



 **Intereuropa**[®]



INTERGLAS



Tiskovina. Poština plačana pri pošti
1102 Ljubljana.

Marec 2003, številka 6

Zaposleni v Carinskem oddelku in Oddelku paketne distribucije v podružnici Varaždin pogosto sodelujejo, zato so se med njimi spletle prijateljske vezi.

03 Strategije

Spremembe
na področju
kopenskega
prometa.

04 Evropska unija



Dr. Livij Jakomin
o Intereuropinih
pripravah na
vstop v EU.

11 Kadri

Rezultati
raziskave
zadovoljstva
zaposlenih.

18 Sodelujemo

Novi Zakon
o delovnih
razmerjih.

Govorimo več jezikov in bolje obvladamo posel

Slovenski špediterji so v primerjavi z evropskimi veliko bolj odvisni od kruha, ki jim ga režejo carinske storitve, pojasnjuje **dr. Livij Jakomin** v intervjuju za Interglas. Kako tudi ne, saj imamo glede na svojo velikost veliko mejno območje, smo tranzitna država, pa tudi v Evropski uniji še nismo, torej imamo še vse meje. Ni dvoma, da je prav špedicijska dejavnost ali širše logistika eno tistih področij, kjer bo slovensko gospodarstvo najbolj občutilo spremembe. Smo pripravljene nanje? O tem je bilo v zadnjih tednih po predstavitvi podatkov o pričakovanih vplivih na špediterski sektor posebej veliko vprašanj. In kadar so vprašanja zastavljena neposredno in javno, se seveda slišijo bolje.

Toda s temi pripravami v Intereuropi živimo že dolgo. Deset let je minilo, odkar smo začeli z aktivnostmi, s premikom od špedicije k logistiki, z uvajanjem novih znanj in storitev, s širjenjem mreže koncerna, z reorganizacijo, s prevzemi družb, ki dopolnjujejo naše poslovanje. Vse zato, da bi ublažili prepah, ki ga prinašajo "dvignjene zapornice" na zahodni, severni in vzhodni meji. Pred šestimi leti smo s carinskim poslovanjem ustvarili skoraj 50 odstotkov vseh prihodkov. Danes dosegamo okoli 60 odstotkov prihodkov z logističnimi produkti, carinske storitve pa postajajo dopolnilne. V tem letu se bo njihov obseg še zmanjšal, vendar bodo na vseh mejah »živele« vse do dneva D. Kako bomo torej pričakali Evropsko unijo in kako ona nas?

Z odprtim trgom in močno konkurenco, se sliši iz Unije. Intereuropa prihaja v nove razmere finančno stabilna, ob preteklih kapitalskih dobičkih pa je ustvarila rezervacije za pričakovane socialne učinke. In naredila bo vse, da bodo čim manjši.

Kaj je za nas ključnega pomena? "Znanje", slišimo od vseh, "ki nam bo na novih tleh prišlo najbolj prav." Pa vendar se nam včasih zdi, da je teh seminarjev in šolanj že kar preveč. V Intereuropi nas je zajel izobraževalni val, dejavnosti pri pridobivanju širokega logističnega znanja se vse bolj širijo. Izobraževati se sploh ni več vprašanje, saj je vsaka ponujena možnost tudi priložnost, za zaposlenega in podjetje, da sta bolj oborožena za današnjo in še bolj za jutrišnjo bitko. In kdaj bomo vedeli, da smo se prebili na drugo stran? Zmagali bomo, ko bomo Evropi lahko rekli: »Včeraj smo prišli, toda govorimo več jezikov in bolje obvladamo posel.«

Uredništvo

02 Iz poslovne mreže

Konferenca o poslovnih logistiki in transportu

Intereuropa je bila glavni pokrovitelj konference o poslovnih logistiki in transportu, ki je potekala konec novembra v Novi Gorici. Namenjena je bila vodilnim in vodstvenim delavcem v podjetjih ter strokovnjakom za področja logistike, transporta, distribucije in skladiščenja. Organiziral jo je Gospodarski vestnik Izobraževanje. Program je obsegal logistične in transportne teme, najnovejše trende, uspešne prakse v slovenskih podjetjih ter rešitve, ki jih ponuja sodobna logistična tehnologija.

Razpravljali smo o upravljanju preskrbovalnih verig, vpeljevanju logistike in storitev »just in time« v prakso, o elektronskem poslovanju, sodobnih sistemih vodenja skladišč, vplivu carinskih poenostavitev na hitrejši pretok blaga in o logističnih rešitvah pri prevzemanju logističnih storitev zunaj podjetja. Iz naše družbe so se konference udeležili **Robert Pavletič, Uroš Koželj, Stojan Grgič** in **Anton Turk**. Stojan Grgič je sodeloval pri okrogli mizi o logistiki »just in time«, Uroš Koželj pa je zbranim predaval o logističnih rešitvah pri prevzemanju logističnih storitev izven podjetja. Na konferenco smo povabili tudi nekatere pomembnejše Intereuropine poslovne partnerje, za katere smo organizirali še posebno poslovno srečanje.

Razmere v Rusiji se izboljšujejo

Obseg poslovanja v družbi Intereuropa - East d.o.o. Moskva se je v letu 2002 povečal, o čemer pričča veliko povpraševanje po prevoznih sredstvih, logističnih in carinskih storitvah. Opravili smo 436 prevozov po kopnem in morju, kar je 60 odstotkov več v primerjavi z letom prej. Prevozne storitve predstavljajo v strukturi poslovanja 91 odstotkov, preostalih 9 odstotkov pa carinsko posredovanje.

Klub dobrim rezultatom nas pestijo številne težave, značilne za poslovanje v Rusiji. Primanjkuje prevoznih sredstev, carinski zakoni se pogosto spreminjajo, čemur se moramo hitro prilagajati, previsok tečaj evra vpliva na uvozne tokove v državo, naše delo pa ovirajo tudi cariniki, ki občasno otežujejo prehode meje in nam povečujejo prevozne stroške. Sicer pa imamo v Ruski federaciji še veliko možnosti za širitev dejavnosti, saj je trg bolj založen le v večjih mestih, v ostalih predelih pa primanjkuje večjih količin blaga. Lastno skladišče ali carinski terminal bi nam omogočil boljše pogoje poslovanja.

Alan Bubnič, direktor



↓ V Intereuropa - East so poleg direktorja Alana Bubniča zaposleni še (od leve proti desni) Marija Gušina, ki opravlja carinsko posredovanje, komercialist Nenad Radevski, računovodja Irina Trofimčuk in komercialist Alessio Amoretti.



Spremembe na področju kopenskega prometa

V Razvojnem načrtu do leta 2006 smo zastavili novo organiziranost koncerna Intereuropa. Poslovanje smo razdelili v pet poslovnih področij in spremenili notranjo urejenost enot v Sloveniji. V filialah špedicije smo ustanovili službe po posameznih poslovnih področjih. Novosti nam bodo pomagale doseči zastavljene cilje in nam olajšale vstop v EU. Kopenski promet poslej združuje naslednje produkte: zbirni in ekspresni promet, polne naklade v cestnem in železniškem prometu ter izvajanje cestnega transporta.

Operativne enote poslovnega področja kopenski promet so v matični družbi po novem organizirane kot službe (profitni centri) v filialah špedicije, ki združujejo vse navedene produkte.

Novi organiziranosti smo prilagodili letne načrte. Spremembe, ki se letos obetajo na področju kopenskega prometa, predstavljamo v nadaljevanju.

Novosti v zbirnem in ekspresnem prometu

Na področju zbirnega prometa bomo letos uskladili prodajo na ravni profitnih centrov filial in oddelkov oziroma služb, odvisnih družb ter na ravni matične družbe in koncerna. Opredelili bomo linije in njihove nosilce. Linije bomo izboljšali z uporabo sredstev integralnega transporta in ostalih potrebnih elementov. Povečali bomo število prevozov kosovnih pošiljk in skrajšali prevozni čas. Da bi izboljšali organizacijo prevozov na področju ekspresnega prometa, bomo produkt učinkoviteje računalniško podprli in si prizadevali zmanjšati stroške. Ekspresni promet bomo začeli razvi-



↓
Milan Kurelič

jati tudi v Bosni in Hercegovini ter v državni skupnosti Srbiji in Črni gori.

V pripravi projekt za področje polnih nakladov

Za razvoj polnih nakladov v cestnem prometu bomo izdelali projekt o tehnologiji njihovega obvladovanja v mednarodnem cestnem prometu. Z njim želimo opredeliti tehnologijo in organiziranost ter ju izpeljati do stopnje, ki bo omogočila slovenskemu delu koncerna enoten nastop na

trgu prodaje prevoznih storitev in nabave prevoznih zmogljivosti. Izsledke bomo uporabili tudi v odvisnih družbah. Z uresničitvijo projekta bomo povečali tržni delež, učinkoviteje obvladovali dobavitelje, dosegli bomo večjo prepoznavnost na trgu in bolje izkoristili vozila. Projekt bo obenem osnova za prezaposlitev določenega števila zaposlenih v filialah špedicije v trženje navedenih produktov. Nekatere ukrepe bomo začeli izvajati stopenjsko, saj bo celotna izvedba projekta trajala dalj časa. Uskladili bomo prodajo polnih nakladov v mednarodnem cestnem prometu med profitnimi centri špedicijskih filial in Transportom d.o.o. Dejavnosti bomo podprli z uporabo informacijske tehnologije. Poskrbeli bomo za usklajeno nabavo in prodajo v okviru področja kopenski promet v koncernu.

Kombinirani transport v železniškem prometu

Da bi kupcem ponudili boljše rešitve na področju polnih nakladov v železniškem prometu, bomo celoviteje obvladovali blagovne tokove. Poudarek bo tudi na kombiniranem transportu, takšne blagovne tokove bomo usmerjali na prometna sredstva, ki bodo za stranke ugodnejša.

Vlogo Intereurope Transport, ki izvaja cestne prevoze, bomo natančneje opredelili. Posebej se bomo posvetili uvajanju tehnično-tehnoloških rešitev pri izvajanju prevoznih storitev, ki bodo pripomogle k racionalnejšemu transportu.

Milan Kurelič

Kakšni so odzivi na vpeljane spremembe

Učinke nove organiziranosti ocenjujejo zaposleni. Povprašali smo jih, kaj menijo o novostih.

Tanja Šinkovec, vodja službe za kopenski promet v Filiali Jesenice: »Nova organiziranost je prinesla bistvene spremembe, saj bo področje kopenskega prometa po novem profitni center, v katerem bomo spremljali vsa štiri pokritja - vse do dobička. V Filiali Jesenice je v službi za kopenski promet zaposlenih 36 delavcev. Prav na kopenski promet, poleg terminalskih storitev, v prihodnje največ računamo, saj bomo morali nadomestiti oziroma omiliti posledice dohodkovnega izpada na področju carinskih storitev. Zaposlene, predvsem iz mejne odprave, smo že začeli prerazporejati s področja carinskih storitev v kopenski promet. Po vstopu Slovenije v Evropsko unijo lahko pričakujemo izpad dohodka tudi na tem področju, predvsem v zbirnem prometu in tudi terminalskih storitvah, saj blaga zaradi carinskih postopkov ne bo več treba skladiščiti. Da bi si zagotovili večji

tržni delež, je treba povečati prodajne aktivnosti, zato smo v filiali začeli vzpostavljati prodajne ekipe. V prihodnje bomo posvetili še več pozornosti tej tržni funkciji, ki je ključna naloga celotnega vodstva filiale. Rezultat krepitve prodajnih dejavnosti je organizacija železniškega prevoza zamrzovalnih skrinj tovarne iz Škofje Loke v Niš. Pri tem poslu organiziramo kamionski prevoz iz tovarne na železniško postajo, naložimo izdelke v vagone in organiziramo železniški prevoz. Z izvedbo uvoznih formalnosti pa pri tem sodeluje tudi naša družba Interjug-AS. Nalog in izzivov je precej, saj je pred nami negotovo obdobje, v katerega moramo stopiti dobro pripravljeni, z jasno vizijo in s cilji, ki jih želimo doseči.«

Bojan Pogačnik, strokovni sodelavec v službi kopenski promet v Filiali Ljubljana



»Pomembna novost v novi organizaciji je, da je področje kopenskega prometa prevzelo del sodelavcev iz službe za carinsko posredovanje. To pomeni, da izvozne zbirne pošiljke ocarinimo sami (na področju kopenskega prometa). Prevzeli smo tudi celotno organizacijo poslov nekaterih podjetij. Služba kopenski promet je sestavljena iz oddelkov: zbirnik vzhod, zbirnik zahod, organizacija prevozov vzhod, organizacija prevozov zahod, ekspresni promet, obračun in prodaja. Razveseljivo je, da tudi druga najpomembnejša novost reorganizacije že kaže prve rezultate. Ustanovitev oddelka prodaje s petimi zaposlenimi je ena izmed možnosti, kako lahko preusmerimo kadre s področja carinskega zastopanja. S sodelavci službe kopenski promet si želimo, da rek »skupaj bomo zmogli« ne bo samo obrablje-

na fraza, ampak bomo o njem začeli intenzivno razmišljati tudi v našem podjetju.«

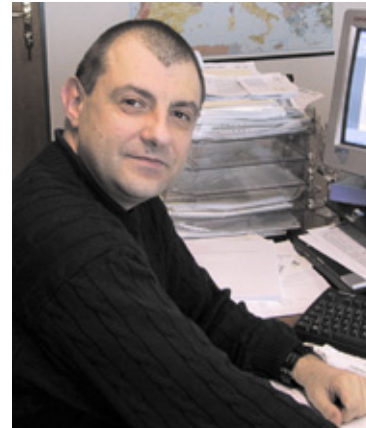
Branko Butala, vodja oddelka kopenski promet v PC služba za kopenski promet v Filiali Novo mesto



»Prezgodaj je še govoriti o tem, kako učinkujejo vpeljane spremembe na kupce. Zaenkrat se mi še ne zdi, da je naše delo sedaj lažje ali da bi storitve lažje prodajali. Nova organiziranost prodaje je enaka tisti pred šestimi leti, zato bi priporočal temeljitejšo analizo stanja v minulem šestletnem obdobju. V prihodnosti predlagam večji poudarek zupanju v lastno podjetje in zaposlene, spodbujanju ter vpeljevanju skupinskega dela. Vzpostaviti bi bilo treba sodelovanje med filialami na področju zbirnega prometa in linijskih dokladov. Zbirnik bo lahko po slovenskem vstopu v Evropsko unijo tudi linijski. To nam že uspeva pri organizaciji

izvoza za nemškega kupca, pri čemer sodelujejo filiale Novo mesto, Ljubljana in Kranj. Uspešno prodajo bomo zagotovili z izoblikovanimi načeli - ponuditi nekaj novega, boljšega, bolj konkurenčnega. K temu bodo prispevali tudi uspešni prodajalci, vodje, zaposleni in predvsem produkti z najboljšimi storitvami na trgu.«

Jurij Prebilič, vodja oddelka zbirni promet Evropa vzhod v Filiali Ljubljana



»Sprememba organiziranosti je nujna začetna stopnja v pripravah filiale na pot v Evropo. V prvem koraku smo prenesli določen del poslov službe za carinsko posredovanje v službi za kopenski promet in terminalne storitve,

prerazporedili smo tudi nekaj sodelavcev. Spremembe so povzročile nekaj negotovanja in pomislekov pri zaposlenih in kupcih, kar je bilo pričakovati. Filiala je bila več let organizirana tako, da je carinsko posredovanje nudilo osnovni produkt, vsi ostali produkti pa le pomožne storitve. Sedaj so postali osnovni logistični produkti filiale. V letošnjem poslovnem letu bomo postopoma prenesli še ostale posle, ki so povezani z logističnimi storitvami, in prerazporedili ustrezno število sodelavcev iz službe za carinsko posredovanje. Menim, da je tak način priprave filiale na vstop v Evropsko unijo v sedanjih razmerah primeren kljub pomislekom, da so takšne reorganizacije prehitre in nepremišljene, saj omogoča postopen in sprejemljiv prehod na želeno organiziranost tudi zaposlenim.«

Vstop v EU zahteva več znanja

Gospodarska zbornica Slovenije je sredi januarja predstavila raziskavo o posledicah vstopa Slovenije v Evropsko unijo na špedicijsko dejavnost. Raziskava, ki kaže, da bodo posledice občutne, je doživela precejšen odmev. Kot so poudarili v sekciji špediterjev in skladiščnikov pri GZS, sprememb ne bo mogoče v celoti postopno uvajati, saj bo carinsko posredovanje na novih mejah z državami Evropske unije potrebno do zadnjega dne. O položaju slovenskih špedicij ob prehodu in o pripravah na leto 2004 smo se pogovarjali z dr. Livijem Jakominom, direktorjem portoroškega Prinz Inštituta, ki je raziskavo pripravil.

Prof. dr. Livij Jakomin je doktor prometnih znanosti in že drugi mandat predsednik nadzornega sveta Intereurope d.d. Je habilitiran profesor za transportne sisteme in logistiko v transportu, predava na univerzitetnem programu in podiplomskem študiju na Fakulteti za pomorstvo in promet v Portorožu in na Pomorski fakulteti na Reki. Je član uglednih znanstvenih ustanov in strokovnih združenj, opravljal pa je tudi številne pomembne funkcije v gospodarstvu, šolstvu in politiki.

Interglas: Dr. Jakomin, Slovenija je tranzitna država in ima glede

na svojo površino kar veliko mejnega ozemlja. Koliko špediterskih podjetij je v Sloveniji in kakšna je njihova struktura? V katerih regijah je največ špediterjev?

Slovenija je majhna država, ima pa 1334 kilometrov državne meje. Meje z Avstrijo, Madžarsko in Hrvaško so približno enako prepustne, če upoštevamo njihovo dolžino in število mednarodnih in meddržavnih mejnih prehodov. Približno vsakih 20 kilo-



metrov imamo mednarodni ali meddržavni mejni prehod, na meji z Italijo pa vsakih 17 kilometrov. Mejnih špediterjev je bilo v decembru 2000, ko smo pripravljali študijo, 693. V Sloveniji se s špedicijsko dejavnostjo ukvarja 363 poslovnih subjektov, od teh 307 s posli mednarodne špedicije, s posli notranje špedicije pa 56. Za slovenske špediterje je značilno še to, da so organizirani v manjše poslovne subjekte s povprečno desetimi delavci. Največ špediterjev je v Kopru, sledijo Ljubljana, Maribor, Kranj, Sežana, Nova Gorica, Ptuj, Celje, Jesenice in Ilirska Bistrica.

Interglas: Slovenski špediterji, organizatorji prevoza, večinoma opravljajo tudi carinsko posredovanje. V kolikšni meri so od njega odvisni, kolikšen delež prihodkov jim prinaša?

Slovenski špediterji se žal pretežno ukvarjajo s carinskim posredovanjem. Povprečje izdanih ECL-jev v zadnjih treh letih je 2.769.141. To pa prinaša približno 54 milijonov evrov.

Interglas: Ste v raziskavah, ki jih je opravil Prinz inštitut, ugotavljali tudi obseg in strukturo zaposlenih v špedicijski dejavnosti?

Po naših ugotovitvah ima največ ali 56 odstotkov zaposlenih v špediciji četrto stopnjo izobrazbe, sledijo peta z 29, šesta z devetimi in sedma stopnja s šestimi odstotki zaposlenih. V svetu se je posebno v zadnjih letih struktura močno spremenila, vse več je ljudi z visoko izobrazbo. Pri nas pa je še vedno prisotno mišljenje, da zadostuje srednja šolska izobrazba. To je seveda narobe, saj je treba v delo vnašati nova znanja, predvsem s področja logistike, kar pa zahteva višjo izobrazbo. Podatki o delovni dobi obmejnih špediterjev kažejo, da ima največ zaposlenih od 10 do 20 let delovne dobe. To dejstvo moramo upoštevati pred vstopom v Evropsko unijo, saj ima ta populacija še veliko let do upokojitve in se težje prilagaja novim razmeram, prekvalifikacijam in drugim poklicem.

Interglas: Predstavili ste študijo o vplivih vstopa v EU na obmejne službe s poudarkom na špediciji. Že v njenem uvodnem delu, pripravljenem v letu 2001, ste poudarili, da se morajo slovenska špediterska pod-



↓
dr. Livij Jakomin

jetja zelo hitro preoblikovati v sodobna evropska logistična podjetja. V čem je razlika med obema načinoma organiziranja dejavnosti? Kaj so in kaj naj bi postali slovenski špediterji?

V svetu se zaradi globalizacije gospodarstva in obvladovanja logističnih verig dogajajo ogromni premiki. Nastajajo veliki logistični koncerni. Pred nekaj leti si ne bi upali niti sanjati, kaj šele verjeti v to, kar se danes dogaja z DHL-om, Danzasom, Euroexpressom ali z DB-jem, Stinessom, Schenkerjem... Širitev Evropske unije proti vzhodu odstranjuje tudi meje z našo državo. S tem postajajo obmejne službe znotraj držav Evropske unije nepotrebne. Tako bo odpadel tudi velik del dejavnosti, ki jo sedaj opravljajo obmejni špediterji. Če te svoje dejavnosti ne bodo pravočasno usmerili na druge produkte, bodo ob vstopu v Evropsko unijo morali z njo prenehati. To pomeni, da nekaterih preprosto ne bo več, drugi pa bodo morali svojo dejavnost razširiti na nova področja, predvsem na logistiko.

Interglas: Pred letom dni ste ugotavljali, da je v Sloveniji nizka stopnja internacionalizacije v logistični ponudbi in da se globalizacijski procesi še niso začeli. Kakšen je položaj danes in kako se bo po vašem mnenju razvijal?

V tem letu se razmere niso bistveno spremenile. Še vedno se prepočasi vključujemo v evropske integracije, k nam pa vse hitreje

prodirajo veliki špediterji. Schenker je prek Intertransa povečal svoj vpliv v Sloveniji, Danzas prihaja neposredno prek DHL-a... Vse to kaže, da bodo tudi veliki špediterji težje delali in težje ohranjali sedanji delež oziroma obseg dela tudi na domačih tleh.

Interglas: Kako bo vstop v EU vplival na položaj slovenskih špediterjev? Kakšne bodo posledice za panogo in podjetja?

Tisti, ki se večinoma ukvarjajo s carinskim posredovanjem, bodo izgubili pretežni del svojega dela ali celo ostali brez njega. V Sloveniji naj bi brez dela ostalo 1653 zaposlenih, kot kažejo rezultati raziskave iz leta 2001. To je številka, ob kateri se je treba resno zamisliti.

Interglas: Katera so osrednja gibanja na trgu logističnih storitev v EU?

Že prej sem omenil, da nastajajo ogromni koncerni, ki znotraj svoje dejavnosti združujejo špediterje, transportne organizacije in druge logistične operaterje. Podobne trende zasledimo pri prevoznikih, ladjarjih, v pristaniščih in terminalih. Gre za novo filozofijo, ki bo bistveno vplivala tudi na razmere pri nas.

Interglas: Kako bi se slovenski špediterji po vašem menju najbolj učinkovito pripravili na vstop v EU?

Mislím, da je že precej pozno za korenite spremembe. Na ta problem opozarjam že več let. Že pred šestimi leti sem v Intereuropi d.d., na seji nadzornega sveta, govoril o teh vprašanjih. Uprava mi je prisluhnila. Organizirali smo različne oblike notranjega izobraževanja in že tretjo šolo poslovne logistike. Podobno šolo smo letos odprli tudi na Hrvaškem. Kolikor mi je znano, v Sloveniji drugih resnih aktivnosti za spremembo ali ublažitev nastalih razmer ni. Res je Gospodarska zbornica Slovenije naročila omenjeno študijo. Tudi ob predstavitvi so se vsi strinjali, da je nujno ukrepati in da morata svoj del odgovornosti za nastale posledice sprejeti država kot tudi špediterji sami. Osebnó mislim, da je ostalo malo časa za ublažitev posledic, zato bo vstop v Evropsko unijo hudo prizadel nekatere špediterje.

Interglas: Kako ocenjujete Intereuropine priprave na vstop v Evropsko unijo?

Tudi Intereuropa bo tako kot ostale špedicije občutila posledice vstopa v Evropsko unijo, saj je del njenega poslovanja tudi carinsko posredovanje. Ker je v skladu s svojo razvojno strategijo razširila dejavnost na Balkan in v nekatere druge evropske države ter začela tržiti številne logistične produkte, bodo negativne posledice vsekakor manjše. Vem, da se pospešeno pripravljajo tudi notranji ukrepi za omilitev posledic. Zavedati pa se moramo, da se vsega ne bo dalo rešiti, zato bomo tudi v Intereuropi občutili vstop v Evropsko unijo.

V.K.

Dejavnosti, povezane s približevanjem EU, v letu 2002

V koncernu Intereuropa so tudi v preteklem letu potekale številne pripravljalne dejavnosti za vstop na evropski trg. Na kadrovskem področju smo zaradi zmanjševanja obsega dela na področju carinskih storitev organizirali izobraževanja za del zaposlenih, ki jih bomo prerazporedili na druga delovna mesta, 45 delavcem pa smo omogočili predčasno upokožitev. Svojo konkurenčnost smo izboljševali z izgradnjo novih zmogljivosti in s prenavljanjem obstoječih. Poslovno mrežo smo razširili na Češko in utrjevali položaj na trgih, kjer smo že prisotni. Storitve smo prilagajali zahtevam kupcev in razmeram na mednarodnih trgih.

06 Zgodba z naslovnice

Skupaj smo boljši

Carinski oddelek in Oddelek paketne distribucije v podružnici Varaždin sta tesno povezana, zato ju tudi predstavljamo v rubriki najuspešnejših Intereuropinih timov. Delo v obeh oddelkih je pestro in zahtevno, a zaposleni ga z veseljem opravljajo.

Intereuropa je začela poslovati na varaždinskem območju leta 1986 in sicer s posredovanjem carinskih storitev. Direktor varaždinske podružnice **Duško Jauk** poudarja, da so se zaposleni že takrat ponašali s tem, da so dobro seznanjeni s predpisi in imajo ustrezno znanje. V nasprotju z ostalimi špediterji smo sami brali predpise in se nismo zanašali na odgovore državnih uradnikov. Pojasnjevali smo uporabo carinskih predpisov v praksi in smo zato lahko takoj odgovarjali na vprašanja in zahteve strank. Intereuropa je imela v Varaždinu prav zaradi takšnega odnosa do kupcev in dela vedno več komitentov, danes pa smo že postali vodilni logistični ponudnik v regiji. Poslovanje smo z leti razširili na ponudbo celovitih logističnih storitev.

Informacijska podpora je prinesla prednost pred konkurenco

Vodja Carinskega oddelka **Dubravko Ptiček** izpostavlja, da oddelek z osmimi zaposlenimi ponuja storitve več kot sto poslovnim partnerjem iz vse Hrvaške. Delavci na tem oddelku smo med prvimi v državi vpeljali računalniški program za carinsko posredovanje, pri izdelavi katerega smo tudi sami sodelovali. Tako smo pridobili pomembno prednost pred konkurenti. Bili smo tudi prvi, ki smo s Carinsko izpostavo Varaždin vpeljali izmenjavo carinskih deklaracij in podatkov prek interneta. Dubravko Ptiček je zaposlen v Intereuropi od 1991. Začel je z najenostavnejšimi deli, danes pa kot vodja Carinskega oddelka zatrjuje, da je njegov pri-



↓ V Carinskem oddelku namenjamo veliko pozornosti vpeljevanju novih informacijskih tehnologij.



↓ Dubravko Ptiček

Anita Šmerek in **Jadranka Šantek**, carinska deklaranta **Nenad Tuđan** in **Danijel Žohar** ter referenta v odpremi **Siniša Radujković** in **Ana Žganec**. Delujemo kot tim, saj zahtevnega dela drugače ne moremo dobro opraviti, družimo pa se tudi v prostem času.

Pri tem delu ni nikoli dolgčas

Dubravko Car je v Intereuropi že deset let. Pri delu ga najbolj privlači raznolikost in razgibanost. Na njegovem delovnem mestu ni nikoli dolgčas. Tudi Dubravko izpostavlja dobre medosebne odnose v skupini, ki so posebej pomembni za uspešno izvedbo nalog. »Poskušamo se dopolnjevati, zato da bi se izognili nepotrebnim

mer najboljši dokaz za to, da v Intereuropi posebej cenimo delo in želje po pridobivanju novih znanj. Tega se zaposleni, večinoma mladi, ki smo si po starosti blizu, dobro zavedamo. Pogosto ostajamo na delovnem mestu še po rednem delovnem času, včasih pripravljamo carinske dokumente tudi ponoči, da bi izpolnili nujna naročila in bili čim bolj učinkoviti.

V oddelku so poleg vodje Dubravka Ptičeka zaposleni tudi samostojni carinski deklaranti **Dubravko Car**, **Boris Raguz**,



↓
Dubravko Car

zastojem, in prav to je skrivnost našega uspeha,« je prepričana Jadranka Šantek, ki je prišla v Intereuropo leta 1991. Spominja

zato se moramo zaposleni še vedno nenehno izobraževati. Zavedamo se, da bo obseg našega dela manjši po vstopu Hrvaške v Evropsko unijo, zato si že sedaj prizadevamo pridobivati nova logistična znanja. Naše delo bo namreč takrat dobilo nove razsežnosti. Zaposleni na Oddelku carinskega posredovanja ponujamo strankam z operativno prodajo že sedaj tudi ostale logistične storitve. »Včasih smo zares izpostavljeni močnim pritiskom, ko se znajdemo v primežu med roki in zahtevami strank. Carinsko posredovanje je prav zaradi svoje razgibanosti privlačno za mlade,« pojasnjuje Šantekova.

Prvi v paketni distribuciji

V Oddelku paketne distribucije Intereuropine varaždinske podružnice je 12 zaposlenih, na začetku njegovega delovanja pa sta bila le dva. Vodja referata paketne distribucije in transporta **Iva Glavaš** se spominja začetkov dejavnosti v letu 1995, ko so se vojni spopadi znova razplamteli. Prve pošiljke so dostavili v Zagreb prav v času raketnega napada na mesto. Težave pa niso bile povezane le z vojno. Glavaševa, ki je začela delati v Intereuropi 1992. leta, pravi, da so morali poslovnim partnerjem najprej predstaviti novo storitev kurirske službe in njene prednosti pred takratnim pošiljanjem pošilk po pošti ali železnici. Paketna distri-

bucija se je začela v začasnem skladišču v zabojniku, z enim tovornjakom in enim voznikom. Danes je oddelek v modernem skladišču, ki meri 1400 kvadratnih metrov in ima sedem dostavnih vozil. Po besedah Glavaševe poslujejo z različnimi vrstami blaga, okoli sto stalnih poslovnih partnerjev pa ve, da bo njihova pošiljka pravočasno prispela na dogovorjeno mesto. »Dostava od vrat do vrat je bila novost na našem območju, ko smo z njo začeli. Danes odpremimo iz Varaždina več tisoč paketov mesečno, nekoliko manjše količine pa posredujemo svojim partnerjem,« poudarja Iva Glavaš in dodaja, da je njihovo delo perspektivno. Vse več njihovih strank namreč spoznava, da so se pravilno odločile, ko so paketno distribucijo prepustile Intereuropi, in tako veliko prihranile pri poslovanju.

Stranke, ki pridejo, ostanejo



↓
Iva Glavaš

Za Glavaševo je najbolj pomembno, da stranke, ki zaupajo Intereuropi opravljajo paketne distribucije, ostanejo stalne naročnice, kar je dokaz za visoko kakovost storitev. »V Intereuropo sem prišla iz turistične

agencije. V šali včasih rečem, da sem se nekoč ukvarjala z ljudmi, danes pa s paketi. V obeh primerih je pomembna dobra komunikacija. Svojega dela na bi mogli opravljati tako kakovostno, hitro in natančno brez ustrezne komunikacije in brez zaupanja strank,« pravi Glavaševa in dodaja, da pripeljejo vse pakete, ki jih prevzamejo do 17. ure, že naslednjega dne. Za to je zaslužen Oddelek paketne distribucije, v katerem so poleg vodje referata IPD-ja in transporta Ive Glavaš še samostojna referenta odpremnika **Željko Hrgar** in **Karmen Plečko**,

referentki odpremnici **Maja Rođak** in **Marta Cepanec** ter vozniki **Martin Ježovita**, **Milan Levanič**, **Nikola Toplek**, **Krunoslav Jurgec**, **Ivica Liber**, **Mario Dobovičnik** in **Davor Friščić**.

Željko Hrgar je začel pred še-



↓
Jadranka Šantek

se, da so takrat vse delali ročno, s pisalnimi stroji. Danes si carinskega posredovanja ni mogoče predstavljati brez računalnikov. Carinski postopek, v nasprotju s pričakovanji, ni poenostavljen,



↓
Začetki paketne distribucije segajo v čas vojne.



↓
Željko Hrgar

08 Zgodba z naslovnice



Krunoslav Jurgec

stimi leti kot voznik, danes je samostojni referent. Svoje delo opisuje kot zelo specifično, včasih tudi stresno, za uspeh pa zahteva celega človeka. Zaradi takšne zavzetosti dosega celoten tim odlične rezultate. To poudarja tudi voznik Krunoslav Jurgec, ki je prepričan, da so za uspeh pri delu pomembni tudi urejen izgled, snažen avtomobil, prometna kultura in obnašanje v prometu, še posebej pa kakovo-

sten odnos do strank. Vse dostave namreč napovejo po telefonu, zato lahko stranke same določijo, kdaj naj jim paket pripeljejo. Tako partnerji kot vozniki so zadovoljni s takšno organizacijo dostave. Vozniki ne pozabijo omeniti, da so jim kolegi iz Carinskega oddelka pomagali že na začetku razvoja njihove dejavnosti. S takšnim sodelovanjem lahko dosežemo najboljše dopolnjevanje.

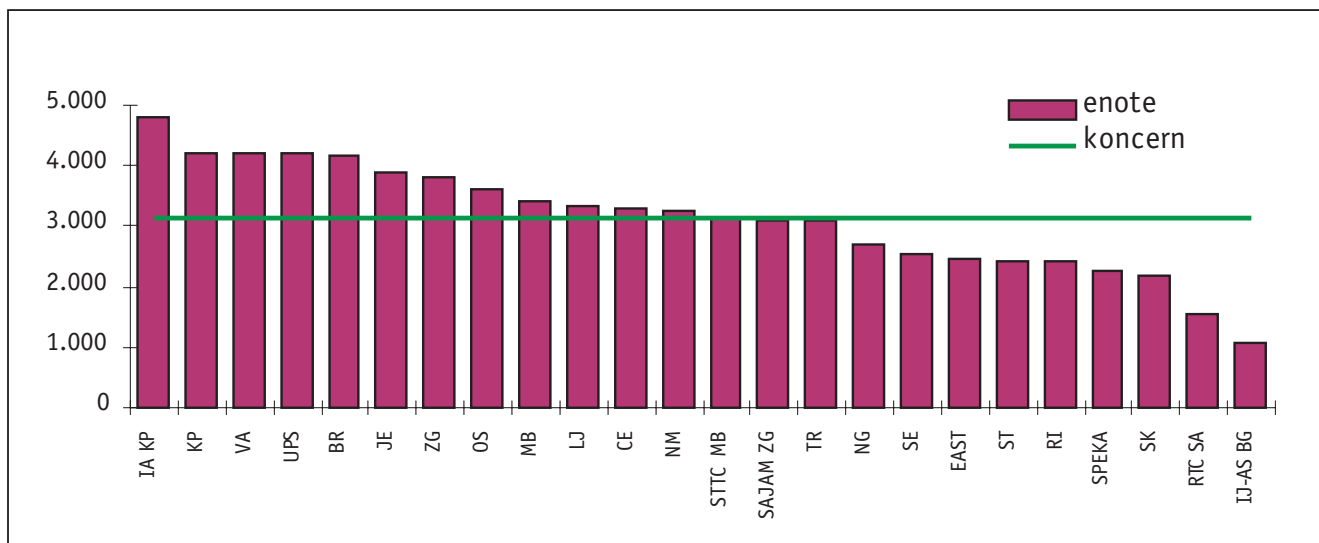
Oba tima se z veseljem spominjata tudi nastopa na športnih igrah zaposlenih, kjer so prav tako pokazali, da so dobra ekipa.

I. Č.

08 Poslovanje koncerna

Leto 2002 ponovno uspešno

Koncern Intereuropa je v letu 2002 dosegel 42,5 milijarde tolarjev (188 milijonov evrov) čistih prihodkov od prodaje. Rast je v primerjavi z letom prej 17-odstotna.



Mesečna vrednost pokritja 1 na zaposlenega v posameznih družbah v evrih

Rast prihodkov od prodaje smo dosegli:

- s povečanjem tržnega deleža in pridobivanjem novih strank,
- z uveljavljanjem logističnega outsourcinga v večjih podjetjih,
- z večjo produktivnostjo in
- s prevzemi in konsolidacijo novih družb.

Interno poročanje na področju prodaje v koncernu Intereuropa temelji na spremljanju pokritja 1, ki je razlika med čistimi prihodki od prodaje in založenimi (direktnimi) stroški. Pokritje 1 predstavlja 50 odstotkov čistih prihodkov od prodaje.

Poslovanje koncerna prikazujemo z realno stopnjo rasti. V prikaz vključujemo vse koncernske družbe v letu 2002, planu in letu 2001. Plan pokritja 1 smo v letu 2002 realno preseglili za 2 odstotka in dosegli 4-odstotno realno rast glede na leto 2001.

1. Področji kopenskega in zračnega prometa sta dosegli najvišjo rast glede na plan in leto 2001. Terminalske storitve prav tako naraščajo, medtem ko je zaostajanje carinskih storitev za rezultati leta 2001 v skladu s pričakovanji.

2. Poslovni področji pomorskega prometa ter cestnega in železniškega prometa v letu 2002 nista izpolnila načrtov, kljub temu sta realno dosegli pozitivne stopnje rasti glede na leto 2001.

- Padec tečaja USD je vplival na poslovanje pomorskega prometa. Rezultati so le za odstotek slabši v primerjavi z letom 2001, kar ocenjujemo kot pozitivno.



- Na področju cestnega in železniškega prometa smo zabeležili 4-odstotno rast. Izvajanje cestnega in železniškega prometa je izboljšalo rezultat za odstotek, polni nakladi pa za 15 odstotkov.

v tisoč EUR

POKRITJE 1 PO POSLOVNIH PODROČJIH	leto 2002	str.	plan 2002	str.	leto 2001	ind 02/plan	ind 02/01	odmik 02-plan	odmik 02-01
KONCERN INTEREUROPA	86.059	100 %	84.255	100 %	83.139	102	104	1.805	2.926
1 kopenski promet	12.777	15 %	12.088	14 %	11.302	106	113	689	1.474
2 carinske storitve	26.310	31 %	25.509	30 %	26.738	103	9	8801	-428
3 terminalske storitve	16.013	19 %	15.794	19 %	15.576	101	103	219	437
4 pomorski promet	6.938	8 %	7.145	8 %	6.976	97	99	-207	-38
5 zračni promet	4.366	5 %	3.896	5 %	4.043	112	108	470	324
6 cest. in žel. promet	14.567	17 %	15.544	18 %	13.974	94	104	-977	592
7 druge storitve	5.089	6 %	4.279	5 %	4.530	119	112	810	559

↓
Prikaz vrednosti pokritja 1 po poslovnih področjih

Blaž Pangerc

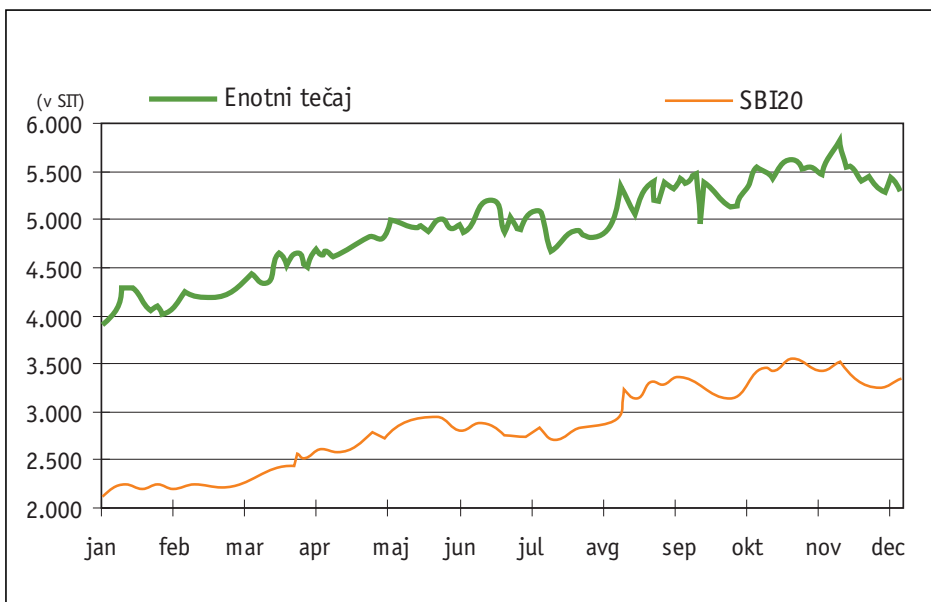
09 Delnica

Zaupanje v Intereuropo tudi na borzi

Leto 2002 je bilo za Intereuropine delničarje uspešno. Povečanje števila delničarjev kaže na zaupanje vlagateljev v našo delnico.

- Enotni tečaj Intereuropine delnice se je v letu 2002 povečal za 35 odstotkov.
- Dividenda v višini 200 tolarjev na delnico je med najvišjimi dividendnimi donosi na Ljubljanski borzi.
- Tržna vrednost podjetja se je povečala za skoraj 50 odstotkov.
- Število delničarjev se je povečalo za 543.

Na gibanje tečaja delnice IEKG so med letom, poleg izplačila dividend, najbolj vplivali prevzemi družb. Intereuropa je bila neposredno povezana s prevzemom Banke Koper. Prevzem Leka pa je posredno vplival na rast tečajev prek vnovičnega investiranja kupnine na slovenskem kapitalnem trgu. Nizek promet in pomanjkanje povpraševanja na Ljubljanski borzi sta pred iztekom leta 2002 prispevala k padcu večine delnic, novo leto pa se je začelo v pričakovanju objav poslovnih rezultatov v preteklem letu. Do bistvenih sprememb v lastniški strukturi lani ni prišlo. Povečanje števila delničarjev za 14 odstotkov na 4.536 kaže na zaupanje vlagateljev v našo delnico. Dobršen del novih delničarjev predstavljajo fizične osebe, ki jih je skoraj 500 več.



Matej Okretič

WMS sistem zagotavlja moderen nadzor nad upravljanjem skladišč

Warehouse management system (WMS) je informacijski sistem, ki lajša vodenje skladišča, saj pomaga obvladovati množico podatkov in zagotavlja sledljivost blaga. Uporabljamo ga za opravljanje zahtevnejših del, kot so komisioniranje blaga, sprejem bolj občutljivih izdelkov, sestavljanje, etiketiranje in ostale dejavnosti po naročnikovi želji.

Vodenje skladišč je zaradi prevoza blaga od vrat do vrat vse bolj zahtevno. Skladišče mora biti zato standardizirano in mora izpolnjevati vse zahteve sodelujočih v procesu, od prevzema do dostave izdelka. Informacijska podpora za nadzor skladišča pomaga nadomestiti nekatere fizikalne lastnosti skladišč. Informacijski sistem se lahko hitro prilagodi razmeram in trenutnim potrebam ter spremeni skladiščne parametre.

Nadzorni sistem lahko uporabimo v različnih skladiščih

Nadzorni sistem ureja vodenje različnih skladišč, v katerih hranimo raznovrstno blago in opravljamo številne storitve. V tako imenovanih »box« skladiščih shranjujemo izdelke, po katerih potrošniki pogosto povprašujejo. Sprejema oziroma oddaje takšnega blaga ni treba popolnoma nadzorovati. Med te izdelke sodijo: brezalkoholne pijače, pivo, bela tehnika, avdio in video izdelki, pnevmatike na paletah in



Stojan Grgič, produkti vodja za skladiščenje in distribucijo

drugi podobni proizvodi. Prednost takšnega skladišča je, da je prostor dobro izkoriščen, v njem je mogoče uporabljati posebne viličarje, sledenje izdelkov pa je enostavno. S pomočjo programske opreme lahko prostor kar najbolj izkoristimo, zagotovimo nadzor blaga in dosežemo skladiščenje po FIFO metodi.

Črna koda vsebuje vse podatke o izdelku

Palete običajno shranjujemo v regalnih skladiščih na natanko določenem mestu. Sistem za nadzor skladišč zabeleži, na katerem mestu smo paleto shranili. Če je označena s črtno kodo, lahko vse ostale podatke priprnemo k njej in tako razpolagamo z dodatnimi informacijami. Svetovni blagovni tokovi zahtevajo, da uporabljamo standardne oznake paketa ali palete s črtno kodo. Paket označimo ob izdelavi izdelka. Standardna črna koda tako ponuja vsem uporabnikom na logistični poti od proizvajalca do kupca vse potrebne podatke. WMS sistem omogoča, da v regalnem skladišču hranimo palete različnih lastnikov. Tako dobro izkoristimo prostor in imamo popoln pregled blaga. Uporabniki lahko najamejo paletna mesta in plačujejo za tista, ki so jih zasedli.

Popoln nadzor tudi v pretočnih skladiščih

Pretočna skladišča so namenjena predvsem prekladanju blaga med transportnimi sredstvi. Pri tem je zelo pomembno, da ne prihaja do napak. Programska oprema zagotavlja, da operacijam v skladišču sledimo in imamo pregled nad delavci, ki so delo opravljali. Tako nam je vedno na voljo podatek, kdaj, kje in kdo je opravil določen del logistične storitve.

Stojan Grgič

Zaključena tretja Šola poslovne logistike

V tretji Šoli poslovne logistike so se izobraževali sodelavci iz špedicijskih filial in jo večinoma zelo dobro ocenili. Menili so, da jim bo pridobljeno znanje pomagalo bolj kakovostno opravljati delo, v prihodnje pa si želijo še več praktičnih primerov.

Tretja Šola poslovne logistike se je začela lanskega oktobra in je trajala 90 ur. Udeleženci so v petih tednih obravnavali področja logistike, prava, zavarovanja, ekonomije in kakovosti. Predavalo jim je 20 predavateljev, med njimi štirje zunanji. Večina izmed 27 udeležencev je bila zadovoljna s predavanji. Izpolnila so njihova pričakovanja, kar še posebej velja za kakovostno in celovito predstavljene produkte in spremljajoče dejavnosti koncerna. Predavatelji so dobro opravili svoje delo, le nekateri bi lahko bolj motivirali udeležence. Pridobljeno znanje bo koristilo vsem, so menili slušatelji. Predlagali so, naj v prihodnja izobraževanja vključimo več konkretnih primerov

z različnih delovnih področij. Dobrodošle bodo predstavitve uspešno rešenih težav, pa tudi manj uspešnih rešitev, ki se jim je treba izogniti. Slušatelji so marca zagovarjali svoja seminarska dela, več o končnih vtisih pa bomo zapisali v naslednji številki glasila. V njej vas bomo tudi seznanili, kako je potekala šola, ki se je medtem začela na Hrvaškem.

Liliana Marolt Kekič

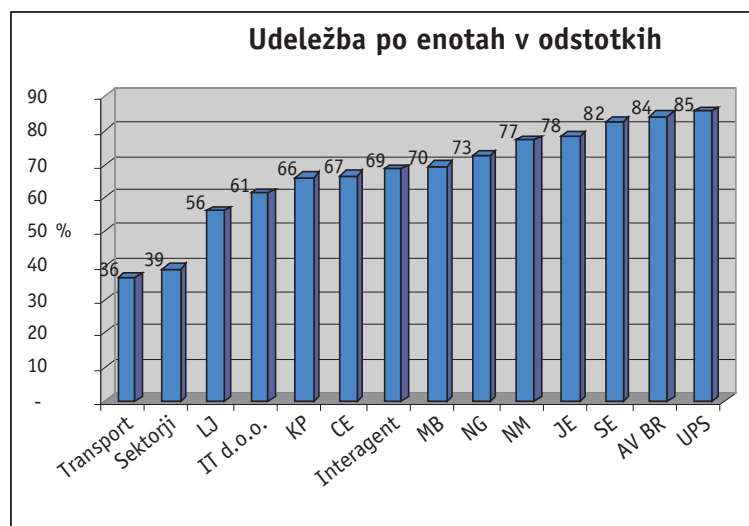
Najbolj zadovoljni s svojo vlogo v podjetju

Konec leta 2002 smo v slovenskem delu koncerna Intereuropa po dveh letih znova opravili anketo o organizacijski klimi in zadovoljstvu zaposlenih. Večina je zadovoljna z delom, sodelavci in delovnimi pogoji, želi pa si višje plače, jasneje predstavljen sistem nagrajevanja in napredovanja, več izobraževanja za zaposlene na nižjih delovnih mestih, boljše obveščenost o viziji in ciljih ter boljše odnose in več komunikacije med vodji in sodelavci.

Delavce smo povprašali, kako dobro so seznanjeni s ključnimi cilji organizacije, kako ocenjujejo svojo vlogo v podjetju, ali so zadovoljni z načini komuniciranja in obveščanja, kakšen je njihov odnos z nadrejenimi, kaj menijo o načinih izobraževanja ter postopkih nagrajevanja in napredovanja. Poslali smo približno 1500 vprašalnikov. Obdelali smo 950 izpolnjenih.

Tudi letos smo imeli težave pri razvrščanju anketirancev v manjše enote (službe, oddelke), saj niso želeli posredovati vseh podatkov. Zato je najnižja raven identifikacije posamezna družba, filiala, področje oziroma večji sektor.

Odstotek oziroma število vrnjenih vprašalnikov, ki smo jih lahko razvrstili po enotah oziroma družbah, je naslednji:



Zagotovo so realni rezultati tistih enot, v katerih so anketiranci oddali več kot polovico vprašalnikov. V ostalih so izidi raziskave manj zanesljivi.

Uprava družbe je na podlagi rezultatov odobrila pripravo predloga sistema nagrad in priznanj za posebne dosežke, da bi motivirala zaposlene in spodbudila kulturo uspešnosti. Izpeljali bomo tudi šolo vodenja, v kateri se bomo izpopolnjevali na področjih kakovostnejše izmenjave pomembnih informacij v podjetju ter spodbujanja konstruktivnih in pristnih odnosov med sodelavci in vodji.

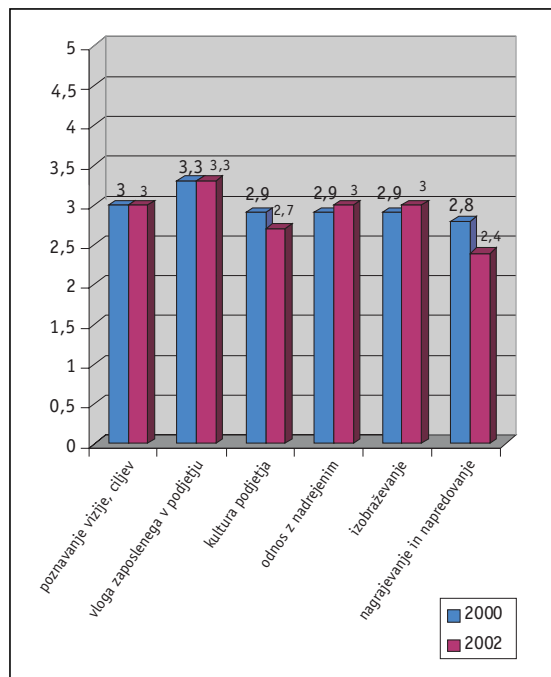
Iz rezultatov tokratne raziskave smo izluščili nekaj prednosti naše družbe in izzivov, s katerimi se bo morala soočiti.

Prednosti:

- zaupanje zaposlenih v sposobnost in odgovornost sodelavcev,
- dokaj visoka pripadnost podjetju,
- zadovoljstvo z naravo dela,
- ugodni delovni pogoji.

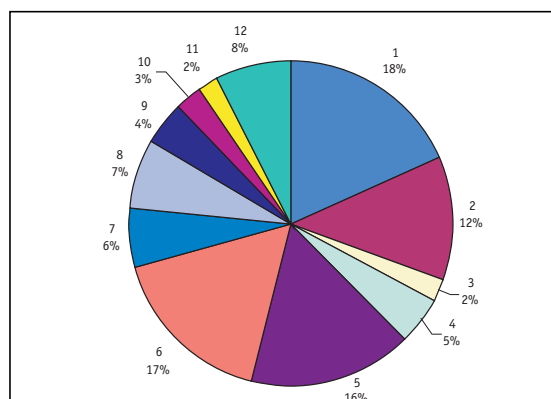
Izzivi:

- povečanje dialoga z neposrednimi vodji in obsega povratnih informacij, ki jih vodje posredujejo (priznanj za dobro opravljeno delo in konstruktivnih kritik),
- opredelitev kriterijev za napredovanje,
- organizacija ustreznih izobraževalnih programov,



Povprečni rezultati po vsebinskih skupinah v primerjavi z letom 2000.

- večja jasnost in razumljivost sistema nagrajevanja (za vse zaposlene).



legenda:

- 1 - višja plača
- 2 - pravično nagrajevanje v odvisnosti od uspešnosti
- 3 - strokovnost vodstvenega kadra
- 4 - urediti organizacijo družbe
- 5 - izboljšati odnose med vodji in sodelavci (nematerialne spodbude zaposlenih, pohvala ipd.)
- 6 - več možnosti za napredovanje in določitev kriterijev
- 7 - fizični pogoji dela
- 8 - informiranje ter komuniciranje
- 9 - več možnosti za izobraževanje
- 10 - jasneje opredeliti cilje in vizijo koncerna (seznaniti vse zaposlene)
- 11 - varnost zaposlitve
- 12 - ostalo

12 Kadri

Graf na prejšnji strani prikazuje analizo odgovorov na vprašanje Kaj naj podjetje stori za to, da izboljša vaše zadovoljstvo?

Na podlagi podrobneje pregledanih rezultatov smo pripravili fokusne delavnice v enotah in zapisali akcijske načrte za odpravo najbolj perečih težav. Akcijske načrte in uspešne rešitve problemov posameznih enot bomo podrobneje predstavili v naslednjih številkah glasila.

Petra Dodič

12 Znanje

Delavnica za izboljšanje kakovosti servisa



Zasnežena skupinska fotografija udeležencev.

mo pripravljenost našega vodstva, da podpira in spodbuja tovrstno izobraževanje.

Darja Bidovec

V Filiali UPS smo se odločili, da bomo vsaj dvakrat letno organizirali interno izobraževanje. Prvo v letošnjem letu je potekalo 11. januarja. Delavnica za izboljšanje kakovosti servisa je bila namenjena kurirjem, »customer« servisu in oddelku prodaje. Udeleženci smo ugotovili, da je med nami veliko takšnih, ki svoje delo sicer dobro opravljamo in imamo osnovno znanje, nimamo pa dovolj informacij o delovanju sistema UPS. Želimo si izboljšati kakovost storitev in prispevati k zadovoljstvu strank, zato smo na delavnici preverili poznavanje delovnih postopkov, ki jih opravljamo v omenjenih oddelkih. Spregovorili smo še o kurirjevem delu pri prevzemu pošiljke, o izpolnjevanju dokumentov, podatkih, ki jih mora komercialni oddelček posredovati strankam ter o delu »customer« servisa. Zelo smo bili zadovoljni s potekom delavnice in z načinom podajanja znanja. Spoznali smo precej novosti in delili svoje znanje s sodelavci. Pozdravlja-

Izobraževanje pooblaščenecv za kakovost



Zaloge materiala v novomeškem Revozu so izredno majhne.

V povezani družbi Intereuropa, d.o.o., Zagreb smo v februarju pripravili izobraževanje pooblaščenecv za kakovost in organizirali ogled tovarne vozil Revoz, d.d., v Novem mestu, kjer so se pooblaščeneci seznanili s sistemom vodenja kakovosti. Obiska v Revozu so se udeležili tudi pooblaščeneci za kakovost iz Slovenije. Predstavniki novomeške družbe za sistem kakovosti in vodja službe industrijske logistike sta nam predstavila zgodovino tovarne, njihov sistem vodenja kakovosti in priprave na prehod na novi standard ISO 9001:2000. Gostitelji so nam nazorno pokazali, kako pomembno je, da vsi dobavitelji opravijo svojo nalogo kakovostno, saj tovarna posluje z minimalnimi zalogami materiala in sestavnih delov za proizvodnjo avtomobilov Clio. Zaloge so »na kolesih« in blago je treba dostaviti v tovarno pravočasno (just in time). Po izčrpnih predstavitvah Revoza smo si ogledali še del proizvodnje avtomobilov Clio in skladišče.

Aljaž Kovač



Novi obrazi



Bojana Vidmar, izvršna direktorica uprave za poslovno področje carinskih storitev

»V Intereuropi sem zaposlena od decembra lani, pred tem pa sem bila pet let direktorica špedicije v BTC, d.d., v Ljubljani. Sicer pa sem bila v Intereuropi zaposlena že med letoma 1986 in 1997, in sicer v Zagrebu ter Ljubljani. Po izobrazbi sem univerzitetna diplomirana ekonomistka. V letošnjem letu in prvih mesecih prihodnjega leta je najpomembnejša naloga na mojem delovnem področju prestrukturiranje carinskih storitev pred vstopom v EU. Gre za uvajanje novih storitev, kot so uvozno-izvozno carinjenje za evropsko blago, skupni tranzitni postopek in INTRASTAT - statistična poročila za dobave

evropskega blaga za slovenske komitente po vstopu v EU. Ker bo z vstopom v EU odpadlo približno 70 odstotkov carinskega posredovanja, bo treba ta izpad prihodka nadomestiti s prihodom na drugih področjih. Prej navedene naloge je treba aktivirati in zaposliti čim večje število ljudi, poskrbeti za njihovo izobraževanje in preusmeritev s področja carinskega zastopanja na druge storitve. Moja naloga je tudi razvijanje teh storitev v povezanih družbah v drugih državah in prenašanje izkušenj, pridobljenih v Sloveniji.

Menim, da bo večje težave zaznati na severni meji in v notranjosti države, medtem ko bo na južni meji lažje zadržati sedanji obseg poslovanja in število zaposlenih pri kontroli blagovnih tokov. Kljub temu pa bo nujno tudi tu obvladovati potrebo po drugačni strukturi delovne sile.

Nalogo, ki jo prevzemam, bo možno opraviti le ob velikem sodelovanju vseh zaposlenih pri vseh produktih, saj je timsko delo temeljnega pomena.«

Beno Matavž, voznik tovornjaka

»V družbi Intereuropa Transport sem od 1. novembra lani zaposlen kot voznik tovornjaka. Pred tem sem bil kot voznik šest let zaposlen pri manjšem zasebnem



avtoprevozniku. Kljub svojim 26-tim letom imam že kar nekaj šoferškega staža. S tovornjaki sem pravzaprav zrasel, saj tudi moj oče opravlja delo poklicnega voznika, kar je verjetno tudi botrovalo moji odločitvi za ta poklic. Končal sem

namreč živilsko šolo in si pridobil poklic mesarja, a ga nisem nikoli zares opravljal. Raje sem naredil še vse potrebne izpite in postal poklicni voznik.

Na novem delovnem mestu sem prva dva meseca spremljal ostale šoferje in spoznaval način dela, od začetka januarja pa že vozim samostojno. Moje zadnje poti so vodile predvsem v Anglijo in Nemčijo, prej pa povečini v Francijo. Zaenkrat vozim različne tovornjake in nadomeščam druge voznike, saj voznik dobi svoj kamion šele po letu ali dveh.

S sodelavci se razumem in veseli me, da so odnosi med zaposlenimi dobri. Vsakdo ti prisluhne, če imaš kakšno vprašanje ali težavo, predvsem pa vlada spoštovanje do šoferjev. Tudi tovornjaki so v primerjavi s tistimi, ki sem jih vozil prej, bolj kakovostni.

Naš poklic ima svoje lepe plati, zahteva pa tudi nekaj odrekanja, predvsem ker si po več dni zdoma, kar je še težje, če imaš družino. Najbrž je tudi to razlog, da se mladi vse manj odločajo zanj.

Od nove zaposlitve pričakujem predvsem to, da bi lahko še naprej z veseljem opravljal svoje delo.«

13 Kakovost

Uvajamo nove kontrolne točke

FINANČNI REZULTAT (10 % ČISTI DONOS KAPITALA)



ZADOVOLJNI KUPCI (INDEKS 81, RAST PRODAJE 7,2 %)



UČINKOVITI PROCESI (12/15 TOČK)



ZADOVOLJSTVO ZAPOSLENIH (3,8)

Meritve in cilji v Intereuropi na različnih ravneh poslovanja

V delovnih procesih so zelo pomembne meritve, ker nam pomagajo ugotoviti učinkovitost. Opravljamo jih s kontrolnimi točkami, ki jih bo v prihodnje več kot doslej.

V vsakem podjetju opravljajo različne meritve, s katerimi ugotavljajo, kako dobro podjetje posluje. Najbolj znani so finančni rezultati, katerih objava je zakonsko določena, pomembna pa so tudi nefinančna merila. Finančni rezultati so namreč odvisni od prodaje, ta pa od delovnih procesov. Dobiček podjetja, zadovoljstvo kupcev in učinkovitost procesov so torej povezani. Želeni finančni rezultat bomo dosegli le, če bomo delovali in ukrepali na podlagi podatkov nefinančnih meril poslovne uspešnosti.

Kontrolne točke moramo jasno določiti

Merila za določanje kontrolnih točk morajo biti jasna. Opredeliti moramo, kje v procesu bomo merili, kateri parameter procesa bomo spremljali, določiti moramo mejo, do katere bo vrednost parametra še sprejemljiva, kdo, kako in v kakšnih časovnih presledkih bo spremljal meritev, kako bomo zapisovali rezultate, poskrbeti pa moramo tudi za redno poročanje o meritvah.

Uvedli smo 14 novih kontrolnih točk

V času projekta prilagajanja novemu standardu kakovosti ISO 9001:2000 smo znova pregledali

obstoječe kontrolne točke v procesih in določili, kje bi morali postaviti nove.

Ugotovili smo, da novih nismo uvajali od leta 2000, temveč smo obstoječe le prilagajali spremembam (primer je KT-29). Vzpostavili smo 14 novih točk, pri čemer smo upoštevali, da:

- so računalniško podprte, saj se sicer sistem merjenja navadno ne uveljavlja;
- kažejo zmogljivost (produktivnost) ali napake, kar nam je v pomoč pri izboljševanju končnega rezultata;
- jih določijo zaposleni ali vodje in ne ostale službe.

Devet novih kontrolnih točk je računalniško vodenih.

Spodnja razpredelnica prikazuje trenutno stanje na področjih prodaje, izvedbe, obračuna in poprodajnih dejavnosti. Vanjo smo vnesli

	Ekspresni promet	Zbirni promet	Cestni in kom. promet	Železniški promet	Cestni transport	Mejna odprava	Carinsko zastopanje	Skladiščenje in distribucija	Avio promet	Pomorski promet	UPS
Prodaja	1. Reakcijski čas med povprašev. in ponudbo	1. Reakcijski čas med povpraš. in ponudbo	1. Pravočas. vnosa naročil		1. Kontrolnik vnosa izvoznih naročil (R)		1. Prejem pisnih dispozicij		1. Reakcijski čas med povpraš. in ponudbo	1. Reakcijski čas med povpraš. in ponudbo	
	2. Kontrola brezplačnih pošiljk (R)		2. Delež storno naročil						2. Prejem pisnih dispozicij		
Izvedba	3. Zamujene dostave (R)		3. Kontrolnik prihoda vozil na naklada. (R)		2. Kontrolnik prejema prevoznikove dokum. (R)	1. Kontrola napačno izpolnjenih deklaracij	2. Zavrjnjeni elek. izmen. podat. (R)	1. Kontrolnik časa pretov. od prejema blaga do z.		2. Pravoč. prihod kontej. (R)	1. Kontrola AWB (R)
	4. Prijava motenj		4. Kontrolnik prihoda vozil na razkladan. (R)		3. Kontrolnik motenj na vožnji (R)	2. Nerazdol. ECL-i	3. Kontrola napačno izpolnjenih deklaracij	2. Kontrolnik stroškov pretov. (R)			2. Motnje pri dostavi pošiljke v predv. času
			5. Pregled prevozov po smereh (R)		4. Kontrola izvrševanja servis. storit. AC Interauto in Kamio S.		4. Nerazdol. ECL-i	3. Kontrolnik stroškov nekakovosti			
					5. Kontrola strukture avtodni			4. Kontrolnik stroškov viličarjev			
					6. Poročilo o urejenosti in čistoči vozil						
Obračun	5. Kontrola likvidacije vhodnih računov (R)	2. Kontrola fakturiranja v zbirnem prometu (R)		1. Čas dostave žel. tovornih listov v SŽP (R)	7. Kontrolnik izdajanja računov (R)		5. Kontrola faktur. (R)		3. Kontrola faktur. (R)		3. Kontrola faktur. (R)
		3. Kontrola likvidacije vhodnih računov (R)	6. Kontrola likvidacije vhodnih računov (R)	2. Kontrola likvidacije vhodnih računov (R)			6. Kontrola likvidacije vhodnih računov (R)		4. Kontrola likvidacije vhodnih računov (R)	3. Kontrola likvidacije vhodnih računov (R)	4. Kontrola likvidacije vhodnih računov (R)
Servisiranje	6. Reklam.	4. Reklam.	7. Reklam.	3. Reklam.	8. Poročilo o pisnih reklam. kupcev in dobaviteljev	3. Reklam.	7. Reklam.	5. Reklam.	5. Reklam.	4. Reklam.	5. Reklam.
		5. Prejeti zapiski pri izv. zbi. prom									

(R) - računalniško vodena kontrolna točka

Oznaka	Kontrolna točka	Proces	Zbiranje	Obrazec
KT-033	KT nerazdolženi ECL-i	Mejna odprava in carinsko zastopanje		ŠP-0-122
KT-034	Kontrola AWB	UPS	R	
KT-035	Kontrola brezplačnih dostav	Ekspresni promet	R	
KT-036	Kontrolnik prihoda vozil na nakladanje	Cestni in kombinirani promet	R	
KT-037	Kontrolnik prihoda vozil na razkladanje	Cestni in kombinirani promet	R	
KT-038	Pregled prevozov po smereh	Cestni in kombinirani promet	R	
KT-039	Delež storno naročil	Cestni in kombinirani promet	R	
KT-040	Čas dostave železniških tovornih listov v SZP	Organizacija železniškega prevoza	R	
KT-041	Kontrolnik stroškov viličarjev	Skladiščenje in distribucija		ŠP-0-126
KT-042	Kontrolnik časa pretovora od prejema blaga v skladišče do zaključka raztovora/natovora	Skladiščenje in distribucija		ŠP-0-123
KT-043	Kontrolnik stroškov pretovora	Skladiščenje in distribucija	R	
KT-044	Kontrolnik stroškov neakovosti	Skladiščenje in distribucija		ŠP-0-125
KT-045	Prejeti zapisniki pri izvoznem zbirnem prometu	Zbirni promet		
KT-046	Motnje pri dostavi v predvidenem času	UPS	R	

↓
Nove kontrolne točke

kontrolne točke, ki smo jih uvedli, in sprejete predloge kontrolnih točk. V posameznih procesih, kjer izvedba ni izpeljana tako, kot je zaželeno, bo treba poiskati merila, ki bodo vplivala na procesno učinkovitost in zadovoljstvo kupcev. Kot je razvidno, se pojavljajo iste kontrolne točke v različnih procesih. Doslej smo podatke, ki smo jih pridobivali iz teh točk, zbirali za vse procese v filiali, glede na novo organizacijo in sistem nagrajevanja pa bomo verjetno morali spremljati kontrolne točke ločeno po procesih.

Dejavnosti bomo nadaljevali

Na splošno velja, da naj bi imel vsak proces najmanj dve tipični merili, ki veljata samo zanj. Vendar je pravo število meril težko določiti. Najpomembnejše je to, da lahko iz rezultatov kontrolnih točk razberemo, kako učinkovit je proces, in podatke primerjamo z zadovoljstvom kupcev.

Popis procesov in vzpostavitev meril v projektu IE ISO 9001 smo zaključili 1. februarja, toda dela s tem nismo končali. S spreminjanjem procesov se namreč spreminjajo tudi merila in število kontrolnih točk.

Dejan Memon, specialist v SOKP

15 Predstavljamo

STTC bo vodilen v severovzhodni Sloveniji

Mariborska družba STTC je postala del Intereurope v letu 2002. Naši osnovni dejavnosti sta skladiščenje in distribucija. V letošnjem letu se bomo združili s Filialo Maribor in se prestrukturirali. Postati želimo vodilni na svojem področju v severovzhodni Sloveniji.

Skladiščno-transportni in trgovinski center (STTC) Maribor se ukvarja s skladiščenjem, pretovarjanjem in distribucijo blaga v javnih skladiščih, carinskem skladišču, prosti carinski coni in ekonomski coni. Imamo okoli 54.000 m² skladiščnih površin, 5.300 m² poslovnih prostorov in približno 29.000 m² parkirišč. Med 164 zaposlenimi je 12 odstotkov višje oziroma visoko izobraženih. Družba je lani ustvarila 6,3 milijona evrov dohodka, letos pa naj bi presegel 7 milijonov evrov. Terminalska dejavnost predstavlja 66 odstotkov realizacije, približno 23 odstotkov pa carinska dejavnost.

Visoko zastavljeni cilji

Vodenje podjetja je januarja prevzel diplomirani pravnik **Vinko Vindiš**. Nasledil je dolgoletnega direktorja **Andreja Redjka**, ki se je upokojil. Vindiš je bil prej zaposlen v Metalni, bogate izkušnje pa si je pridobil tudi s sodelovanjem v Pharovih projektih prestrukturiranja gospodarstva v Podravju. STTC je pred zahtevnimi nalogami, poudarja Vindiš: »Letos se bomo pripojili k Intereuropi in se združili z njeno mariborsko filialo. Pričakujemo, da nam bo vključitev v koncern pomagala doseči novo kakovost ter vodilno mesto na področju skladiščenja, pretovora, špedicije in transporta na severovzhodu države. Olajšala bo naš vstop na evropski trg, na katerega se bomo morali zelo dobro pripraviti. Opredelili bomo svoje konkurenčne sto-

16 Predstavljamo



Mariborski STTC je pred pomembnimi spremembami.

ritve, se prestrukturirali in prilagodili razmeram na svetovnih tržiščih, izboljšali bomo celotno logistiko in tržili predvsem naše znanje. Načrtujemo še tesnejše povezovanje z mariborskim letališčem, čim boljše bomo izkoristili strateški položaj mesta in regije ter se vključili v uresničevanje projekta kopenskega logističnega centra. Posle bomo morali v prihodnosti pogosteje iskati v tujini kot doslej. Po prestrukturiranju bomo imeli več strokovnih kadrov in bomo obvladovali velik del tržišča, ki vključuje južno Nemčijo, Avstrijo, Češko, Slovaško in Madžarsko.«

B. P.

Od poslovne enote do delniške družbe

Začetki STTC-ja segajo v leto 1970, ko je v Mariboru začela delovati poslovna enota Javnega skladišča Ljubljana. Štiri leta zatem se je združila s Skladiščno-transportnim in trgovinskim centrom Maribor v samostojno podjetje STTC Maribor, ki se je leta 1976, po dograditvi skladišča, preselilo na Tržaško 47. Poslovna enota Dravograd je s skladiščnimi in poslovnimi prostori začela delovati leta 1981, v letu 1988 so v Mariboru zgradili distribucijski center s carinskimi skladišči, sedež podjetja pa se je dokončno preselil na sedanjo lokacijo na Tržaško 53. Podjetje je 1991. zaokrožilo ponudbo logističnih storitev z razvojem špedicijskega in zunanjetrgovinskega poslovanja. Pet let zatem se je preoblikovalo v delniško družbo in razširilo svoje poslovanje na trgovinsko dejavnost. Oddelkom špedicijskih storitev v Šentilju in na Ptujju so se 1997. leta pridružili oddelki na mejnih prehodih Gruškovje, Zavrč in Središče ob Dravi. STTC je svojo zavezanost kakovostnemu poslovanju potrdil pred dvema letoma, ko je pridobil certifikat kakovosti ISO 9002 za izvajanje storitev špedicije, transporta blaga in logistike.

16 Šola logistike

Ključna vprašanja za izdelavo logistične rešitve

Izdelava logistične rešitve po strankinih željah je zahtevna naloga, ki jo je treba ustrezno izpeljati z razpoložljivimi sredstvi. V Intereuropi smo se začeli ukvarjati z zahtevnejšimi nalogami na tem področju v preteklem letu. Tako smo pridobili nekatere nove izkušnje in prišli do spoznanj, kako pripraviti dobro logistično rešitev.

Postopek izdelave logistične rešitve navadno poteka z naslednjimi koraki:

1. razgovor s stranko,
2. analiza podatkov in razmer na terenu,
3. izdelava izračunov in procesov,
4. priprava predloga in usklajevanje,
5. predstavitev rešitve stranki,
6. operacionalizacija.

Tokrat si bomo poglobljevali vsebino razgovora s stranko, pri čemer nas zanimajo različna področja. Razgovore vodimo tako, da jih prilagajamo strankinim potrebam in poskušamo opredeliti vrsto logistične rešitve, za katero zbiramo podatke. Vprašanja navadno razdelimo po vsebini glede na posamezne procese, ki jih opravlja Intereuropa. Ti so lahko na primer skladiščenje, transport, organizacija dela, informacijska tehnologija, stroški oziroma prihodki.

V nadaljevanju smo zapisali nekaj klasičnih vprašanj, s katerimi pridobimo ustrezne podatke, ki so eden od temeljev za pripravo kako-

vozne logistične rešitve. Gre le za izhodiščna vprašanja, ki lahko sprožijo še številna podvprašanja.

a) skladiščenje

- Ali je treba poskrbeti za posebno oziroma dodatno varovanje blaga (zaradi kraje, požara)?
- Ali je treba pošiljke za posamezne kupce komisionirati? Kakšen je postopek in katera dovoljenja moramo priskrbeti (ADR, hrana itd.)?
- Ali je treba pošiljke oziroma palete na kakršenkoli način označevati (npr. lepiti etikete, bar kode ipd.)?
- Kako pogosto poteka odprema izdelkov iz skladišča (dnevno, tedensko ali mesečno za posamezne destinacije)?
- Kakšen je režim skladiščenja (stalna temperatura, vlaga itd.)?



Logistični slovar

↘ Delivery Performance to Commit Date (DPCD) - izvršitev dostave do določenega roka:

Delež naročil, ki smo jih izpolnili pred oziroma na zahtevani interni datum izvršitve. Uporablja se kot merilo učinkovitosti internega sistema planiranja v podjetju.

↘ Delivery Performance to Request Date (DPRD) - izvršitev dostave do željenega roka:

Delež naročil, ki smo jih izpolnili pred oziroma na zeleni dostavni rok. Uporablja se kot merilo za merjenje odzivnosti glede na povpraševanje na trgu. Temelj za merjenje dostav je datum, ko smo celotno naročilo odposlali. Dokončano naročilo pomeni, da smo izpolnili vse naročeno v roku in v zahtevani količini. Naročilo moramo dokončati, kar pomeni, da smo ga izpolnili. Izdelki iz različnih proizvodnih linij oziroma iz več logističnih skladišč, ki so navedeni na enem naročilu z različnimi planiranimi roki dostav, predstavljajo več naročil. Enako velja za več planiranih rokov dostav za en proizvod.

- Kakšna bo dinamika dobave proizvodov v prihodnjem časovno omejenem obdobju?
 - Kakšna je povprečna vrednost enega paketa proizvodov oziroma enote pakiranja?
 - Kakšne velikosti je embalaža (plastenke, sodi, kontejnerji itd.)?
 - Kdaj izdamo dobavitelju oziroma kupcu ponovno naročilo (tedensko oziroma po porabi zalog)?
 - Kje in kdaj se pojavljajo »ozka grla« oziroma zastoji?
 - Koliko ljudi trenutno dela na tem področju?
 - Načrt tovarne z vrisanimi lokacijami skladišča in s transportnimi potmi ter vhodi v skladišče in izhodi iz njega (parkirišče, obseg obstoječih skladiščnih zmogljivosti, velikosti palet in tehnične skice).
 - Število nakladalnih ramp oziroma mest za tovarnjake.
 - Dnevno število manipulacij in komisionov v skladišču.
 - Kako poteka vračanje blaga in kako njegovo uničenje? (Ali to počne stranka ali prejemnik?)
- b) transport
- Kakšna je vloga tovornih prevoznih sredstev, ki jih ima podjetje morebiti v lasti (tovornjak, kombi, lahka dostavna vozila)?
 - Kolikšne količine odpremljajo (zaradi izračuna volumna in izbire ustreznega tovornega vozila)?
 - Kakšne so možnosti povratnih tovorov?
 - Kolikšne so najmanjše dostavne enote (npr. enolitrska plastenka, steklenica ali en plato desetih plastenk ipd.)?
 - Kakšni so roki dostave blaga (JIT - na uro, na dan, tedensko itd.)?
 - Kdo pripelje oziroma dostavi proizvode njihovim kupcem?
 - Kje opravijo carinjenje blaga (ime špediterja, carinarnice, mejnih prehodov ipd.)?
 - Za katere destinacije je treba organizirati distribucijo oziroma prevoz (kraj in države razkladanja, frekvenca in količina)?
- c) organizacija
- Kako potekata priprava in tok dokumentacije za posamezno pošiljko?
 - Kako obravnavajo zavrnjeno blago (zaradi poškodeb, preteklega roka uporabe, reklamacij)? -
- (Če je mogoče, navesti znesek.)
- Kakšen delovni čas je priločljiv za nemoteno delo?
- d) informatika
- Ali obstaja možnost elektronskega povezovanja oziroma izmenjave podatkov?
 - Kakšno programsko opremo uporabljajo za vodenje zalog v skladišču oziroma proizvodnji?
 - Ali je možno dobiti katalog izdelkov, ki jih proizvajajo, z vsemi lastnostmi (teža, velikost, lastnosti, razred ADR, navodila itd.)?
- d) stroški
- Na kakšen način obračunavajo storitve (mesečno, tedensko - zbirni račun, roki plačila - valute itd.)?
 - Kolikšen je strošek logistike v obravnavanem podjetju (za skladiščenje, distribucijo in dostavo do končnega kupca, prevoze s tovornjaki itd.)?
 - Kolikšni so mesečni ali letni stroški skladiščenja na kvadratni meter (stroški mesečne hrambe na paleti oziroma paletnem mestu) ter stroški manipulacij (nakladanja na paleto in razkladanja)?
 - Kdo plačuje stroške skladiščenja in distribucije doma in v tujini? Kakšne so paritete?
- S pomočjo takšnih in podobnih vprašanj lahko dobimo vse potrebne podatke, na podlagi katerih pripravimo ustrezno ponudbo ali logistično rešitev, ki si jo stranka želi.

mag. Uroš Koželj

17 Sodelujemo

Intereuropa Transport d.o.o. bo imela svet delavcev

V januarju smo bili skupaj z vodstvom SCPS na delovnem razgovoru pri direktorju Intereurope Transport d.o.o. **mag. Robertu Muhi**. Obravnavali smo pereče teme v podjetju in se pogovarjali o izvolitvi sveta delavcev družbe, skladno z določili ZSDU.

Jože Pfeifer, predsednik Sindikata podjetja Intereuropa/ŠAK - KS 90

Novi Zakon o delovnih razmerjih

1. januarja je stopil v veljavo novi Zakon o delovnih razmerjih, ki ga je Državni zbor sprejel lanskega aprila. Bistvena novost v zakonu je, da opredeljuje delovno razmerje kot pogodbeno razmerje, kar pomeni, da se vsebina pogodbe o zaposlitvi lahko spremeni le s soglasjem obeh strani, delodajalca in delavca.

Zakon so pripravljali skoraj deset let in je nadomestil dosedanji Zakon o delovnih razmerjih ter Zakon o temeljnih pravicah iz delovnega razmerja. Novi Zakon o delovnih razmerjih ureja le individualna delovna razmerja in ne več tudi kolektivnih, ki jih bo urejal poseben zakon o kolektivnih pogodbah.

Delovno razmerje po novem pogodbeni narave

Najpomembnejša novost Zakona o delovnih razmerjih je, da dosledneje urejuje *pogodbo o zaposlitvi*, na kateri temelji delovno razmerje, ki je pogodbeno. Enostranski posegi delodajalca v delovno-pravni položaj delavca so omejeni. Sestavine pogodbe o zaposlitvi, kot so na primer naziv in opis delovnega mesta, plača, obseg in razporeditev delovnega časa, se *lahko spremenijo le s soglasjem obeh pogodbenih strank*, torej s spremembo ali sklenitvijo nove pogodbe o zaposlitvi. Tako bo po novem potekalo tudi razporejanje delavcev na drugo delovno mesto, ki je bilo doslej enostransko - na podlagi delodajalčeve odločitve. Zakon posebej poudarja, da se delo lahko opravlja le na podlagi pogodb o zaposlitvi vselej, kadar obstajajo elementi delovnega razmerja in *ne na podlagi pogodb civilnega prava - podjemnih pogodb (prej pogodb o delu)*.

Kršitve na delovnem mestu in prenehanje zaposlitve

Prenehanje delovnega razmerja po novi zakonodaji ni več disciplinska sankcija. Hujše kršitve, za katere so v preteklosti izrekli disciplinski ukrep prenehanja delovnega razmerja, so lahko sedaj razlog za izredno ali redno odpoved pogodbe o zaposlitvi iz krivdnega razloga. Disciplinska odgovornost se po novem ugotavlja le za lažje kršitve pogodbenih in drugih obveznosti, za katere se izreče opomin ali druge disciplinske sankcije, ki pa ne smejo trajno spremeniti delavčevega delovno-pravnega položaja.

Kar zadeva prenehanje pogodbe o zaposlitvi, jo lahko delodajalec odpove le, če obstaja za to utemeljen razlog.

Urejenih je več pravic, obveznosti in odgovornosti

Snovalci zakona so razširili obseg pravic, obveznosti in odgovornosti iz delovnega razmerja. Določeni so minimalni standardi, ki so se do sedaj uveljavili v kolektivnih pogodbah, kot na primer: dodatki k plači (za nočno delo, delo ob praznikih in nedeljah, za delo v posebnih pogojih, za delovno dobo), povračila stroškov v zvezi z delom, plačane odsotnosti zaradi osebnih okoliščin, regres, odpravnina. V kolektivnih pogodbah, ki jih bo treba še sprejeti, bodo lahko minimalni standardi dogovorjeni še ugodneje.

Zakon usklajen z evropsko zakonodajo

Novi Zakon o delovnih razmerjih je usklajen z mednarodnimi in evropskimi standardi. V primerjavi s prejšnjo zakonodajo je sedaj delavčev položaj bolj dorečen v primeru spremembe delodajalca zaradi prenosa podjetja, združitve ali delitve, določeni sta prepoved diskriminacije in enakopravnost spolov, opredeljeni pa so tudi načini reševanja sporov.

Gordana Jeglič, pomočnica direktorja za kadrovske zadeve

Pomembni so roki

Novi Zakon o delovnih razmerjih povsem na novo določa delavčeve in delodajalčeve medsebojne pravice, obveznosti in odgovornosti. Ne gre pa zanemariti niti dejstva, da je zakon pomembno posegel tudi na področje delovanja sindikata.

Sindikata ima v novi ureditvi delovnih razmerij zelo pomembno vlogo. Pa ne le zato, ker je novi zakon naravnano tako, da spodbuja partnerstvo in dialog med delodajalcem in sindikatom, ampak predvsem zato, ker daje sindikalnim zaupnicam in zaupnikom nove možnosti za zaščito in reševanje pravic delavcev. Od naše usposobljenosti in hitrosti odzivanja bo namreč odvisno, ali in v kolikšni meri bodo zaščitene in uveljavljene pravice delavcev, še posebej naših članov. Pomembno je torej, da zelo dobro poznamo obveznosti do sindikata, ki jih delodajalcu nalaga novi zakon, pa tudi svoje pristojnosti.

Skratka, pomembno je, da poznamo določbe novega Zakona o delovnih razmerjih, še posebej določbe, ki se nanašajo na sindikat in njegove pristojnosti.

Opozoriti velja predvsem na bistveno skrajšane roke, v katerih mora sindikat posredovati svoje mnenje. Še posebej, ko gre za mnenje o nameravani odpovedi pogodbe o zaposlitvi. V tem primeru mora sindikat podati mnenje v roku 8 dni od prejema obvestila s strani delodajalca. Če rok zamudi, se šteje, da odpovedi ne nasprotuje. Pravilno oblikovano (utemeljeno nasprotovanje odpovedi) in pravočasno posredovano mnenje sindikata sta pogoja, da se zadrži učinek prenehanja pogodbe o zaposlitvi, če do odpovedi dejansko pride.

Jože Pfeifer, predsednik Sindikata podjetja Intereuropa/ŠAK - KS 90

Novi predsednica in sekretarka Sindikata ŠAK - KS 90

Odbor Sindikata ŠAK - KS 90, v katerem se združujejo sindikati iz špedicij, ima novo vodstvo. Člani so na zadnji seji izvolili za predsednico **Mileno Ugrin**, našo sodelavko iz Filiale Koper. Zamenjala je **Damijano Kobal** iz Jadroagenta International. **Đeni Đipalo**, prav tako iz družbe Jadroagent International pa so izvolili za podpredsednico. Milena Ugrin je z izvolitvijo postala tudi članica Sveta Obalne sindikalne organizacije in članica Sveta Konfederacije sindikatov 90 Slovenije, obenem pa bo sodelovala tudi v delojemalski skupini pogajalcev v pogajanjih za spremembo sedanje oziroma sklenitev nove kolektivne pogodbe za špedicijsko, pomorsko agencijsko in kontrolno dejavnost. Na decembrski volilno-programski seji Obalne sindikalne organizacije pa je bila imenovana tudi nova sekretarka za dejavnosti prometa in zvez. **Karin Krmac Renko** je nadomestila **Jadrana Čalijo**.

Jože Pfeifer, predsednik Sindikata podjetja Intereuropa/ŠAK - KS 90



↓
Nova predsednica sindikata ŠAK - KS 90
Milena Ugrin

19 Med nami

Nikovi kekxi

Filiala UPS je mlada zaradi dveh stvari. Prvič zato, ker obstaja šele leto in pol, drugič pa zato, ker je povprečna starost zaposlenih dokaj nizka v primerjavi z drugimi filialami. No, kljub temu pa imamo tudi pri nas nekaj »starejših kaveljcev«. Od decembra enega manj. **Niko Zabret** se je odločil za zaslužen »penzijski« dopust.

V UPS-u je bil več kot 10 let, skoraj od samega začetka. Bil je z nami od takrat, ko še ni bilo preveč dela, pa do danes, ko smo dosegli zelo lepe rezultate. Rešil je marsikatero težavo, kar bomo gotovo pogrešali. Še enkrat bi se mu radi zahvalili za ves čas in trud, ki ga je vložil v delo. Upamo, da bo še vedno kdaj pomislil na nas in nam mogoče mimo-grede prinesel tiste dobre kekse...

Sodelavci iz Filiale UPS



↓
Niko Zabret (v belem puloverju na sredini) s svojimi sodelavkami in sodelavci.

Kolesarka Olga

Naša **Olga Nečemar**, tajnica v Filiali Avio Brnik, je zaključila svoje drugo življenjsko obdobje 20. januarja, ko se je na zabavi poslovila od svojih sodelavcev in prijateljev. Vsa sveža in polna moči je stopila v tretje življenjsko obdobje, ko bo lahko uživala sadove preteklih let. Vsi ji še enkrat želimo vse naj, veliko energije, moči in zdravja, pa tudi kolo naj ji dobro služi.

Sodelavci iz Filiale Avio Brnik



↓
Olga se je odpeljala v »penzjon« kar s kolesom.

Odhod 'sive eminence' Igorja Tiča

Konec preteklega leta je odšlo v pokoj več zaposlenih v naši družbi. Najbolj bomo pogrešali našega **Igorja**, 'sivo eminenco' na področju špedicijskega programa in v zadnjem obdobju še skrbnika sistema kakovosti za področje špedicije.

Nekaj podrobnosti za peščico nevednežev:

Igor se je zaposlil v naši družbi leta 1988, da bi uporabil dolgoletne izkušnje na področju špedicije pri izgradnji informacijskega sistema v operativi. Postal je nepogrešljiva »vez« med uporabniki in informatiko. Bil je začetnik Naročil za programsko opremo in Tehnične pomoči.

Njegova najtežja naloga se je začela konec 80-tih, ko smo uvajali programe v operativno špedicije. Zaposlene je bilo treba naučiti uporabljati računalniško opremo in jih seznaniti z novim načinom dela. Igorju ni bilo lahko z računalniško »nepismenimi« uporabniki. Sodeloval je tudi pri pripravi podatkov za računovodsko spremljanje poslovanja, zagovarjal je poenotenje strojne in programske opreme, pomagal je vzpostaviti računalniško izmenjavo podatkov s carino in kupci.

Ob vsem delu je našel čas tudi za smeh in zabavo.



Igorju (v črni obleki na sredini) so se postavile ob bok predstavnice nežnejšega spola.

Veliko šal je poslušal na temo svojega priimka, na katere je bil vedno pripravljen, npr. ob njegovem obisku si vedno dobil kar dva tiča... Želimo mu, da bi se z enako vnemo še naprej uspešno posvečal stvarjem, za katere doslej ni imel dovolj časa.

Sodelavci

Vtisi z novoletnih srečanj

V slovenskih družbah koncerna, v Zagrebu in Beogradu smo pred iztekom leta 2002 pripravili tradicionalne slovesnosti za zaposlene. Na vseh je bilo veselo, udeleženci pa zadovoljni. Predstavljamo utrinke z nekaterih srečanj.

V enotah koncerna Intereuropa smo tudi lani pripravili novoletne večerje, na katerih smo podelili priznanja jubilentom. Predsednik uprave **Jože Kranjc** je izročil priznanja jubilentom koprskih družb, v ostalih filialah pa so to prijetno nalogo opravili direktorji filial. Zaposleni iz koprškega dela koncerna, razen Filiale Koper, smo se zbrali v Portorožu. Večer je bil prijeten, udeleženci pa smo se dodobra razživeli ob nastopu posebnih gostij oziroma skupine "Sestre", ki so navdušile že na lanski Intereuropiadi. V Filiali Koper pa smo pripravili podelitev priznanj kar na sedežu naše družbe.

Prijetno vzdušje v Interjug-AS-u

Zaposleni v družbi Interjug-AS Beograd smo tudi v letu 2002 skromno proslavili zaključek poslovnega leta, božične in novoletne praznike. Vodstvo družbe se je 26. decembra srečalo z vsemi vodji enot v državi. Sledila je pogostitev z značilnimi srbskimi jedmi in s kozarcem prepečenice, viljamovke ali

soka, ki so se je udeležili skoraj vsi zaposleni. Vzdušje je bilo zelo prijetno zaradi boljših poslovnih rezultatov v primerjavi s preteklimi leti in miru na našem območju. Bralcem obljubljam obvestila in fotografije tudi o prihodnjih srečanjih ter redno poročanje o poslovnih dejavnostih. Vsem sodelavcem v koncernu želimo v letu 2003 še boljše rezultate, veliko osebne sreče in zadovoljstva.

mag. Dragoslav Jerinić, generalni direktor, A.D. Interjug-AS

Hrvaški sodelavci so se zbrali v Zagrebu

V Intereuropi na Hrvaškem organiziramo vsako leto decembrsko novoletno večerjo, ki je namenjena temu, da se vsaj enkrat letno zberemo, nekoliko sprostimo in družimo. Letošnje srečanje je bilo malce drugačno od dosedanjih. Kot vam je znano, poslujejo vse Intereuropine družbe na Hrvaškem od 1. julija v skupni družbi. Tokratne proslave so se zato udeležili tudi sodelavci iz Splita, Reke in Varaždina. Okoli 280 zbranih je uvodoma nagovoril predsednik uprave novega podjetja **Andrija Jurgec**. Sledila je podelitev nagrad in diplom jubilentom v imenu sindikata.

V Intereuropi dokazujemo, kako pomembno se je osebno spoznati



↓
Koprskim jubilantom je nagrade podelil predsednik uprave koncerna. Na fotografiji od leve proti desni čepijo Vera Kožar, Jadran Gržinič, Ondina Topolšek in Nevenka Koblar, stojijo pa Dušan Jovič, Gabrijela Črleneč, Igor Rožac, Radovan Vrabec, Jože Kranjc, Mavricij Bordon in Bojan Berce.

tudi ob bolj sproščenih priložnostih. Še posebej zato, ker smo prisotni po vsej državi in najpogosteje vzdržujemo medsebojne stike le prek telefona. Lepo je občutiti, da smo del skupine tudi v neformalnih trenutkih, kar bo pripomoglo k temu, da bomo pri delu še uspešnejši. Prepričani smo, da bodo mnogi med nami ob vzdrževanju takšnih odnosov zadovoljni dočakali tudi svoje osebne jubileje.

Po zaključku »uradnega« dela programa smo se zabavali in plesali do zgodnjih jutranjih ur ob veselih taktih skupine Blue Moon. Pripovedovali smo si šale, se smejali in prepričani smo, da so se vsi prijetno počutili.

Dubravka Heimann

Intereuropa Sneg Express - korak pred konkurenco

Zaradi obilnih snežnih padavin v januarju, ki so ohromile za nekaj dni tudi Primorsko, smo v Intereuropi d.d. hitro ukrepali in kupcem naših storitev ponudili novost, produkt Intereuropa Sneg Express. Preizkusili smo ga in zagotavljamo, da vam ne bo žal, če se boste odločili zanj.



↓
Novi produkt je nadgradnja že uveljavljene Intereurope Express, dostave paketov od vrat do vrat. Bistveni novosti sta dostavno vozilo in način dostave. Pakete namreč vozimo z motornimi sanmi. Naše prednosti so, da dostavljamo pošiljke v vse zasnežene slovenske kraje, v vseh, tudi nemogočih vremenskih razmerah. Smo hitri, zanesljivi, točni, imamo moderno tehnologijo, pošiljkam pa lahko tudi sledimo.

Hitri tudi po snegu

Ker smo se želeli sami prepričati o kakovosti nove storitve, smo v soboto, 25. januarja, izvedli tako imenovani »mystery shopping« (kakovost smo preverjali z namišljenim kupcem). Ocenjevalci so bili kar zaposleni. Tako smo prihranili nekaj tolarjev, ki bi jih sicer porabili za »outsourcing«. Naredili smo scenarij: pošiljatelj odda paket kurirju na tromeji pri Kranjski Gori, mi pa ga z motornimi sanmi in spremstvom prepeljemo k prejemniku. Ugotovili smo, da je novi produkt uspešno preстал vse naše zahteve, storitev smo opravili na najvišji ravni. Zaradi negotove prihodnosti na trgu naftnih derivatov (visoke cene goriva) smo se odločili še za podprodukt dostave paketov s klasičnimi sanmi. V okviru projektne skupine smo v Kranjski Gori to možnost tudi praktično preizkusili in ugotovili, da



↓
Za »Sneg Express« ni ovir.

je izjemno zanimiva in donosna. Največji strošek predstavlja visoka amortizacija zavornih oblog na podplatih, predvsem zaradi skrbi za varnost pošiljk na dolgih ledenih odsekih proge. V novo tržno nišo bi morali vložiti le malo sredstev, učinki bi se kmalu pokazali in kupci bi bili izredno zadovoljni. Prepričani smo, da bo naslednji MMS (marketing merilni sistem) pokazal popolno kakovost na vseh ravneh. Podrobnejše informacije: Enota Sneg Express Koper, kontaktna oseba Maloza Hec.

Marko Dujc in Tomaž Mlekuž

Brata Pribac osvojila dve medalji na svetovnem veteranskem prvenstvu v Avstraliji



↓
Srebrna štafeta - od leve proti desni: Daniel Mitchel, Peter Gregory, Andrej in Aljoša Pribac.

V Intereuropi smo ponosni na zelo uspešne športnike, med katerimi sta tudi Koprčana, brata dvojčka **Andrej** in **Aljoša Pribac**. Andrej je zaposlen v Ro-Ro oddelku koprške filiale, Aljoša pa v Intereuropi IT d.o.o. Oba sta plavalca in člana Plavalnega kluba Koper, kjer trenirata pod vodstvom **Vedrana Žagarja**. S plavanjem sta se začela ukvarjati s sedmimi leti in redno vadila devet let. Po nekajletni prekinitvi zaradi Andrejeve poškodbe sta se vrnila kot rekreativca, sedaj pa znova redno plavata v klubu.

Zadnji veliki uspeh sta dosegla na oktobrskem svetovnem veteranskem prvenstvu v avstralskem Melbournu, na katerem so potekala tekmovanja v različnih športih. V plavanju se je pomerilo 1920 plavalk in plavalcev, med njimi tudi nekaj nekdanjih olimpijskih prvakov. Andrej je osvojil bronasto medaljo v disciplini 800 metrov prosto s časom 10:25,83, Aljoša pa je bil v isti disciplini četrti (10:34,51). Plavala sta v kategoriji od 25 do 29 let. Skupaj s plavalcema iz Sidneyja sta nastopila tudi kot člana štafete 4x50 metrov prosto in zasedla drugo mesto s časom 1:50,40.

Gibanje za zdravo življenje

Zakon o varstvu pri delu nalaga delodajalcem sistematično skrb za ohranjanje zdravja zaposlenih, pa tudi brez te zakonske obveze je jasno, da ne le izobraženi, temveč tudi zdravi zaposleni predstavljajo človeški kapital podjetja.

Za področje športnih aktivnosti v Intereuropi je odgovoren **Miloš Breznikar**, ki je kar pravšnji sogovornik o tej temi. Še do nedavnega je bil aktiven športnik in je nogomet igral do svojega 37. leta. Veliko pomembnih tekem je odigral v ekipi Kopra, v dresu Hita Gorice pa je osvojil tudi naslov državnega prvaka. Danes je trener drugoligaške ekipe Goriških brd, tako da se skoraj vsak dan po službi odpelje na Goriško. Kot nam je povedal, je njegova naloga med drugim tudi pripraviti projekt, ki naj bi stekel že v letošnjem letu, služil pa bo kot podlaga za organiziranje športne in rekreacijske ponudbe, ki bi morala zadovoljiti tovrstne potrebe čimbolj širokega kroga zaposlenih. Cilj tega projekta pa je tudi



↓
Miloš Breznikar

motivirati zaposlene za telesno aktivnost, tako da bi se v takšno vadbo vključilo kar največ ljudi. Sicer pa imajo zaposleni, ki to želijo, že zdaj kar nekaj možnosti za športno rekreacijo, nam je povedal Breznikar. V skoraj vseh filialah po Sloveniji poteka enkrat tedensko vadba v telovadnicah, kjer igrajo predvsem odbojko in košarko, ponekod pa je na voljo tudi fitness. »Lahko bi rekli, da je po filialah za rekreacijo kar solidno poskrbljeno, morda je še najslabše v sektorjih, kjer ni organizirane vadbe. Vendar pa se ti zaposleni lahko

Dandanes že vsakdo ve, da je redno gibanje bistvenega pomena za zdravo življenje, ohranjanje fizične kondicije in čilosti tudi v zrelih letih. Drugo vprašanje pa je, koliko se zares gibljemo, ali v zadostni meri poskrbimo za vsakodnevno fizično aktivnost. Še posebej, če pri delu pretežno sedimo, kar je običajno za mnoge naše zaposlene. Z Milošem Breznikarjem smo se pogovarjali o organizaciji športnih dejavnosti za zaposlene v Intereuropi.

pridružijo kolegom iz Filiale Koper, ki imajo enkrat tedensko rekreacijo v telovadnici. Ampak, kot mi je znano, med njimi ni pravega odziva.«

Kljub temu velja poskusiti in ljudi spodbuditi k športni aktivnosti, meni Breznikar. Jeseni nameravajo rekreacijo organizirati v telovadnici, kjer bi imeli na razpolago tudi fitness, s čimer bi lahko pritegnili k redni vadbi še koga.

»S športnimi navdušenci iz različnih filial smo se pogovarjali, da bi poleg že uveljavljene Intereuropiade, organizirali različne turnirje v posameznih športnih panogah, predvsem odbojki in košarki in morda še čem,« razmišlja Breznikar, ki seveda pričakuje od sodelavcev še več športnih pobud in predlogov.

K. B.



SESTAVIL MILKO EMERSIČ	ŠTEVILO, KI SE DOBI PRI DELJENJU, KOLICNIK	APOTEKAR	INDUSKI BOG OGNJA	SKUPINA ENAKIH IZDELKOV V DOLOČ. ZAPOREDJU	NEKDANJA RUSKA DRŠALKA RODNINA	VRSTA FR. IGRE S KARTAMI	RUSKA BALERINA PAVLOVA										
DOBA STARIH GRKOV IN RIMLJANOV																	
OOSLUŽEN VOJAK																	
GLINENA PIŠČAL																	
OBMEJNI ORGAN							VERDUJEVA OPERA										
IRIDIJ			GOZDNA POSEKA ČETRTRINA KROGA														
SLABA ŠOLSKA OCENA					INDUSKI HRAST STARA JAPONSKA PRESTOL					KLIMAK-TERIJ	STARA ENOTA ZA DELO	MIRLIJOČI DEL ELEKTRO-MOTORJA	ANGLEŠKA SREDNJE-VEŠKA KRALJ. ROOBINA	POKRAJINA V ETIOPIJI	VELIKO MESTO V NIGERIJU		
DUŠA UMRLIH SLOVANOV				SUROGAT PODZEMNA ŽELEZNICA													
MEHKO SUKANA PREJA						PREMER OBJEKTIVA NEKDANJI TURŠKI VELIKAS											
KONCERN INTER-EUROPA	POPRAVLJALEC	VOZ S PLOHOM NAUK O ZVOKU					DOLINA REKE INN V SVIČI PERZUA										
STARO MESTO V SEVERNI AFRIKI											IT. KOMIK NASILJE						
VRSTA METULJA Z OČESCI NA KRILIH					UMETN. GALERIJA V LJUBLJANI					STARA ENOTA ZA TLAK TRENJE						REKLO, PREGOVOR	
OVČJA VOLNA					PRIPADNIK GERMAN-SKEGA PLEMENA	IGRALEC SPOJINA ALKOHOLA S KISLINO							ERBIJ ZDRAVNIK ZA UŠESNE BOLEZNI				
PREBIVALEC BALTISKE DRŽAVE				STAREJŠI ČLAN PRAVLJ. BITJE								DEL KMEČKEGA VOZA PLOD					
KILOTONA			MANUŠE NASELJE SKUPINA ŽUŽELK				NEKULTUR. ČLOVEK MAKED. KOLO										
KRMILJEN USMER-NIŠKI ELEMENT										IT. RADIO-TELEVIZIJA RAHEL VETER				KRAJ V DRAVSKI DOLINI	RIŽEVO ŽGANJE		
OGRADA ZA SVINJE					GRŠKI BOG LJUBEZNI						FIGURA PRI ŠAHU CIGAN						
BREZ-PRAVNO LJUDSTVO					BOŽJE-POTNIK							ČIR. TVOR LANTAN					
REŠITEV PREJŠNJE KRIŽANKE: aktovka, protein, renonsa, Epinal, tek, IT, el, Sana, LK, Rosinant, eolit, Ina, kostnina, afront, konfet, leopard, Jaeger, krt, Siam, rega, oda, ecarte, RŠ, HI, bar, gornjak, Ondina, Nicola, larva, Zeeman, insolvent, alt, KD, Livno, katar, tornado, aktinon.							NARAMKA NA UNIFORMAH										
							SEVERNO-AMERIŠKI MACESEN										

Nagradna križanka

Prejšnjo križanko ste pravilno rešili vsi, ki ste zapisali, da je geslo LETNA KONFERENCA. Žreb je določil, da prejme prvo nagrado (dežnik) Nataša Mohorko, Lenardonova 45, 2000 Maribor, drugo nagrado (majico) dobi Matjaž Bučinel, Kvedrova 14, 6000 Koper, tretjo (kapo) pa Peter Kikelj, Žirovnica 97, 4274 Žirovnica. Čestitamo! Geslo tokratne križanke pričakujemo do **10. maja**. Dopisnice, pisma ali razglednice pošljite na že znani naslov uredništva: Interglas, Vojkovo nabrežje 32, 6000 Koper.

Donacija Zdravstvenemu domu Koper

V Intereuropi smo se v skupni donatorski akciji z Istrabenzom in Banko Koper odločili pomagati Zdravstvenemu domu Koper kupiti novo, sodobno urgentno vozilo. Vsako izmed podjetij je darovalo tretjino potrebnega zneska, 4,6 milijona tolarjev. Namestnik predsednika uprave Intereurope Radovan Vrabec je na novinarski konferenci, 22. januarja, v imenu naše družbe izročil ček direktorju koprskega zdravstvenega doma Metodu Mezku.

Novo vozilo, ki smo ga predali prehospitalni enoti nujne medicinske pomoči, povsem ustreza vsem zahtevam in standardom Pravilnika o nujni medicinski pomoči. Odzivni čas na klice na pomoč se bo lahko še skrajšal, kar je najpomembnejše za uspešno in učinkovito intervencijo. Pri sponzorstvih in donatorstvih v Intereuropi izrabljamo predvsem tiste priložnosti, ki predstavljajo Slovenijo v Evropi in svetu ter prispevajo k dobremu ugledu naše družbe. Sponzorske in donatorske prispevke največkrat namenjamo športnim, kulturnim, humanitarnim in drugim pomembnim mednarodnim prireditvam. V ta namen smo v zadnjih letih namenili prek 200 milijonov tolarjev, od tega za donacije bolnišnicam, zdravstvenim ustanovam in humanitarnim akcijam več kot 70 milijonov. S podpiranjem športnih dejavnosti, šolstva, kulturnih in humanitarnih projektov želimo poudariti svojo zavezanost okolju, v katerem delujemo, in prispevati k promociji družbe.



Predstavniki treh koprskih podjetij so izročili ključve novega vozila direktorju koprskega zdravstvenega doma Metodu Mezku.

Damjana Jerman

Mag. Milan Jelenc predseduje nadzornemu svetu GIZ-a TLG

Nadzorni svet gospodarskega interesnega združenja Transportno-logistični grozd (GIZ TLG) je na januarski seji izvolil novega predsednika **mag. Milana Jelenc**a, podpredsednika uprave Intereurope, ki je nasledil **Vitimirja Mavriča** iz Luke Koper. TLG ima od 1. februarja tudi prvega poklicnega direktorja **mag. Borisa Kranjaca**, dosedanjega pomočnika direktorja Luke Koper INPO, d.o.o. Sedež njegove pisarne je v Kopru. Transportno-logistični grozd nadaljuje, po lanskem preoblikovanju v gospodarsko interesno združenje, promocijo slovenske transportne poti v svetu in išče nove možnosti sodelovanja s potencialnimi

trgi. Članice, 12 slovenskih podjetij in tri znanstveno-izobraževalne ustanove, smo se lani uspešno predstavile na poslovni konferenci v Istanbulu, letos pa načrtujemo skupni nastop na transportnem sejmu v Muenchnu. Uresničevali bomo projekte, ki smo si jih zastavili. Prednost bodo imeli skupni projekti - tržne raziskave, skupne tržne baze, promocija, priprava spletne strani in elektronske borze ter prenos znanja. Nadzorni svet pa bo odločal, katere izmed ostalih projektov raziskovalno-razvojnih, tehnološko-inovativnih in ekoloških bomo začeli najprej izvajati. Podjetja v grozdu se bodo začela prilagajati novim tržnim razmeram in pravilom, ki bodo stopila v veljavo ob vključitvi naše države v Evropsko unijo. Začele pa se bodo tudi priprave na vzpostavitev treh distribucijsko-logističnih terminalov v Kopru, Novem mestu in Mariboru.

Tri nagrade za UPS

Konec februarja je potekala v Istanbulu letna konferenca UPS-ovih pogodbenih partnerjev, ki so se je udeležili predstavniki iz 33 držav. Na srečanju so podelili devet nagrad najuspešnejšim državam na posameznih področjih. Intereuropino hrvaško poslovalnico so nagradili za največji delež strank, s

katerimi je elektronsko povezana, in za najboljšo frekvenco pri poizvedbah o pošiljkah, slovenska poslovalnica pa se ponaša z najboljšo dostavo v istem dnevu. Na konferenci so sicer predstavili novosti pri zniževanju stroškov s povečevanjem produktivnosti na različnih ravneh. UPS-ovi predstavniki so imeli tudi individualne razgovore z vodji področij o perečih težavah.

Goran Travner