našemu proizvodu in s tem našemu imenu, imenu Petrol.

J. Meze

Najprej moramo spreminiti miselnost

V TOE Nova Gorica smo realizacijo plana za leto 1997 z nasmeškom spremljali samo do meseca aprila. Takrat je postalo jasno, da zaradi ukrepov v sosednji Italiji planiranih količin prodaje ne bo možno doseči - vsaj pri nekaterih segmentih ne. Takoj pa je postalo jasno - čeprav ne vsem - da se masovni nakup bencina sicer manjša, a da se s tem ne smemo sprijazniti in tarnati, češ, zdaj je vsega konec. Celotnega izpada količin res ne moremo nadomestiti, bistveno je, da začnemo takoj izkoriščati notranje rezerve, ki so odvisne od samega osebja.

Preskočiti moramo samo prvo oviro, prepričanje mnogih, da nam tedaj, ko stranka zapelje na bencinski servis in napolni rezervoar svojega avtomobila - jasno, da sama - ostane ena sama naloga, pobrati denar. Ko bo ta ovira premagana in se bomo zavedali, da moramo ob prihodu stranke na naše dvorišče začeti ravnati kot pravi trgovci, ki nastopi v vlogi gentilemana, pa prodajalca, svetovalca in še koga, ter začne tržiti trgovsko blago, LBZ in ostalo, bo pot do uresničevanja zastavljenih ciljev lažja.

V Novi Gorici smo junija izdelali plan za posamezne bencinske servise po skupinah blaga - mesečno do konca leta 1997 in ga razdelili na

Plan BENCINI, kjer smo polletno prodajo primerjali z načrtanimi letnimi količinami, preostanek smo s pomočjo metod za planiranje razdelili po posameznih mesecih od julija do decembra na bencinske servise. Rebalansa plana nismo pripravili, jasno pa je, da planiranih količin ne bo možno doseči.

Plan SREDNJI DESTILATI, kjer smo naredili enak postopek in bo plan dosežen.

Plan UNP je doživel enak postopek in tudi plan bo dosežen.

Plan OTB - realizacija: plan OTB - marža je imel enak postopek. Polletni rezultati in negativni trendi, ki so se nadaljevali v juliju, avgustu in septembru, nam narekujejo, da čimprej preskočimo prvo oviro, ki sem jo omenil v uvodu. Imamo veliko notra-

njih rezerv, ki jih moramo samo aktivirati.

Plan OLJA, MASTI smo obdelali po enakem postopku, rezultati pa se morajo izboljšati.

Plan PROTON smo podvrgli enakemu postopku. Bencinski servisi, ki plan dosegajo, narekujejo tistim, ki ga ne, in kronično tarnajo, da »ne gre«, naj čim prej pljunejo v roke in se spopadejo s trženjem zahtevnega proizvoda. Poslovojem bencinskih servisov smo razdelili tako razdelane plane, zdaj mesečno spremljamo realizacijo po posameznih segmentih, delamo analize, in jih razgrnemo na posame-



znih sestankih in skupinskih sestankih s poslovojem, ki morajo razložiti vzroke za odmik. Poslovojem je dolžan seznaniti osebje servisa s planiranimi količinami (seveda v okviru poslovne skrivnosti), saj mora osebje s tem živeti.

Pohvalno je, da boljši poslovojem ne čakajo konca meseca, da izvedo rezultate poslovanja, ampak že desetega dne pokličejo »kje sem pri ostalem trgovskem blagu, kje sem pri protonu«.

I. Pipa

Vsak bencinski servis bo imel lasten plan

Na mnogih naših bencinskih servisih se je prodaja v zadnjem času precej zmanjšala. Da bi ustavili nadaljnji negativni trend, smo začeli pripravljati razne ukrepe, med drugim bo imel vsak bencinski servis lasten plan poslovanja.

Posebej natančno smo do konca leta predvideli prodajo goriv, prodajo LBZ, zlasti protona in ostalega trgovskega blaga.

V TOE Maribor menimo, da so ukrepi tudi v skladu z oceno poslovanja in pregleda realizacije ciljev iz strateškega poslovnega načrta, ki ga v celoti podpiramo, saj smo prepričani, da le na osnovi načrtovanja poslovanja in določanja poslovne politike na mikro

ORSP

Tudi mi smo lahko ponosni nanj smo lahko ponosni nanj



Rojen je bil leta 1930 ter takoj začel delati. Po naših zakonih o delovni dobi bi smel že zdavnaj oditi v pokoj. Toda ford A še pridno dela,

in makro ravni lahko ohranimo globalni cilj, to je, da obdržimo tržni delež in s tem tudi celoten prihodek. Ob tem moramo hkrati skrbeti za dvig kakovosti poslovanja na vseh ravneh, saj je pred nami velik cilj - pridobiti ISO standard. Dela je dovolj, zlasti še, ker bi morali do leta 2000 vsako leto za 3 odstotke znižati število zaposlenih.

A. Glogovšek

Takoj bi morali ukrepati

Pri planiranju prodaje in stroškov smo že do zdaj izhajali iz planov prodaje in planov stroškov na svojih bencinskih servisih. Ti so bili osnova za plane prodaje na drobno. Vanje so se vključevali poslovojem bencinskih servisov, ki dobro poznajo svoje okolje, v katerem že več let delajo. Res pa je, da so bili to v glavnem plani za goriva, za Proton in ostalo trgovsko blago ter nekaj vrst stroškov. Te vrste planiranih količin in stroškov smo tudi mesečno spremljali po bencinskih servisih. Posebni ukrepi niso bili potrebni, razen pri Protonu, saj je ugodna sezona prispevala k izpolnjevanju plana.

E. Piciga

le delovno področje je zamenjal. Sprva je služboval kot taksi - bil je celo med prvimi v Ljubljani - zdaj nastopa na raznih prireditvah starih vozil, kjer vedno zbujajo pozornost. Svojemu lastniku Rudiju Ferležu pa prinaša tudi veselje in zadovoljstvo, saj ga nikdar ne razičara in celo 600 km dolgo pot po »hribih in dolinah« opravi brez težav. Seveda ima nekaj zaslug tudi njegov lastnik, ki se kot strojnik bolje spozna na drobne svoje prijatelja in tudi sam skrbi zanj.

Med drugim se je odločil, da bo uporabljal motorno olje proton, name-njeno dieselskim vozilom, ker ima večje mazalne sposobnosti, pa nobenih usedlin, ki so se pojavljale pri nekaterih drugih znamkah olja.

S celjsko teritorialno enoto pa Rudi Ferlež ne sodeluje samo kot redni kupec in uporabnik olja proton - tudi za novejši avto jemlje našo blagovno znamko, avant - ampak se z njenimi sodelavci tudi pogovori o raznih drugih vprašanjih in pri njih poišče nasvet. Svojega prijatelja ford A je Petrolu in njegovim kupcem predstavil že leta 1968, ko so odprli bencinski servis Šentjur, pojavila pa sta se tudi leta 1986 na otvoritvi bencinskega servisa Planina pri Sevnici in požela zanimanje prisotnih, ki iz leta v leto raste.

In kakor vidite na fotografiji, lastnik Ferlež ponosno pokaže, s čigavo pomočjo teče njegovo vozilo »kakor po maslu«.

Kaj je potrebno vedeti o ekstra lahkem kurilnem olju (KO-EL)?

Ekstra lahko kurilno olje (KO-EL) je zahteven tehnični proizvod, ki ga pridobivamo iz surove nafte. Glede na vrsto surove nafte in vrsto procesa predelave, dobimo praktično unikatni proizvod, ki mora ustrezati določenim kakovostnim zahtevam. Odvisno od vrste oz. tipa rafinerije je količina vseh kurilnih olj v celotnem izplenu rafinerije običajno od 20% do 40%. Temperaturno območje pridobivanja leži med 180 °C in 370 °C. Destilati nafte iz tega temperaturnega področja se uporabljajo kot goriva za dieselske motorje in za manjše ogrevalne naprave.



Rafinerija

KO-EL je zmes ogljikovodikov v kateri je zastopanost ogljika približno 86,5 % in vodika približno 13,3 %. Ima zelo visoko kurilno vrednost v razmerju do volumna in je zato primeren za skladiščenje v kletnih in podzemnih rezervoarjih. Plamenišče nad 55°C uvrščata KO-EL v skupino A III (stopnja nevarnosti požara in eksplozije), ki dopušča dokaj enostavne varnostne ukrepe pri skladiščenju.

Da KO-EL kot proizvod lahko pride na trg pa mora prestati celo množico kemijsko-fizikalnih analiz, ki so pred prodajo končnemu kupcu zbrane v Potrdilu o kakovosti. Vsaka pošiljka blaga mora ustrezati vsaj minimalnim zahtevam, ki so podane v slovenskem standardu SIST 1011 (Slika 1: Zahtevane fizikalno kemijske lastnosti po standardu SIST 1011), ki je poslovenjen evropski standard z nacionalnim dodatkom.

Kljub temu, da standardi niso zahteva ampak priporočilo, smo v Petrolu ta standard privzeli kot minimalno tehnično obvezo, kateri mora ustrezati sleherni prodani liter KO-EL. Za izdelavo Potrdila o kakovosti (Slika 2: Potrdilo o kakovosti) je potrebno imeti laboratorij, veliko znanja in ustrezno opremo, vsi preizkusi pa morajo biti opravljeni po standardno predpisanih procedurah (ISO, ASTM, DIN, ...).

SIST 1011 - KURILNO OLJE EKSTRA LAHKO			
Preskušana lastnost	Enota	Vrednost	Preskusna metoda
Gostota @ 15°C	kg/m ³	≤ 860	SIST ISO 3675 ASTM D 4052
Plamenišče	°C	> 55	SIST ISO 2719
Točka tečenja	°C	≤ - 6	ISO 3016
Viskoznost @ 20°C	mm ² /s	2,5 - 6,0	SIST ISO 3104
Destilacija do 350°C predestilira	%V/V	≥ 85	SIST ISO 3405
Vsebnost žvepla	% m/m	≤ 0,20	SIST ISO 4260 SIST ISO 8754 SIST DIN 51400 1. + 7. Del
Korozivnost na baker (3h @ 50°C)		1	SIST ISO 2160
Koksní ostanek (iz 10 % V/V destilacijskega ostanka)	% m/m	≤ 0,15	SIST ISO 10370
Pepel	% m/m	< 0,01	ISO 6245
Vsebnost vode	mg/kg	≤ 500	ASTM D 1744 DIN 51777, del 1
Vsebnost sedimentov	mg/kg	≤ 200	DIN 51419
Kurilna vrednost	MJ/kg	≥ 42,00	DIN 51900 1. + 2. ali 3. del ASTM D 4868
Opomba: Kurilno olje ekstra lahko mora ob prodaji končnemu uporabniku vsebovati rdeče barvilo in indikator za označevanje goriva. Ob nabavi oziroma uvozu je kurilno olje ekstra lahko neobarvano.			

Slika 1: Zahtevane fizikalno kemijske lastnosti po standardu SIST 1011

POTRDILO O KAKOVOSTI

št.

Vrsta blaga:
Kraj skladiščenja:
Rezervoar:

Kurilno olje - ekstra lahko
Instalacija Sermin Koper
R- (m/t ».....«)

Št. naročila:

Prejemnik:.....

Fizikalno kemijske lastnosti	Vrednost	Enota	Metoda
Gostota pri 15°C	834,9 (833,8 z)	kg/m ³	ASTM D 4052
Viskoznost pri 20°C	4,14	mm ² /s	ISO 3405
Točka tečenja	-18°C	ISO 3016	
Plamenišče	63,5°C	ISO 2719	
Koksní ostanek (10% dest. ostanka)	0,03	%m/m	ISO 10370
Vsebnost pepela	-	%m/m	ISO 6245
Vsebnost vode	97	mg/kg	ASTM D 1744
Vsebnost sedimentov	7	mg/kg	DIN 51419
Vsebnost žvepla	0,16	%m/m	ISO 8754
Sp. kurilna vrednost	42,88	MJ/kg	ASTM D 4868
Barva	rdeča		vizualno

Opombe:

Vzorčeval: INSPECT Koper
Analizo opravil: PETROL Laboratorij Zalog

Ura:

Dne: 22. 09. 97
Dne: 22. 09. 97

**Sektor tehnična služba
in kontrola kakovosti
vodja**

Ljubljana, dne: 22. 09. 97

Slika 2: Potrdilo o kakovosti

Za uporabnika oziroma kupca KO-EL pa so pomembne predvsem naslednje kakovostne zahteve:

- vsebnost žvepla
- temperatura tečenja in
- kurilna vrednost.

Vsebnost žvepla

Vsebnost žvepla se je od prej dovoljenega 1% (Pravilnik o kakovosti kurilnih olj, Ur. list SFRJ, št.49/83) znižala na samo 0,20%, dejanska vsebnost žvepla pa je pri Petrolovih dobavah KO-EL pod 0,15%. Tako se je onesnaževanje z žveplovim dioksidom pri kurjenju s kurilnim oljem ekstra lahko zmanjšalo za približno šestkrat.

Temperatura tečenja

Temperatura oz. točka tečenja je predpisana s standardom in je lahko največ -6°C . Ta podatek nam pove, do katere temperature je gorivo še tekoče. Če je kurilno olje izpostavljeno nizkim temperaturam, pride v gorivu do izločanja kristalov parafina, kar v prvi fazi povzroči motnost, v nadaljevanju pa njegovo strjevanje. Ta neugodna lastnost goriva je posledica njegove sestave in je v celoti ni mogoče odpraviti. Nizkotemperaturne lastnosti KO-EL ob pravilnem skladiščenju pri uporabnikih sicer niso pomembne, saj se mora po Pravilniku o spravljanju in hrambi kurilnega olja (Ur. list št. 45/67) le-to hraniti oz. skladiščiti le v prostorih, kjer je zagotovljena zaščita pred vplivom nizkih temperatur. Če gorivo hranimo

v rezervoarjih (podzemskih ali rezervoarjih, postavljenih v kletih, kurilnicah ipd.), morajo ti biti vgrajeni oz. postavljeni v skladu z navodili za gradnjo tovrstnih objektov, ki zagotavljajo varnost skladiščenja, kot tudi uporabnost goriva pri nizkih zunanjih temperaturah. Enako velja tudi za vse cevovode in elemente sistema, s katerimi je rezervoar povezan z gorilcem oz. pečjo.

Točka tečenja KO-EL se po standardu čez leto sicer ne spreminja, dejansko pa v jesenski in spomladanski, posebno pa v zimski sezoni Petrol nabavlja gorivo, ki ima veliko nižjo točko tečenja (tudi do -25°C).

Uporabniki, pri katerih je kurilno olje izpostavljeno nizkim z zunanjim temperaturam, morajo nabaviti gorivo v zimski sezoni, da bi se izognili težavam zaradi strjevanja goriva. Z aditiviranjem goriva z depresanti je sicer mogoče nizkotemperaturne lastnosti precej izboljšati, vendar natančnega učinka delovanja aditiva ni možno napovedati. Zaradi različnih načinov predelave nafte v rafinerijah je sestava goriv različna, s tem pa tudi učinek aditiva. Če se odločimo za dodajanje aditiva, pa lahko pričakujemo ustrezen uspeh le, če smo to naredili pravočasno (ko je gorivo še povsem bistro) in če smo poskrbeli za zadovoljivo mešanje aditiva z gorivom (pred oz. med polnjenjem rezervoarja).

Kurilna vrednost

Kurilna vrednost kurilnega olja je nad $42,6 \text{ MJ/kg}$ ($36,2 \text{ MJ/l}$ ali $10,08 \text{ kWh/l}$), kar ga uvršča med energente z največjimi kurilnimi vrednostmi glede na volumen. V primerjavi s trdnimi gorivi ima popolnejše zgorevanje (praktično brez ostankov), manjše onesnaževanje okolja (samo 0,20 % žvepla), omogoča večjo toplotno obremenitev kotla (manjši kotel), možna je avtomatizacija kurjenja, lažja sta manipulacija in skladiščenje. V primerjavi s plinastimi gorivi pa je kurilno olje EL cenejše, njegova uporaba je enostavna in varna, saj ni eksplozivno.

Da ne bi prišlo do težav in motenj pri ogrevanju, je potrebno vso pozornost posvetiti rednim vzdrževalnim delom v času med dvema kurilnima sezonama, kot tudi čiščenju samih rezervoarjev v katerih skladiščimo kurilno olje. Na



Slika 3: Laboratorij Zalag

dnu rezervoarja se namreč lahko nabira drobna umazanija, mulj in morebitna kondenzirana voda, nivo teh usedlin pa lahko sčasoma doseže višino sesalnega koša, kar ima lahko za posledico manjše ali večje težave v dovodu goriva do peči. Rezervoar je zato potrebno občasno (približno na 5 let) izprazniti v celoti in z dna odstraniti morebitne usedline in nečistočo. Koš, ki se nahaja na koncu sesalne cevi, mora biti dvignjen najmanj 5 cm nad dnom rezervoarja.

Za skladiščenje moramo uporabljati rezervoarje iz jeklene pločevine ali drugih ustreznih materialov (dvoplaščni rezervoarji ali enoplaščni z ustrezno lovilno posodo). Ti morajo biti grajeni in preizkušeni (atestirani) v skladu z veljavnimi standardi, kar velja tudi za njihovo vgradnjo in postavitev na mestu uporabe. Tehnične predpise za pravilno hranjenje ekstra lahkega kurilnega olja, podrobno zajema že omenjeni Pravilnik o spravljanju in hrambi kurilnega olja. Poleg predpisov, ki jih zajema ta pravilnik, je v nekaterih predelih Slovenije v veljavi tudi odločba Odloka o varstvu virov pitne vode (področja v katerih so večja zajetja pitne vode), po katerem se zahteva registracija (prijava) vseh rezervoarjev, v katerih se skladišči kurilno olje. To registracijo je mogoče opraviti preko geodetske uprave, ki je zadolžena za območje, na katerem stoji rezervoar.

Da bo pozimi vaš dom topel pa je potrebno ob upoštevanju navedenih napotkov pred vsako kurilno sezono preveriti delovanje vašega gorilca in ga po potrebi očistiti in nastaviti. Želimo vam toplo zimo.

Petrol d.d. Sektor tehnična služba in kontrolakakovosti, sept. 1997

mag. Matjaž Janežič dipl. ing.



Alternativna goriva za osebna vozila

Kako hitro bodo goriva fosilnega izvora izpodrinjena s strani alternativnih vrst goriv. Pri ogrevanju je že zaslediti trend nadomeščanja predvsem premoga z bolj čistimi viri energije, med drugimi tudi s sončno energijo. Kakšno pa je stanje na področju osebnega transporta, se bomo morda že jutri vozili na plin, morda elektriko, ali celo na vodik?

Elektrika?

Če lahko popolnoma verjamemo časopisnim poročilom, potem nezadržno prihaja doba avtomobilov na električni pogon. Na Švedskem so že priredili prvi rally za avtomobile na električni pogon. Peugeot je že pričel z resnejšim preizkusom v La Rochellu, kjer testirajo približno 2000 vozil modela Peugeot 106 Electric. Dejstva, ki so do sedaj preprečevala širitev uporabe električnih vozil pa še vedno obstajajo in se niso bistveno spremenila. Že omenjeni rally, katerega dolžina je bila 550 km je trajal kar 4 dni, najdaljša etapa pa je znašala le 70 km. Razdalj daljših od 70-75 km namreč z dosedaj poznano tehnologijo danes še ni mogoče premagovati brez vmesnega polnjenja akumulatorjev. Hitrosti in doseženi časi pa so popolnoma primerljivi z dosežki kolesarjev na tako dolgi progi. Vir energije v Peugeotu 106 Electric je hlajen nikel-kadmijev akumulator, ki napaja elektromotor z močjo 20 kW (27 PS) in maksimalnim vrtilnim momentom 127 Nm. S tem vozilom je brez vmesnega napajanja mogoče prevoziti do 75 km. Velika pomanjkljivost, kot pri vseh vozilih na električni pogon, je teža akumulatorjev, ki skupaj znaša 260 kg in je razdeljena na sprednjem in zadnjem delu vozila. Poleg tehničnih problemov pa koncept elektromobila ogroža tudi cena vozila samega in akumulatorjev, ki je trenutno astronomsko visoka in popolnoma neprimerna za resnejše trženje tega vozila. Tudi varstvo okolja predstavlja dokaj težaven problem, predvsem odstranjevanje izrabljenih akumulatorjev (težke kovine) in tekočine (kisline) v njih.



GM EV1 na električni pogon

Zemeljski plin?

Z veliko več optimizma navdaja koncept pogona na zemeljski plin, ki je tehnično in tehnološko gledano že rešen in izvedljiv. BMW že ponuja dve serijski vozili BMW 316 g Compact in BMW 518 g Touring, ki za pogon lahko uporabljata super bencin ali pa zemeljski plin. Preklop iz enega na drugo gorivo je izveden avtomatsko. Možnost uporabe zemeljskega plina kot goriva je podražil ti dve vozili za približno 7000 DEM, kar bi ob skupno realno zmanjšanih stroških za posamezno vozilo lahko bila v nekaj letih dobra osnova za obsežnejše trženje teh in podobnih vozil. Ekološko gledano bi z vozili na zemeljski plin lahko zmanjšali emisije ogljikovega dioksida za približno 25% in emisije ogljikovega monoksida za 5%. Delna pomanjkljivost, ki jo takšna sprememba povzroči je zmanjšanje prtljažnega prostora, kjer je potrebno namestiti 80 litrski debelostenski rezervoar, ki zadostuje za približno 200 km vožnje. Naslednji korak, ki bi ga bilo potrebno storiti pa je razširitev mreže črpalk za polnjenje zemeljskega plina. V Münchnu so pred kratkim postavili šele tretjo črpalko za polnjenje zemeljskega plina v Nemčiji.

Vodik I?

Najčistejši vir energije za pogon osebnih vozil je prav gotovo vodik, vendar pa bo na njegovo uporabo izven raziskovalnih laboratorijev potrebno precej čaka. Mercedes favorizira razvoj »zgorovalne celice«, v kateri se v elektrokemijski reakciji vodik in kisik združujeta (fuzionirata) v vodo, pri tem pa nastaja odvečna



Potrebni so prepogosti priklopi na električno omrežje.

električna energija. Tehnični in tehnološki problemi pri tem projektu pa so še tako veliki, da serijske proizvodnje še ni pričakovati vsaj še nekaj desetletij.

Vodik II?

Obstaja pa tudi možnost za zgorevanje vodika v batnem motorju, ki je tehnično gledano veliko lažje rešljiva. V tem primeru pa je težava v tem, da so stroški energije za pridobivanje čistega vodika še mnogo previsoki za široko uporabo. Poleg tega pa obstajajo še nekateri problemi tehnične narave glede varnega skladiščenja in polnjenja vodika v rezervoarje vozil, saj je vodik najbolj eksploziven plin. Kako nevaren je vodik najbolj nazorno predstavimo z dvema nesrečama v 20. stoletju. Prva nesreča je eksplozija Hindenburgove »zračne ladje«, ki se dogodila v 30-ih letih, druga pa nesreča »vesoljskega čolnika« Challengerja v osemdesetih letih. V obeh primerih je prišlo do eksplozije vodika. Čeprav je med obema nesrečama minilo 50 let, se v tem času na področju varnega shranjevanja vodika ni zgodilo dovolj, da do takšnih nesreč ne bi prihajalo. Zavedati se je potrebno, da so bili za varnost v primerih Hindenburg in Challenger odgovorni strokovnjaki, pa jih vseeno niso mogli preprečiti. Zatorej bo preteklo še mnogo časa preden bo vodik kot gorivo primeren za uporabo s strani milijonov navadnih uporabnikov.

Po reviji:
Avto moto sport
Prevedel in obdelal:
mag. Matjaž Janežič dipl. ing.

V Medijskih Toplicah opazen referat iz Nafta Lendava

Sanacija opuščenih globokih vrtin

Na letošnjem srečanju in strokovnem posvetovanju rudarskih in drugih strokovnjakov na temo »Nevarni pojavi«, ki sta ga septembra v Medijskih Toplicah organizirala Rudarska reševalna služba rudnikov Slovenije in Rudnik Zagorje v zapiranju, se je s strokovnim referatom predstavil tudi dipl. ing. Marijan Kraljič, tehnični vodja sektorja RPNP v Nafti Lendava. V svojem referatu »Sanacija opuščenih globokih vrtin« je predstavil, kako opuščene nesanirane vrtnice lahko ogrožajo okolje in kako jih je možno sanirati. Kraljič v referatu prikazuje, da so na ozemlju Slovenije, predvsem v njenem severovzhodnem delu, v preteklosti zgradili številne globoke vrtnice za

- raziskave in proizvodnjo ogljikovodikov (surove nafte in zemeljskega plina)
- raziskave podzemeljskih skladišč zemeljskega plina
- raziskave in proizvodnjo termalnih oziroma termomineralnih voda
- raziskave in proizvodnjo mineralnih voda.

Veliko število vrtin je po raziskovanju oziroma izkoriščanju ostalo opuščenih in nesaniranih. Opuščene vrtnice brez predhodne ustrezne sanacije so podobno kakor vsi drugi rudarski objekti potencialno nevarne in ogrožajo okolje.

Kako opuščene nesanirane vrtnice ogrožajo okolje?

Vrtnice se med seboj bistveno razlikujejo z ozirom na svoje tehnične značilnosti (globine, premere vrtanja, zacevitve, cementacije, perforacije...) ter glede na vrste in lastnosti prevrtanih kamnin. Lahko trdimo, da v svetu ni dveh povsem enakih vrtin. Zato je podrobno analizo vseh nevarnosti, ki jih povzročajo opuščene nesanirane vrtnice, možno izdelati le za vsako vrtnico posebej, odvisno od njenih karakteristik in pogojev v vrtnici. Globalno in splošno analizo lahko naredijo na osnovi predpostavljenih podatkov za reprezentativno vrtnico,

ki približno odgovarja stanju večine opuščenih vrtin.

Po zaključenem raziskovanju ali izkoriščanju in zapiranju vrtnice se v njej - odvisno od lastnosti v posameznih ležiščih vzpostavi »psevдостatično stanje« s slojno (mineralizirano) vodo v spodnjem, tekočimi ogljikovodiki v srednjem in zemeljskim plinom v zgornjem delu vrtnice.

Količina slojnih fluidov v vrtnici in tlaki, pod katerimi se nahajajo, se nenehno spreminjajo, odvisno od hidrodinamičnih pogojev v razkritih ležiščih.

Nevarnosti, ki jih povzroča tako opuščena vrtnica, so razen hidrodinamičnih pogojev v vrtnici odvisne od njene tehnične kondicije in sicer:

- ob zadovoljivi tehnični kondiciji vrtnice se pretakajo slojni fluidi med posameznimi ležišči in **onesnažujejo globoka ležišča termomineralne vode**
- dotrajana oziroma poškodovana armatura na ustju vrtnice omogoča **izbruh slojnih fluidov in onesnažuje okolico vrtnice**
- dotrajana oziroma poškodovana kolona zaščitnih cevi omogoča **uhajanje slojnih fluidov v podtalni**

co in onesnaževanje vodonosni kov pitne vode.

Iz tega izhaja ugotovitev, da opuščena nesanirana vrtnica čez čas vedno bolj onesnažuje okolje. Če temu dodamo še nevarnosti, ki jih povzročajo površinski objekti vrtnice (ustje, jašek, izplačna jama, betonski temelji...), sledi, da jo je potrebno sanirati takoj po zaključenih raziskavah (raziskovalne vrtnice) oziroma pridobivanju (proizvodne vrtnice).

Postopek za sanacijo opuščenih globokih vrtin

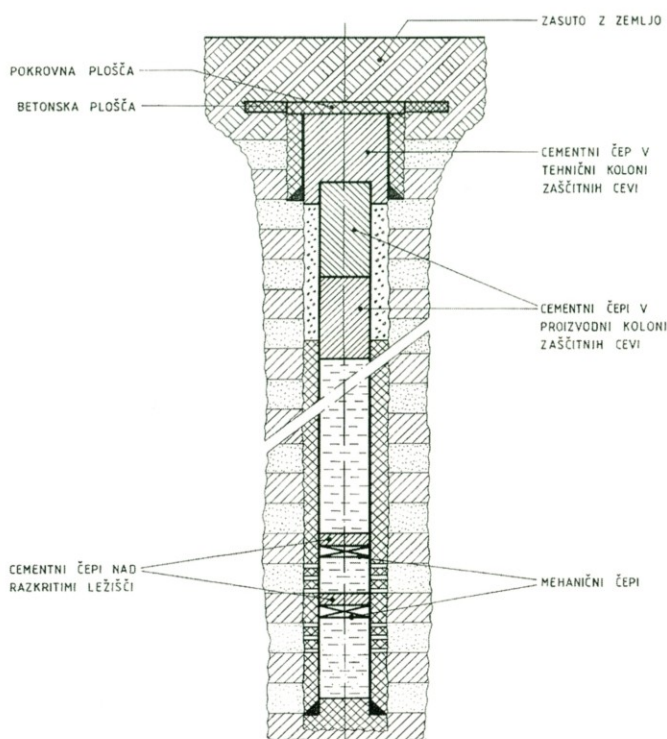
Da bi bila sanacija opuščenih globokih vrtin uspešna in da bi preprečili negativne posledice za okolje, je potrebno za vsako vrtnico na osnovi podatkov izdelati podroben program za sanacijo. Čeprav se programi razlikujejo glede na pogoje v ležiščih in posameznih vrtnicah, lahko določimo globalni program sanacije, ki zajema več aktivnosti:

- ugotavljanje dejanskega stanja v vrtnici (slojnega tlaka, temperature, vrste in sestave slojnih fluidov)
- ugotavljanje obstoječega tehničnega stanja ustja vrtnice
 - proizvodne kolone zaščitnih cevi
 - kvalitete cementnega kamna okrog kolone zaščitnih cevi

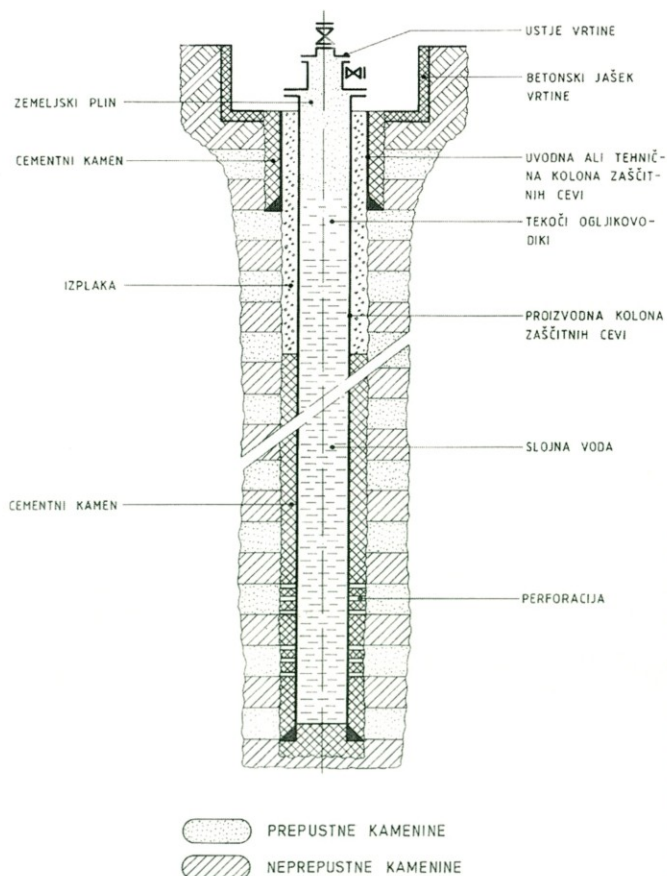


Avgusta so na polju Petišovci pri poglobljanju vrtnice Pg-2 izvedli razvojni projekt vrtanje globokih vrtin z manjšim premerom. Projekt bo delno subvencioniralo tudi ministrstvo za znanost in tehnologijo. Marijan Kraljič (na posnetku pred vrtnico Pg-2) pravi, da so z vrtanjem prišli tudi do vzpodbudnih rezultatov za nadaljnje raziskave.

SANIRANA OPUŠČENA VRTINA



NESANIRANA OPUŠČENA VRTINA



- polaganje mehaničnih in cementnih čepov nad vsakim razkritim intervalom ali mestom poškodbe (nehermetičnosti) proizvodne kolone
- polaganja cementnega čepa v intervalu od globine cementa cijje proizvodne kolone zaščitnih cevi do globine vgradnje uvedne ali tehnične kolone (s prekrivanjem približno 50 m)
- odstranjevanje dela proizvodne kolone do globine vgradnje uvedne oziroma tehnične kolone zaščitnih snovi
- polaganje cementnega čepa znotraj uvedne ali tehnične kolone zaščitnih cevi do 2 m pod površino terena
- varjenje pokrovne plošče na uvedno oziroma tehnično kolono zaščitnih cevi
- polaganje (vgradnja) betonske

plošče nad pokrovno ploščo

- odstranjevanje betonskega jaška (1,5 m pod površino zemlje) z vseh betonskih temeljev, sanacija izplačne jame in ravnanje terena okrog vrtine.

Zaključek

Opuščene nesanirane globoke vrtine predstavljajo za okolje veliko potencialno nevarnost, predvsem zaradi možnosti, da bi nenadoma izbruhnili slojni fluidi, da bi prišlo do onesnaževanja površinskih in podzemnih voda ter obremenjenosti okolja s površinskimi objekti. Nevarnosti se čez čas stopnjujejo zaradi korozije zaščitnih snovi in armature na ustju vrtine ter hidrodinamičnih procesov v vrtini. Zato je potrebno začeti s sanacijo takoj po končanih raziskavah ali izkoriščanju, ko je vrtina tehnično primerna za vse posege. Vsako odlaganje sanacije lahko povzroči velike dodatne tehnične probleme in dodatne stroške, verjetnost, da bo sanacija uspešna, pa se zmanjšuje. Če sanacijo opuščene vrtine izvedemo pravočasno (vsaj pred intervencijskimi posegi) in v skladu z globalnim programom, odpravimo nevarnosti, ki jih povzročajo opuščene vrtine, zemljišča, na katerih se vrtine nahajajo pa lahko uporabimo v druge namene, pravi Marijan Kraljič.

Š. Prša

Prvi inovacijski odmevi v Nafti Lendava

Konec aprila je začel veljati v Nafti Lendava nov pravilnik o inovacijah. Hkrati so naslovili na zaposlene tudi vabilo k sodelovanju na inovacijskem področju. Družba je bila namreč v preteklosti med tistimi podjetji doma in tudi zunaj Slovenije, ki so se lahko pohvalila z velikim številom pomembnih inovacijskih dosežkov. Ker pa je zaradi težav v zadnjem desetletju zanimanje za inovacije padlo, so želeli v Nafti Lendava s pomočjo novega pravilnika, ki ureja to dejavnost, ustrezno današnjemu času ponovno vzpodbuditi zanimanje zaposlenih za inovacije.

Kakor kaže, se je začelo pri inovacijah premikati. Komisija, ki so jo ustanovili, je na svoji drugi seji že predlagala, da bi podelili prvo inovacijsko nagrado. Predlagatelj je bil nagrajen za koristen predlog. Čeprav ne gre za izum ali tehnično izboljšavo, je pomembno za začetek tudi to.

Komisija je razpravljala tudi o novem inovacijskem predlogu. To pa je razveseljivo, saj so zaposleni začeli spoznavati, da za inovativen predlog, ki je plod razmišljanja in znanja, ni pomembna le denarna nagrada, ampak tudi dejstvo, da vstopaš v skupino ljudi, ki s svojo inovativnostjo prispevajo k napredku in uspešnosti podjetja.

Š. Prša

»Bencinski servis ni zlata jama, potrebno je delati«

Andrej Rovan se je odločil za najem bencinskega servisa, ker je videl v tem velik izziv. Po dobrih dveh letih dela na Črnem vrhu nad Idrijo je dokaj zadovoljen z doseženim, vendar ima še veliko načrtov

Široka asfaltirana cesta pelje mimo majhnih naselij z rožami na oknih in v vrtovih ter z romantično naravo v ozadju. Nato se za rahlim ovinkom pojavi bencinski servis, ne posebno velik, a po zunanosti nekoliko drugačen od ostalih, s samimi steklenimi stenami. Napis nad vrati pove, da ga upravlja najemnik. To je Andrej Rovan. Zaposlenega ima samo enega prodajalca, čeprav bi potreboval dva, a v bližini ne najde nikogar s trgovsko izobrazbo, delavec iz oddaljenega kraja bi bil predrag. Ženska prav tako ne more biti, kajti »pozimi bi morala plezati po strehi in kidati sneg, ki ga namede tudi za cel meter ali še več«. Tudi plužiti je potrebno, saj se komunalci pripeljejo skoraj sredi noči in do takrat, ko je servis odprt, je spet vse zasneženo.

In zakaj se je Rovan odločil za najem bencinskega servisa?

Ko se je vrnil iz Avstralije, kjer je bil 12 let, se je zaposlil v Petrolu, najprej kot prodajalec, nato je postal poslovodja. O najemu je razmišljal več let, ker je v njem »videl izziv«, iz slabega je hotel narediti dober bencinski servis. In kakor pravi, je cilj v precejšnji meri že dosegel. »Le vremena nisem pravilno ocenil. Zadnji 2 leti je



Najemnik Andrej Rovan sam opravi tudi velik del administrativnih nalog

bilo izredno slabo. In ko začno v radiu opozarjati voznike na verige, pol prometa odpade«.

Odpadejo vsi tisti, ki se iz notranjosti vozijo na Goriško ali obratno, in so se navadili na ta servis ter redno kupujejo na njem, pa tudi lastniki počitniških hiš pridejo redkeje. Tovornjakov pa tako ni, ker ne smejo voziti po celotnem odseku. In hotel, ki stoji nasproti bencinskega servisa je že 8 mesecev zaprt. Ostanjejo samo stranke iz Črnega vrha in okoliških krajev, ki kupujejo poleg goriv tudi nadomestne dele za avtomobile, traktorje in druge kmetijske stroje ter motorno olje - »seveda proton«. Od goriv dobijo osvinčen in neosvinčen bencin,

plinsko olje, svetilni petrolej in kurilno olje, ki ga natakajo v ročke ali sode.

»Če kdo potrebuje celo cisterno, mu jo naročimo v skladišču Ajdovščina«, od česar servis ne dobi nobene marže, a če »narediš stranki uslugo, jo privežeš nase«.

Po Rovanovem mnenju je glavni adut v tem, da imajo bencinski servis dalj časa odprt (od 7.00 do 20.00), in da je postrežba klasična. Stranke so zadovoljne, ker jim natočijo gorivo, obrišejo vetrobranska stekla, vprašajo, kaj potrebuje njihov avto, vmes pa lahko še poklepetajo in izvedo zadnje novice. V bližini je več športnih klubov, ki jih Andrej Rovan od časa do časa podpre z manjšo vsoto, in tako navezuje odnose z njihovimi člani, ki se redno ustavljajo ob črpalkah črnovrškega servisa.

Žal pa ne prihajajo na bencinski servis samo prijazne stranke, ki kupijo, kar potrebujejo, poklepetajo in se odpeljejo. V kraju je nekaj fantov,



Dobri odnosi s policisti se vedno obrestujejo



ki radi pregloboko pogledajo v kozarec, potem pa nadlegujejo druge voznike. Andrej Rován jih je znal tako odpraviti, da »pod paro« ne pridejo več, in samo pomahajo, ko se peljejo mimo servisa, kupujejo pa le takrat, kadar so povsem pri sebi. A prav zaradi takih ljudi pred servisom nimajo hladilnika in klopi, kjer bi žejni vozniki posedeli in kaj malega popili. Andrej Rován pa bi rad postavil kiosk, kjer bi pripravljali tople sendviče, pečen krompir in podobno - a sanitarni inšpektor mu ne dovoli, dokler nima poklicnega gostinca in ločenega stranišča za ženske in moške. Gostinca bi našel, stranišča pa ne more kar tako postaviti.

Prav bi prišel tudi avtoelektrikar, ki bi popravil manjše okvare, s čimer bi spet pritegnili več voznikov in prodali več rezervnih delov. A noben avtoelektrikar nima trgovske izobrazbe, ki je pogoj za delo na servisu. Sicer pa mora inšpektor soglašati z vsem, kar bi hoteli dodati na bencinskem servisu. Tako si najprej želi kavni avtomat, a ne dobi dovoljenja, ker so vse stene steklene.

Inšpektor pa se ne vmešava v izbiro trgovskega blaga. O njem odloča najemnik in biti mora previden ter izbirati tisto, kar gre v promet, ali se ne pokvari, kajti »trenutno dobro prodajamo in blago hitro obračamo, ko bo padel sneg, bo vse obležalo na policah«. Glede izbire blaga je pa

problem tudi v tem, da mnogi dobavitelji sploh ne pridejo, ker se jim zaradi tako majhnih količin ne splača voziti. Kar zadeva odnose s Petrolom, je Andrej Rován zadovoljen. Najbolj je vesel, da so mu dali računalnik, zdaj si želi še program za finančno knjigovodstvo, ki bi ga sam vodil in bi potreboval samo nasvete, medtem ko mora zdaj precej drago plačevati celotno delo. Prosi tudi za snemalno kamero (lahko bi bila stara), ki bi registrirala vlomilce. Septembra so mu namreč vlomili. Tokrat sicer niso odnesli nič drugega kakor cigarete - verjetno jih je pregnal alarm - prihodnjič bo morda izginilo kaj več. Storitve, ki bi bili posneti, bi lažje našli, saj gre verjetno za

skupino iz bližnje okolice, ki rada poseže po tuji lasti. »Bencinski servis ni zlata jama, potrebno je delati,« če hočeš kaj imeti, zato našemu najemniku ni vseeno, kaj se dogaja z njegovo lastnino.

J. K.

Razmislimo

Če avto uporabljamo dovolj dolgo, nam bo prej ali slej dotrajal akumulator. V naši družini se je to letos zgodilo kar dvakrat. Nekatere izkušnje, ki sem jih ob tem doživel, so me spodbudile, da sem se nekoliko zamislil nad ravnanjem z akumulatorji in nad vlogo, ki jo ima oziroma bi jo ob tem mogel imeti Petrol. Ponavadi nas akumulator pusti na cedilu kar na lepem. Sprva še nismo povsem gotovi, ali je res na koncu svoje življenjske dobe ali smo ga sami po pomoti preveč izpraznili. Ko enkrat ali dvakrat poskušamo vžgati s kabli in ugotovimo, da je naprava resnično postala že preveč nezanesljiva, je še najbolj enostavno, da se zapeljemo do prvega bencinskega servisa in akumulator zamenjamo. Tam se bodo nekateri spomnili, da se akumulatorji med seboj ne razlikujejo samo po kapaciteti, ampak tudi po dimenzijah, po namestitvi priključkov

in morda še po čem, zato je zelo prav, če se na bencinski servis pripeljete z avtom, ki vam povzroča težave. Tako se prodajalec na servisu lahko takoj prepriča, kakšen akumulator je za vašega jeklenega konjička najbolj primeren. Če boste imeli srečo, vam ga bo zamenjal kar prodajalec, ki vam ga je prodal, če pa bo preveč zaposlen, boste to preprosto opravilo izvedli kar sami.

Ko je akumulator zamenjan, se zastavi vprašanje, kam s starim. Ko so mi letos pozimi na Bledu Petrolovi fantje zamenjali akumulator in dovolili, da sem jim starega pustil na servisu, sem bil prepričan, da je to vprašanje v našem podjetju rešeno podobno kakor za odpadna olja. A ko sem pred kratkim hotel drugi akumulator pustiti na bencinskem servisu v Medvodah, so mi fantje prijazno pojasnili, da o kakšnem zbiranju rabljenih akumulatorjev nič ne vedo in naj ga vržem kar v kontejner. Toda kako naj rabljen akumulator kar tako vržem v smeti? Če se bo žveplena kislina, ki je v njem, izlila, lahko povzroči škodo. Ali naj jo torej zlijem v naravo in z njo za nekaj časa pomorim travo, če se ne bo zgodilo še kaj hujšega ali kar v odtočni kanal? In tudi ko se znebim žveplene kisline, ali naj strupeno svinčevo vsebino kar tako odvržem?

V Sloveniji imamo 2 tovarni akumulatorjev, ki letno porabita kakšnih tisoč ton svinca. Ko so zaprli rudnik v Mežici, primarni svinec v celoti uvažamo. Imamo pa v Mežici tovarno za reciklažo svinca iz odpadnih akumulatorjev, ki ga predelajo tako, da je znova uporaben kot surovina v akumulatorski industriji. Tovarna ima čedalje več težav z nabavo surovine. Akumulatorskega odpada v Sloveniji ne dobi dovolj in ga mora uvažati, to pa je zmeraj težje. Po eni strani nekatere industrijske dežele ne dovolijo izvoza rabljenih akumulatorjev, po drugi strani pa je s podpisom baselske konvencije, ki močno omejuje trgovanje in transport nevarnih snovi, dovoljenje za uvoz starih akumulatorjev čedalje težje dobiti. Razmislimo, ali ne bi bilo koristno in za prodajo novih akumulatorjev stimulatívno, če bi vsak, ki bi na Petrolovem bencinskem servisu kupil nov akumulator, starega lahko pustil tam, in za to morda dobil še majhen popust. Stare akumulatorje bi lahko zbirali v področnih skladiščih in jih nato prodali v Mežico za predelavo. Tudi možnost, da bi stranki prodajalec na servisu zamenjal akumulator, morda proti plačilu, bi po mojem mnenju spodbudno vplivalo na prodajo akumulatorjev. Pa še za čisto Slovenijo bi nekaj naredili, ali ne?!

M. Vuk

Družina, fotografija in vinograd mu izpolnjujeta življenje

Med delovnim časom vodi Mirko ANŽELJ priprave za certificiranje po ISO 9001, po službi bije njegovo srce za družino, fotografiranje in vinograd



Vinograd ga je vlekel že v mladih letih

Že nekaj časa ga srečujemo, med drugim tudi preko njegovih prispevkov v časopisu, s katerimi nas vodi skozi pripravo na prejem certifikata ISO 9001. Bolje ga poznajo le ožji sodelavci v sektorju. Zdaj se je širšemu krogu predstavil z

razstavo fotografij v poslovni stavbi, in z njo zbudil večjo radovednost. Kdo je človek, ki se tako rad zazre v naravo in svoj fotografski aparat tako pozorno usmerja v zahajajoče sonce?

V rani mladosti je Mirko Anželj sanjal o tem, da bo postal zdravnik, v gimnazijskih letih je bil prepričan, da bo dober kirurg. Toda sošolec ga je prepričeval, naj se vpiše na strojno fakulteto - da ne bo odšel sam, je utemeljeval svojo željo. Morda je mladega Mirka prav želja, da bi pomagal drugim (lastnost, ki naj bi vodila zdravniške), pripravila do tega, da se je prijavil na strojno fakulteto. Kljub težavam, s katerimi se je srečeval med študijem, je zmaga trma - že takrat je hotel pripeljati do konca, če se je nečesa lotil. Diplomiral je in petnajst let kasneje opravil magisterij, a da se je v študijskih letih lažje preživljal, je med počitnicami opravljal vse mogoče, od fizičnega dela do poučevanja.

Po nekaj letih dela v



Letina je bila dobra

industriji je želel spoznati tudi delo na znanstvenem področju, nato se je znova vrnil v industrijo. V Petrolu, kjer je našel prijazno sredino in sodelavce, ki so mu bili vedno pripravljeni pomagati, se je spopadel z novim delovnim izzivom, uvajanjem sistema kakovosti v poslovanje podjetja v skladu z zahtevami standarda ISO 9001. Projektu se posveča z vso močjo in govori o njem z največjo zagnanostjo. Morda ga prav v tem



Pred otvoritvijo razstave je potrebno vse še enkrat pregledati



Slika z razstave

navdušenju včasih nekoliko zanese, da malce bolj gromko nastopi. Mirko Anželj ne zanika, da se vsi sodelavci, ki sodelujejo pri uvajanju sistema kakovosti srečujejo s težavami, saj smo ljudje zgolj ljudje, vsak s svojimi težavami, pogledi in željami. Upa pa, da se bo navdušenje vseh stopnjevalo, ko bo za nami certifikacijska presoja in bomo spoznali, da nam sistem kakovosti prinaša veliko prednosti in tudi koristi. Vsa naša prizadevanja se morajo izraziti v večjem zadovoljstvu kupcev kakor tudi vseh zaposlenih v Petrolu.

Kaj je pravzaprav ISO 9001? To je standard, ki v 20 točkah opredeljuje sistem kakovosti poslovanja v podjetju, celoten sistem kakovosti pa sloni na treh temeljih: v dokumentiranju postopkov in procesov v poslovanju podjetja, nenehnem usposabljanju vseh zaposlenih za kakovost in v notranjih presojah, ki predstavljajo vir informacij za izboljševanje poslovanja. Naloga Mirka Anželja je, da zasleduje in koordinira vse tri vidike sistema kakovosti.

Čeprav se Mirko Anželj z vso vnemo posveča nalogam pri izgradnji sistema kakovosti in pripravam za pridobitev certifikata kakovosti, najde čas tudi za kaj drugega. Zelo veliko mu pomeni družina in vesel je, da se starejši sin, študent in hčerka, maturantka, še vedno obrneta nanj, če kakšnega problema sama ne moreta razrešiti. Najmlajša hčerka, ki je »že« v mali šoli, pa atiju tako vsak dan poroča o svoji šoli.

Zelo zgodaj se je navdušil za filatelijo in fotografijo. Znamk že nekaj časa ne zbira več, čeprav še vedno hrani staro zbirko, fotografiranj pa ostaja zvest več desetletij. Prve posnetke je naredil že v osemletki, kjer je bil član krožka, v katerem so se med drugim učili razvijati filme in izdelovati črno bele fotografije. Začel je s starim očetovim fotoaparatom, kasneje pa je kupoval različno fotografsko opremo, tako da se danes ukvarja tako s črno belo kakor tudi z barvno fotografijo ter diapozitivi, pa tudi svet filma in video posnetkov mu ni neznan. S fotografijo se je zmeraj ukvarjal le ljubiteljsko, nikoli za denar, čeprav ne nasprotuje, če mu kakšno fotografijo tudi objavijo. In kaj najraje fotografira? Portret in krajino.

Pri portretu so mu najpomembnejše oči, obraz portretiranca pa mu predstavlja tista obzorja, ki mu velikokrat brez besed povedo marsikaj o življenju sočloveka na nasprotni strani objektiv.

Čeprav slika pokrajino povsod, kjer ga kaj posebej pritegne, je njegovo oko najpogosteje pripeto na Prekmurje. Pogled nanj ga vedno znova očara, njegove ravnice se mu zdijo čarobne, občuti njihovo širino, prevzamejo ga barve in rokavi ob Muri, žitna polja in Lendavske gorice. Poleg tega poskuša s pomočjo fotoaparata ohraniti stari svet, ki izginja. Vse manj je starih cimpranih hiš, mlinov, vse redkejši so lončarji, »še štrkov ni toliko kakor včasih«, in morda so mu štorke prav zato dragocen motiv.

In rad slika večerno sonce, privlači ga njegovo vsakodnevno umiranje, v njem vidi nekaj skrivnostnega, zanimajo ga kontrastne barve. Ko pripoveduje o tem, dobi človek občutek, da bi najraje vsak večer zrl v nebo in spremljal zaton sonca, da želja po fotografiranju resnično prihaja iz njegove duše, in da samo zanjo fotografira.

Mirko Anželj je tudi drugače vezan na Prekmurje. Tam živi njegova mama, ki jo obišče, kadar le more, in tam je vinograd, ki ga je sam zasadil, in mu pomeni prvinski stik z zemljo. Nanjo se je navezal kot otrok, ko jo je obdeloval z motiko, in že takrat spoznal, da se ji je potrebno posvetiti, jo gojiti, obdelovati in ljubiti. Ko je pred 10 leti začel gojiti lasten vinograd, se je dobro zavedal, da to pomeni delo, ki se začne ob trgatvi in konča ob naslednji trgatvi, vmes pa je potrebno saditi, okopavati, obrezovati, kositi, škropiti, obirati. So nekatera dela, na primer obrezovanje trte spomladi, ki ga nikomur ne prepusti, in druga, ko je vesel, če ga obiščejo prijatelji in mu pomagajo. In čeprav je Prekmurje daleč od Ljubljane, si želi v svojem vinogradu še veliko narediti. Pa tudi v Petrolu ne namerava držati križem rok.

J. K.

Odmevna konvencija Proton

Protonov avtomobilsko letalski miting na letališču Šoštanj

Že nekajkrat smo ob raznih priložnostih poudarjali, da prodajo in lojalnost do blagovnih znamk pospešujejo



Začeli smo z dirkaškim zajtrkom. Prilegel se je vsem, ne le dirkačem, saj so se z nekaterih koncev Slovenije gostje že zarana odpravili na pot.



Gostili smo tudi župana mestne občine Velenje, Srečka Meha. Zadovoljen je, je dejal, da smo poslovno sodelovanje z občino razširili tudi na športno. V mislih je imel seveda 14. Petrol rally, ki se je pričel v Velenju tisto popoldne.



Naš »največji« dirkač, petnajstkratni državni prvak Brane Kuzmič v razgovoru s »ceremonijal mojstrico«: »Dirke niso več take, kakor so bile nekoč.«

in dvigajo tudi neformalna srečanja z našimi poslovnimi partnerji. Eno takih družabnih srečanj je tudi konvencija Proton. Na njej zberemo vse slovenske zasebne avtomekanike, ki imajo v svojem prodajnem programu tudi motorno olje Proton. Prvi dve konvenciji smo pripravili lani in letos, obakrat v začetku februarja v hotelu Špik, tretjo smo prestavili v nov čas in na drugo lokacijo. Izkoristili smo veliko avtomobilsko športno prireditev, katere pokrovitelj je Petrol, rally v Velenju in konvencijo pripravili kot celodnevno dogajanje, ki je spremljalo rally.

D. Pavlič



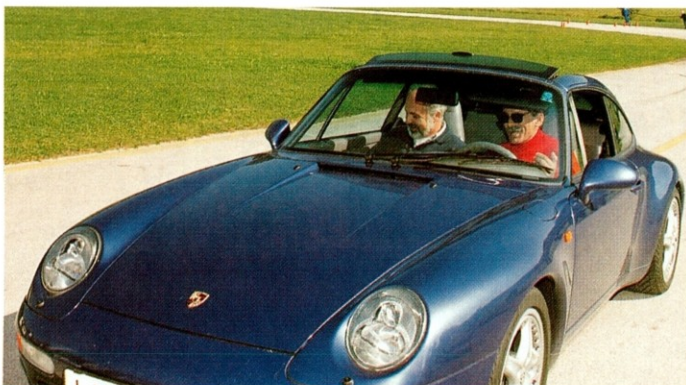
Popoldanski piknik ob restavraciji Jezero v Velenju. Gostje so se počutili prijetno in vedno več jih je bilo.



Ekipa Proton Racing Teama, razširjena z mehaniki in najbolj gorečimi privrženci.



Za vožnje z našimi dirkalniki je bilo med mehaniki veliko zanimanja in hostese so imele polne roke dela z zbiranjem prijav.



Tudi s takimi konji se je dalo popeljati. Nekajkrat se je od pnevmatik tudi pošteno kadilo. Kljub hitrosti je varen občutek dajal izkušen voznik. Ali ste ga prepoznali?



Vragolije in spretnosti na motorju nam je prikazal motokrosist Jani Sitar.



Prijazna scena, kjer smo podelili vrsto priznanj, nagrad in stav, si ogledali reportažo dopoldanskega dela srečanja in si zvečer stisnili roke do naslednje konvencije.

V današnji številki vam želiva predstaviti še eno zelo pomembno metodo iz skupine sedmih osnovnih statističnih metod, to je metoda grafov.

Graf je diagram, ki prikazuje povezavo dveh spremenljivih količin, običajno dveh spremenljivk, kjer je vsaka od njiju merjena vzdolž ene izmed para osi, ki sta postavljeni pod pravim kotom. V matematičnem smislu je graf skupina oziroma nabor točk, katerih koordinate zadoščajo podani zvezi oziroma relaciji. V praksi uporabljajo celo vrsto različnih tipov grafov, tokrat želiva predstaviti štiri izmed njih.

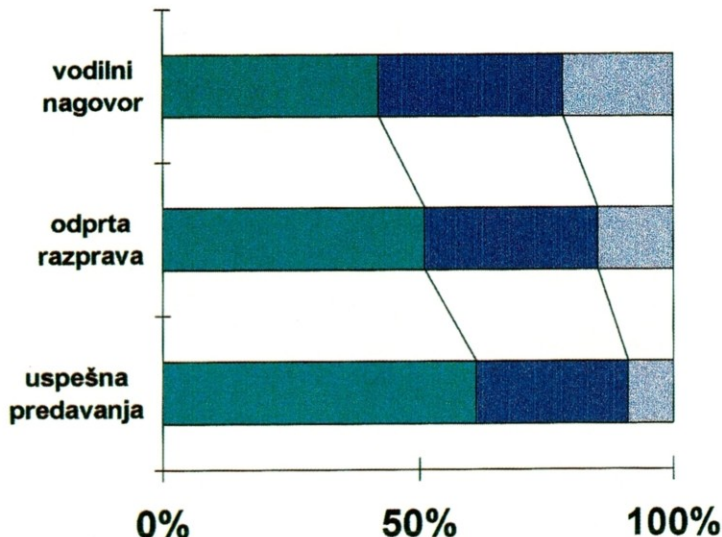
Koračni linijski grafi

Pri risanju koračnih ali lomljenih linijskih grafov (v tujini uporabljajo izraz broken line graphs) je potrebno upoštevati naslednja navodila:

- v koordinatnem sistemu vstavi enote na mestih, ki so označena v oklepaju
- uporabljalj rahlo poudarjene črte za dejanske podatke
- izdelaj označbo merila na notranji strani koordinatnih osi
- navedi karakteristiko
- povezava z linijskimi prekinitvami je jasno opredeljena, če je narava nasprotna količine navedena kot zahtevana
- ne pozabi na ničelno točko (ničlo)
- točke nariši jasno
- postavi si cilj.

Kot primer navajava koračni linijski graf za razmerje okvar v časovnem obdobju nekaj mesecev. Povzela pa sva ga iz literature.

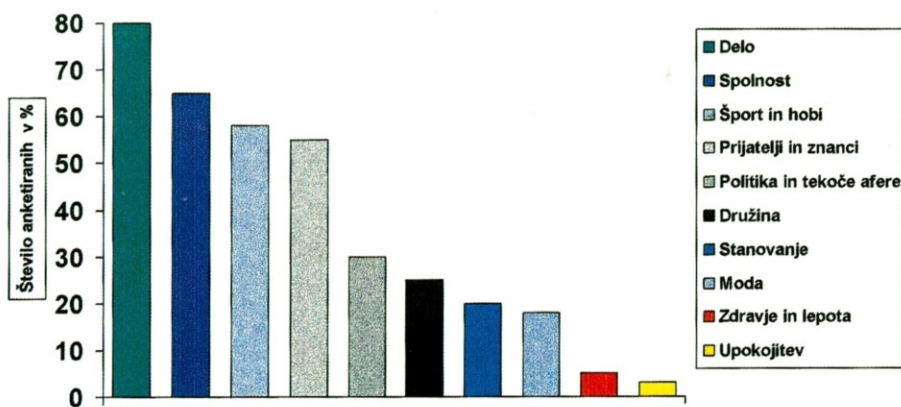
Ali ste kaj pridobili na konferenci o QC krožkih ?



Palični grafi (grafi v obliki stolpcev)

Tudi za risanje paličnih grafov (v tujini so znani pod imenom bar graphs) so podana pravila, ki jih moramo upoštevati:

- v koordinatnem sistemu vstavi enote v ustrezni oklepaj
- navedi karakteristiko
- izdelaj označbo merila na notranji strani koordinatnih osi
- nariši stolpec, ki ima dvojno širino presledka med stolpcema



Kot primer navajava palični graf, povzet iz literature, za teme pogovorov s prijatelji.

- upoštevaj ničelno točko (ničla je presečišče koordinatnih osi)
- razvrsti posamezne postavke po velikosti, razen če ni predviden drug logičen vrstni red.

Grafi v obliki kolača

Tretja vrsta grafov, ki jih želiva predstaviti, so grafi v obliki kolača, tako imenovani »pie charts«, ki jih v praksi relativno veliko uporabljajo. Tudi za risanje takih grafov je potrebno upoštevati nekatera navodila, na primer:

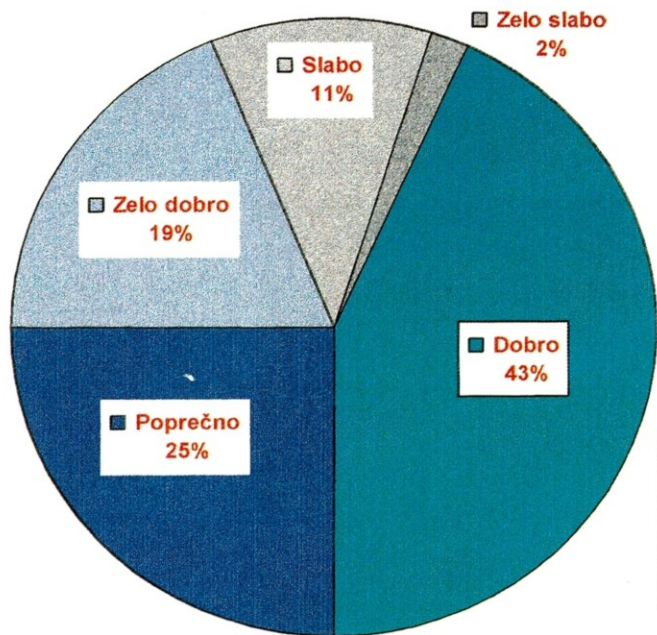
- uporabljalj najvišji del grafa kot točko odklona
- navedi ime predmeta oziroma postavke
- pri risanju grafov upoštevaj in uporabljaj vzorce križnih šrafur

- izdelaj šrafurni prehod od težjega k lažjemu v smislu »zelo dobro«, »dobro« in tako dalje
- če je potrebno, vstavi številko za odstotke
- razvrsti posamezne postavke v skladu z ureditvijo po odstotkih, razen če ni upoštevan naraven logični red.

Tračni grafi (grafi v obliki traku)

Tudi tako imenovane tračne grafe (v tujini jim pravijo band graphs) je možno koristno uporabiti v poslovanju podjetja. Navodila, ki jih moramo upoštevati pri risanju takih grafov, so strnjena v naslednjih točkah:

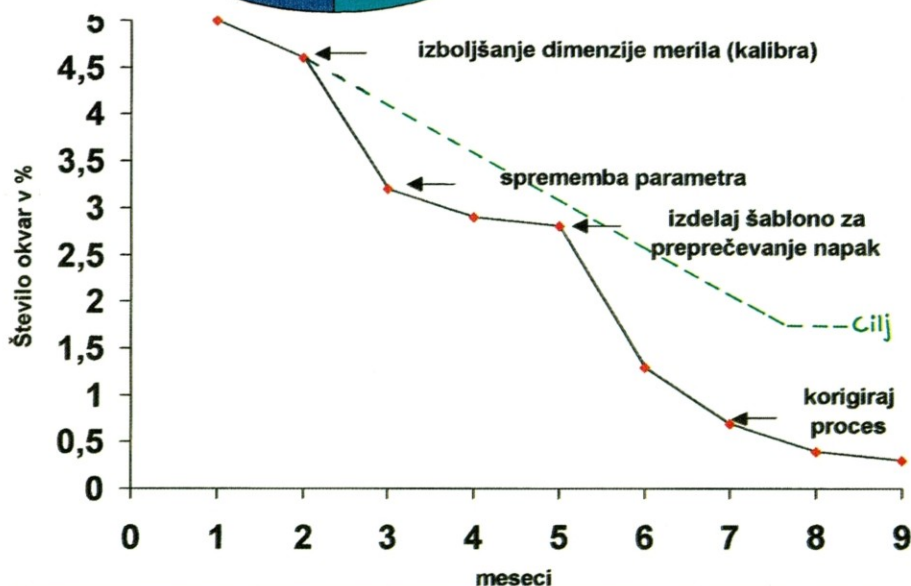
- razvrsti posamezne postavke po vrstnem redu glede na velikost, razen če ni potrebno upoštevati logičnega vrstnega reda zaradi same narave problema
- navedi karakteristiko
- vstavi enoto
- dodaj označbo merila na notranji strani grafa
- točke poveži s pikčastimi črtami



- f. upoštevaj možnost za uporabo šrafiranih polj, pri čemer poudari pomembnejše postavke
g. če je potrebno, vstavi številke za odstotke.

M. Anželj
M. Zgonc

Kot primer naj služi graf v obliki kolača za ovrednotenje telefonskih navad, ki je prikazan na sliki 3.



Iz literature sva vzela tudi tračni graf za ovrednotenje programa konference za QC krožke, ki ga prikazujeva na sliki 4.

Pripravljamo se na certifikacijsko presojo

Aktivnosti pri projektu ISO 9001 so bile v letošnjih dopustniških dneh zelo intenzivne, saj smo v skladu z ugotovitvami presoje, ki so jo izvedli sodelavci BVQI v mesecu juniju, poskušali odpraviti večino neskladij, ki so jih ugotovili. Tako zdaj hkrati poteka več aktivnosti. Zelo intenzivno usklajujemo dokumentacijo ter vnašamo popravke in spremembe v dokumente PK, OP in NA. V avgustu in septembru smo izvedli notranjo presojo sistema kakovosti v skladu s standardom ISO 9001 v poslovni stavbi Petrola ter v vseh sedmih teritorialnih organizacijskih enotah - na upravah, v skladiščih in na nekaterih bencinskih servisih. Presojevalci so bili zelo aktivni in do

trenutka, ko pišem ta prispevek, je zabeleženih že 82 neskladnosti, od tega 30 velikih, kar predstavlja zelo bogat vir informacij za spremembe in izboljšave pri našem poslovanju. Poročilo o notranji presoji bomo obravnavali že na prvi naslednji seji poslovnega odbora za kakovost. Tretji temelj sistema kakovosti je usposabljanje. Trenutno poteka jesenski cikel seminarjev CEOKA (Celovito obvladovanje kakovosti) na naših teritorialnih enotah. Oboroženi z znanjem ter pripravljeni na uvajanje sprememb in izboljšav v našem poslovanju lahko optimistično pričakujemo certifikacijsko presojo, ki jo bo konec oktobra opravil BVQI.

M. Anželj



Kako pogosto sežete po knjigi?

Napišem naj nekaj o branju, ko bom dobro razpoložena, s kančkom ironije, za široko občinstvo, ne pre nizko ne previsoko, tako kakor vi znate, mi je rekla urednica. No, če mi je uspelo, boste povedali na koncu.

Za začetek pa moj pomislek. Težko je zagovarjati misel, da je branje potrebno, da z njim pridobimo razne kvalitete, ko pa nam vsakdanje življenje kaže, da so danes bolj pomembne informacije, ki nam prinašajo znanje, s katerim lažje in bolje živimo. Branje zahteva razmeroma veliko časa in je zato za marsikoga postalo razkošje. Pozitivnih učinkov branja tudi ne moremo meriti in neposredno videti, vemo pa, da obstajajo. Vse več ljudi srečujem, ki mi potožijo, kako so v mladih letih predihali vso mladinsko literaturo, zdaj pa nič več ne berejo, ker nimajo časa in podobno. Saj veste, kako je to ... Običajno jim odgovorim, da je življenje enkratna priložnost in da so naše aktivnosti samo odsev lestvice vrednot, ki smo jo sami sestavili.

Naj omenim samo dve ravni pomanjkljivosti, ki jih občutijo tisti, ki ne bero. Posamezniki se težje izražajo, ne znajo razpravljati, pišejo dolgočasno, včasih že kar nerazumljivo, njihovo razmišljanje pa se oži na strokovno področje, ki se mu poklicno posvečajo, kompleksnejših besedil niso sposobni dojemati. Seveda se lahko sporazumevamo tudi s 300 besedami, ki jih običajno uporablja rumeni tisk, in se nam ni potrebno ukvarjati s 1100 besedami, kolikor jih obrača Virginia Woolf v svojih romanih. Ampak nelagodje bo počasi raslo, ker ne bomo razumeli množice ljudi, ki bi nam hotela kaj sporočiti.

Za narod pomeni siromašenje besednega zaklada tudi manjšo odpornost proti invaziji tujih jezikov in če hočemo ohraniti materinščino, jo moramo uporabljati v čim večji meri in jo gojiti. Načelno nihče ne zagovarja ideje, da mora slovenščina izumreti, vendar naša nevednost in brezbržnost k temu pripomoreta. Največ, kar lahko storite, pa je, da pozabite na vse omenjene negativnosti in se lotite branja iz čistega užitka, tako kakor ste to počeli davno, v izgubljenem času.

A. Lovše

Tekma z živci

Rally je nepredvidljiva tekma. Odločitve ni nikoli pred ciljno črto. Uspeh je odvisen od voznika, sovoznika, tehnike, vgrajenih materialov in športne sreče. Če sešteješ vse potrebno, potem je dober rezultat največkrat tu, sicer pa se ... včasih tudi kaj zalomi.

V tekmovalni 14. Petrol rally Velenje je dvojica Proton Racing Teama, Tomaž Jemc in Matjaž Korošak, vstopala kot vodilna v točkovanju za državno prvenstvo z desetimi točkami prednosti pred najbližjima nasledovalcema. Dovolj, da bi rally lahko odvožila mirno in zbrano ter prišla na predzadnji tekmi v prvenstvu še bližje naslovu državnega prvaka. Toda kaj, ko se prav takrat, ko misliš, da imaš vse adute v rokah, najraje kaj zalomi. To pot jo je skupila sliva, ki je bila ob preveliki hitrosti in spolzki cesti Tomažu in Matjažu preveč na poti. Otrsene plodove je morala gospodinja hitro vkuhati, da ni bilo škode, nestrokovnjaki pa smo napovedali, da drevo prihodnje leto plodov ne bo več dalo.

Tomaž Jemc in Matjaž Korošak sta tekmo končala v trenutku, ko sta vodila, imela tri četrte minute prednosti pred naslednjimi dirkači in bi situacijo lahko do konca rallyja dobro nadzirala. Veliko razočaranje se je po njunem odstopu razlezlo med navijače in odkrito priznam, da je avtorico tega prispevka za nekaj ur spravilo v pravo depresijo. Še vedno imamo sicer



Ford cosworth Janija Trčka in Mitje Česenja. Se strinjate, da avto ni več videti nov?

še vse možnosti, da se ponovno povzpne na najvišjo stopnico in si nadenemo naslov državnega prvaka (lani Jani Trček in Mitja Česenj), pa vendar moram biti ob nastali situaciji kritična in ugotoviti, da je preprosto nezrelo, da takega položaja na domači tekmi ni znalo izkoristiti. Za popoln neuspeh sta poskrbeli tudi drugi dve naši posadki. Za Janija Trčka je bila usodna globoka udarna jama v cestišču, ki mu je dodobra

avto proton wira pa jima to modrost z obrestmi vrača. Na sedmih letošnjih tekmah imata tako en sam odstop. Drugo mesto je pripadlo idrijski dvojici Darko Peljhan - Miran Kacin, tretje pa staremu mačku Antonu Grumu in njegovemu sovozniku Juretu Grošlju.

In še beseda o rallyju nasploh. Poleg rallyja Saturnus je to edini rally na domačih tleh. Vsako leto ga prireditelji pripravijo bolje in letos že

tretjič zapored pod našim pokroviteljstvom in z našim imenom. Tekma je bila enkratni športni dogodek za gledalce, za tekmovalce pa peklenska preskušnja. Toda to tudi vsi pričakujejo. Odstopi, trki, počena stekla, zalepljena pločevina in »izlet« s proge so del teh tekmovalanj. Ob tem pa še preskušnja fizičnih in psihičnih sposobnosti, tekma z živci. Preživeli smo. Organizacijsko pa - bilo je fenomenalno.

D. Pavlič



Sliva je dobro opravila svoje delo. Tomaž in Matjaž sta jo sicer odnesla brez posledic, a tudi brez zmage

Zdenki Širec v slovo

Draga Zdenka



Prišel je dan, pust in turoben, dan, za katerega smo upali, da ga še dolgo ne bo.
Prišel je dan, ko smo stali ob tvojem mnogo prezgodnjem zadnjem domu.
Težko je verjeti, da te ne bomo več videli, da ne bomo več deležni tvojih drobnih pozornosti, na katere smo se tako navadili, da so nam na koncu postale že samoumevne.

V Petrol si prišla jeseni 1978 ter opravljala delo servirke in snažilke. Skrbela si, da smo živeli v čistem delovnem okolju in nam postregla pri malici, kakor da bi bila naša mati. S svojo vestnostjo in pripravljenostjo za opravljanje vsakega dela si nam dajala občutek, da ti je Petrol drugi dom. S tihim obnašanjem in prijateljskim značajem si se vsem priljubila.

Čeprav si imela doma veliko obveznosti, nisi v službi tega nikdar pokazala.
Za vsakega si imela toplo besedo in prijazen nasmešek, ki ga bomo zelo pogrešali.

Toda bolezen je kruta in neizprosna. Lani jeseni si odšla k zdravniku in menila, da je vse skupaj le nekaj nedolžnega, toda ni bilo tako. Kakor ti, draga Zdenka, smo bili tudi mi prepričani, da boš kmalu ozdravela in se vrnila med nas. A usoda je hotela drugače.

Slovenski pesnik je zapisal:
Dolgost življenja našega je kratka,
kaj znanec je zakrila že lopata,
al dneva ne pove nobena pratka...

Ta dan je prišel tudi zate. In šele ko izvedemo pretresljivo novico, se zavemo, da prehitro živimo drug mimo drugega in imamo premalo časa za razumevanje sočloveka, sodelavca, prijatelja. Če bi drug drugemu posvetili več časa, bi se bolje poznali, in bi nam bilo ob slovesu morda vsaj malo lažje.

Tako pa ti lahko rečemo samo -
nasvidenje in zbogom.

Sodelavci
iz TOE Maribor

Prišli - odšli

Prišli

Petrol d.d.

Notranja trgovina

TOE Brežice

Boštjan Imenšek, prodajalec

TOE Celje

Borut Topole, prodajalec pripravnik

TOE Kranj

Petra Falle, prodajalka

TOE Ljubljana

Gregor Lukan, prodajalec pripravnik

TOE Maribor

Peter Krojzl, prodajalec pripravnik

TOE Nova Gorica

Dejan Valentinčič, prodajalec pripravnik, Matej Magajne, prodajalec pripravnik

OE Organizacija trgovine

Miha Umek, posl. Referent, pripravnik

OE Komerciala

Eva Valčikova-Bratina, komercialistka

OE Gostinstvo motel Lom

Petra Kunc, slaščičarka pripravnica

Vodstvo

Silvo Komar, svetovalec predsednika uprave

Nafta Lendava d.o.o.

Kristjan Varga, upravljalec procesa,
Roland Šimon, upravljalec procesa,
Kristjan Bojnc, električar, Dejan Horvat, orodjar

Odšli

Petrol d.d.

Notranja trgovina

TOE Brežice

Miran Kolenc, poslovodja

TOE Koper

Peter Piciga, prodajalec, Aljoša

Hrvat, prodajalec

TOE Kranj

Jože Kovačič, prodajalec, pokoj

TOE Ljubljana

Andrej Toplak, prodajalec

TOE Nova Gorica

Alojz Povšič, poslovodja, pokoj, Alojz

Persi, poslovodja, pokoj, Aleš

Zlatoper, pomočnik poslovodje, pokoj,

Jožef Bratina, prodajalec, pokoj

OE Avtopark

Marjan Cestnik, voznik, Feliks Lampret,

voznik, Franc Pirš, voznik, Karel Gale,

voznik, Jernej Drolc, voznik

Zunanja trgovina

Sektor za energente

Rok Tomšič, samostojni komercialist

Nafta Lendava d.o.o.

Vesna Kusek, računovodkinja
knjigovodkinja



Petrolove inovacije

-za vse lokacije

-za sodobne instalacije

-za visoke standardizacije

-za donosne kompenzacije

-za globalne komunikacije

-za izvirne kreacije

-za različne generacije

-za pozitivne vibracije

-za dobre prezentacije

Imaš idejo!

Predlagaj izboljšavo!

Pokliči: 061 1714 339!

Piši: Petrol d.d., Sektor za RSP,
za "inovacije", 1527 Ljubljana

Uporabi inovacijski nabiralnik!

PETROL slovenska naftna družba, d.d.