

**Hidria**

---

# KAZALO

## POGLED V PRIHODNOST

- **VIZIJA**, KI SPREMINJA SVET
- KO KOT NALIVNO PERO MAJHEN PROIZVOD, NABIT Z ZNANJEM, **POSTANE VROČA ROBA ZA NAJVEČJE**
- EVROPSKA KOMISIJA **STAVI NA LEBDEČE VLAKE**
- "KO KOT SLOVENEK ZAČNEŠ DELATI ZA PORSCHE, **O TVOJIH REFERENCAH NE DVOMI NIHČE VEČ**"

# 4

## POVEZUJEMO SE

- »LEONARDO ALUMINUM DAYS«
- »**POSTATI MORAMO DEL REŠITVE, NE PROBLEMA.**«
- SPLETNI PORTAL ZA DOBAVITELJE HIDRIE – **B2B.HIDRIA.COM**
- NAJ SI BO MED OBLAKI ALI NA TRDNIH TLEH – **VEDNO JE POTREBNO NADZOROVATI SITUACIJO**
- TRADICIJA IN NOVO **Z ROKO V ROKI**
- **GODBENO DRUŠTVO RUDARJEV IDRIJA** NA DVODNEVNI TURNEJI
- **SKUPNA LJUBEZEN** DO GLASBE IN SPOŠTOVANJE
- **PREHRANSKA PIRAMIDA** – MED TRADICIJO IN MODO



# 36



# 22

## V DRUŽBI NAJVEČJIH

- HIBRIDNI AUDI Q7 VARČNEJŠI  
**TUDI ZARADI HIDRIE**
- REŠITEV, S KATERO SMO  
**PREPRIČALI FRANCOZE**
- **TEHNOLOŠKI PARK HIDRIE** –  
ZNANJE, KI PRINAŠA MILIJONSKO  
POGODBE
- **POGLOBLJENO SODELOVANJE**  
S KORPORACIJO BOSCH
- **PAMETNI ŠTEVCI KOT** SESTAVNI  
DEL SODOBNIH ELEKTRIČNIH  
OMREŽIJ
- OBISKALA NAS JE **NABAVNA EKIPA**  
**KORPORACIJE BOSCH**



## VEDNO AKTIVNI

- **MARATON FRANJA**
- KO TEČEŠ ZA NEKAJ VEČ
- **POLETNI DAN**
- VNITI UJETA **TRADICIJA**
- **PROJEKT REVIVE** PRESEGEL  
VSA PRIČAKOVANJA

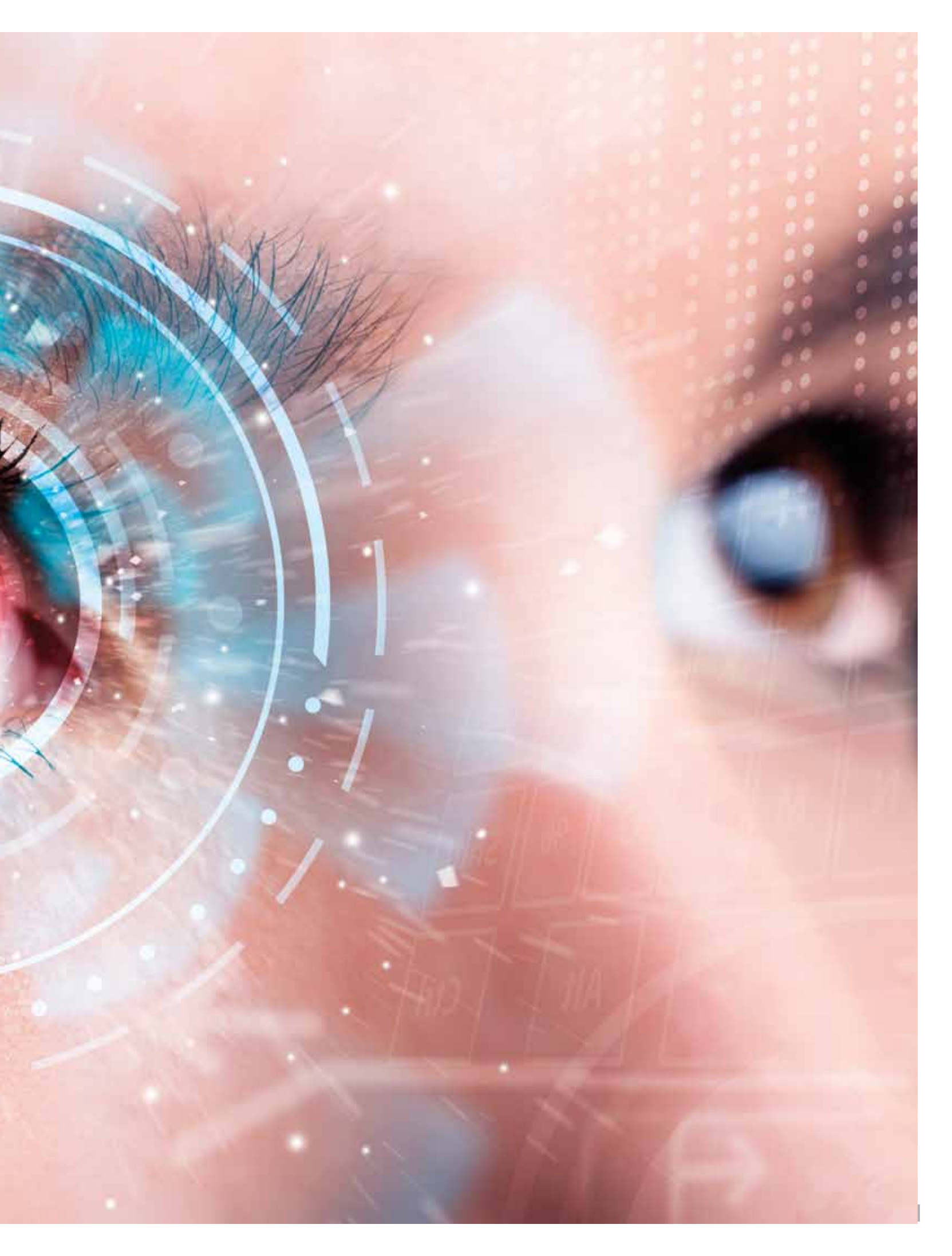
# 52



# POGLED V PRIHODNOST

- **VIZIJA**, KI SPREMINJA SVET
- KO KOT NALIVNO PERO MAJHEN PROIZVOD, NABIT Z ZNANJEM, **POSTANE VROČA ROBA ZA NAJVEČJE**
- EVROPSKA KOMISIJA **STAVI NA LEBDEČE VLAKE**
- "KO KOT SLOVENEK ZAČNEŠ DELATI ZA PORSCHE, O **TVOJIH REFERENCAH NE DVOMI NIHČE VEČ**"







# VIZIJA, KI SPREMINJA SVET

//// AVTORJA: ERIK BLATNIK, TATJANA JELENC /// FOTO: ROBERT ZABUKOVEC ////

Hidria se z jasnimi cilji in vizijo osredotoča na avtomobilske in industrijske tehnologije prihodnosti. Uspehi predanega in inovativnega dela se kažejo v izjemnem sodelovanju z najpomembnejšimi svetovnimi proizvajalci, med njimi z Audijem, BMW-jem, Boschom, Continentalom, Ducatijem, Mercedesom, Porschejem, PSA Peugeot Citroenom, Volkswagnom, Grundfosom, Bitzerjem in številnimi drugimi. Da bi še dodatno utrdila vodilni položaj na teh trgih, je korporacija prenesla lastništvo v skupini IMP Klima na švedskega strateškega partnerja, multinacionalko Lindab. S tem Hidria zagotavlja pospešena vlaganja in profitabilno rast svojemu ključnemu avtomobilskemu in industrijskemu segmentu.

O glavnih izzivih, ki čakajo korporacijo v prihodnje, dosežkih in prebojnih inovacijah, ki korenito spreminjajo avtomobilistični svet ter o dolgoročnem finančno stabilnem položaju, brez katerega ni omenjenih strateških vlaganj v raziskave in razvoj, smo se pogovarjali s ključnimi akterji našega razvoja, o katerem se bo zagotovo še veliko govorilo.



## GAŠPER SVETLIK, MBA

DIREKTOR HIDRIE, PODPRESEDNIK ZA KORPORATIVNE FINANCE IN UPRAVLJANJE S TVEGANJI

### Kako pomembno je dolgoročno finančno načrtovanje za poslovanje predrazvojne korporacije kot je Hidria?

*Dolgoročno finančno načrtovanje je ključnega pomena, saj omogoča dolgoročno finančno stabilnost, ki je osnovni pogoj za nadaljnji razvoj Hidrie. Pri predrazvojnih projektih je sicer specifično, ker gre za financiranje velikega dela investicij, lahko tudi leta pred dejansko industrializacijo. Osnovno izhodišče mora biti, da je financiranje prilagojeno daljšemu obdobju odplačila. Viri za takšno obliko financiranja so bolj omejeni, saj klasično dolžniško financiranje praviloma ne ponuja takšnih dolgoročnih produktov. Hidria sicer večinoma še vedno investira v razvojne projekte, kjer je čas poplačila naložbe krajši. Pred kratkim podpisani krovni dogovor o dolgoročnem prestrukturiranju (MRA) z našimi partnerskimi bankami, z NLB na čelu, upošteva našo specifično in nam bo omogočal obsežna vlaganja v razvoj v naslednjih letih.*

### Glede na to, da Hidria razvija izdelke in rešitve že mnogo let pred njihovo uporabo, kje se lahko pojavijo pasti pri dolgoročnem načrtovanju financiranja inovativnih izdelkov in rešitev? Kako se izogibate tem pastem?

*Primernejši vir za financiranje takšnih projektov je lastniški kapital, ki praviloma sprejema večja tveganja in je pripravljen financirati dolgoročneje projekte in sprejeti pripadajoča tveganja. Glavno tveganje pri takih projektih je seveda, da do industrializacije sploh ne pride. To se lahko zgodi iz objektivnih ali subjektivnih razlogov. Tveganje za družbo je v primeru takšnega financiranja manjše kot pri dolžniškem financiranju, ker praviloma delničar prevzema vsa tveganje nase.*





## dr. IZTOK SELJAK

DIREKTOR HIDRIE, PREDSEDNIK POSLOVODNEGA ODBORA HIDRIE

### Kje si želite videti Hidrio čez deset let?

Vizija Hidrie je jasna: vzdržna zelena mobilnost prihodnosti. Temu ustrezno smo odločeni, da človeštvu prispevamo globalno prebojne inovativne rešitve, ki bodo zmanjšale onesnaženost okolja in pripomogle h kakovostnejšemu življenju vseh nas. To udeležujemo tako z inovacijami na dizelskem motorju, kot je na primer razvoj sistema za hladen zagon dizelskih motorjev s senzorjem tlaka, ki bo po letu 2018 radikalno znižal porabo goriva in izpuste okolju škodljivih plinov, kot tudi z visoko učinkovitimi rešitvami za elektromotorske pogone hibridnih in električnih vozil ter elektrifikacijo na volanskem sistemu. Poleg tega smo odločeni prevzeti vodilne vloge v segmentu trženja industrijskih tehnologij. Tu nadgrajujemo naše dosedanje pozicije, zlasti v industriji črpalk, tehnologijah na področjih klimatizacije, hlajenja, gretja in ventilacije ter rešitvah za električna ročna orodja.

Prepričan sem, da bo Hidria leta 2025 globalno vodilna in globalno pozicionirana družba v razvoju in proizvodnji rešitev za optimalno termično delovanje visoko učinkovitih motorjev z notranjim izgorevanjem in ključnih rešitev za avtomobilске elektromotorne pogone ter rešitev za volanske sisteme oziroma sisteme upravljanja z vozili. Te kompetence bo korporacija s pridom izkoriščala tudi za krepitev pozicij v industrijskem segmentu tako v Evropi kot globalno.

### Se boste čez 20 let še vedno vozili z avtomobilom? Kakšna bo po vašem mnenju sploh prihodnost avtomobilске industrije?

V letu 2035 se bom, tako kot večina ostalih voznikov, na večjih razdaljah vozil s hibridnim avtomobilom, ki bo opremljen s Hidriinim statorjem in rotorjem. Na daljših razdaljah bo električni motor igral pomembno vlogo pri pomoči visoko učinkovitemu motorju z notranjim izgorevanjem, ki bo vseboval inovativne Hidriine rešitve, kot je na primer tretja generacija sistema za hladen zagon dizelskega motorja s kompleksno senzoriko. Tak avto bom uporabljal na daljših vožnjah. Če pa bom v mestu, bom vozil električni avto oziroma bom pri vstopu v mesto parkiral hibridni avtomobil in »presedlal« na popolnoma električnega. Ti bodo takrat na voljo na obrobju mesta, kjer si ga bo lahko vsak izposodil, zanje pa bodo zagotovljena tudi parkirna mesta, saj bo to majhno vozilo, ki ne bo zavzemalo veliko prostora. Verjetno bom imel doma za manjše, lokalne razdalje prav tako dodatno malo električno vozilo. Vse s ciljem minimiziranja porabe energije in škodljivih izpustov. Pa tudi zato, ker bo nova generacija hibridnih in električnih vozil ponujala izjemne vozne lastnosti, ključno podprte tudi s Hidriinimi inovativnimi rešitvami.





**CHRISTOF JOHANNES DROSTE**  
 ČLAN POSLOVODNEGA ODBORA HIDRIE,  
 SVETOVALEC ZA OPERATIVNO ODLIČNOST

**Katere so bile ključne dejavnosti finančnega in poslovnega prestrukturiranja korporacije Hidria?**

*Poslovne enote Hidria Alutec, Hidria Dieseltec, Hidria Lamtec, Hidria Mototec, Hidria Movent in Hidria Tehnološki center so bili od nekdaj ključni stebri, na katere smo se v naši korporaciji lahko vedno zanesli. To se kaže v njihovem uspešnem poslovanju, ki se nadaljuje tudi v letošnjem letu. S podpisom krovnega sporazuma o finančnem in poslovnem prestrukturiranju Hidre (MRA) smo si zagotovili finančno stabilnost in s tem podlago za nadaljnji, še uspešnejši razvoj omenjenih enot. Zelo pomemben učinek prestrukturiranja korporacije je tudi ločitev uspešnih poslovnih enot od vplivov ostalih poslovnih enot, katerih delovanje ni optimalno in pri katerih uspešno izvajamo dezinvestiranje poslovno nepotrebne premoženja.*

*S še dodatno poglobljenim pristopom k oblikovanju in realizaciji našega osredotočenega strateškega poslovnega načrta razvoja za obdobje 2016–2020, ki seveda upošteva vse te vsebine, smo prepričani, da bomo Hidria razvili v globalno vodilno družbo na izbranih segmentih. Naš cilj je postati »najboljši v razredu« in to v vseh teh segmentih! »Prekašati vse« je naša filozofija.*

*Seveda so pri tem najbolj pomembno zagotovilo za uspeh naši sposobni, ambiciozni, zvesti in visoko motivirani sodelavci, ki se skupaj z nami združujejo v uresničevanju jasno opredeljenih ciljev.*

## DUŠAN LAPAJNE

PODPRESEDNIK POSLOVODNEGA ODBORA HIDRIE, GLAVNI DIREKTOR HIDRIE ROTOMATIKA

### V kateri smeri se bo Hidria Rotomatika razvijala v prihodnje?

Hidria Rotomatika bo nadaljevala razvoj v smeri, ki smo jo jasno začrtali že v začetku tega desetletja. Seveda prihaja na trgu in v tehnologijah do določenih sprememb. Tu so še inovacije in nove ideje in temu se je potrebno prilagajati. Bistvena sprememba, ki jo zaznavamo, je, da moramo biti hitrejši pri razvoju novih produktov in procesov, saj kupci od nas zahtevajo veliko prilagodljivosti, zlasti pri dobavnih rokih in količinah. Prav v tem procesu smo precej uspešni. Sposobni smo se hitro prilagoditi, imamo pa tudi zelo perspektivne produkte in tehnologije oziroma celovite rešitve z močno podporo Hidria Tehnološkega centra in vseh razvojnih laboratorijev. Nastopamo na tržnih segmentih, ki v večini primerov rastejo, kar je priložnost za razvoj naših programov. Poglejte samo segment lamel za hibridna in električna vozila, kjer že danes dobavljamo rešitve za velika imena kot so Daimler, Porsche ... Imamo ustrezna znanja, opremo, procese in ekipe, ki so sposobne razvijati najzahtevnejše rešitve. Vsako leto smo bolj in bolj prisotni v avtomobilski industriji, kar je z vseh vidikov sicer izredno zahtevno, a dejstvo je, da smo v tem razvoju uspešni, kupci pa nas vključujejo v predrazvojne projekte. Tega še pred nekaj leti ni bilo. Deset let nazaj je bil namreč naš tržni delež v avtomobilski industriji zanemarljivo majhen, danes znaša že več kot polovico, v naslednjih letih pa bo še rasel. Vsekakor bi pri tem razvoju želeli ohraniti določeno ravnovesje s produkti, ki jih dobavljamo izven avtomobilске industrije. To so predvsem komponente za črpalke, kompresorje, ročna orodja, elektronske števec in pa seveda motorske pogone ter ventilatorje. Imamo veliko prednost, da lahko določena znanja in rešitve prenašamo iz avtomobilskega dela na te produkte. Vselej je veliko govora o bodočih strategijah, ki so seveda zelo pomembne, največkrat pa se izkaže, da so strategije primerne, ne zna pa se jih učinkovito realizirati, zaradi česar se jih običajno spreminja. In prav v tem procesu, torej v realizaciji strategij, smo v Hidrii Rotomatiki po mojem mnenju zelo uspešni.

### Kateri projekti so Hidria Rotomatika zaznamovali v zadnjem letu?

Imamo kar precej novih in zelo pomembnih projektov. Že uvodoma sem omenjal rešitve za hibridna vozila. Smo tik pred začetkom rednih dobav lamel, rotorjev in jarmov za vozila Renault in Audi. Naša bistvena konkurenčna prednost je zmožnost dobave predserijskih količin in doseganje visokih zahtev na področju kakovosti. Sprva smo mislil, da tako ostrim zahtevam ne bomo kos. Pa smo jim. S tem smo tudi uspeli prepričati kupca, da smo za njih najboljša rešitev. V tem procesu sem sodeloval tudi sam. Pa še ena zanimivost – za ta primer smo v avtomobilski segment prenesli določene tehnološke rešitve in znanja iz neavtomobilskega segmenta. In prav ta projekt bo v bodoče zelo velika referenca za pridobitev novih poslov.

Naslednji primer je ohišje letve za Jaguar, ki je zelo zahteven produkt. Pomembno je, da smo lahko vse ključne procese razvili znotraj hiše, saj bomo vso opremo in orodja izdelali v našem tehnološkem centru v Spodnji Idriji. V takih primerih ne želimo, da bi se ta orodja izdelovala pri zunanjih dobaviteljih, saj se s tem poveča možnost, da bi določeno znanje prišlo do konkurence. Tukaj smo že v tako imenovani fazi „SOP“,

kar pomeni redna serijska proizvodnja. Smo sicer na začetku procesa, se pa ubadamo z zelo pozitivnim izzivom, saj moramo obseg proizvodnje dvigniti bistveno hitreje, kot je bilo to prvotno planirano.

Trenutno je zelo vroč tudi projekt izdelave orodij za ohišje letve za platformo VW. Imamo zelo kratke roke za izdelavo prvih vzorcev iz serijskih orodij, redna proizvodnja pa se bo začela šele v letu 2017. Na področju industrijskega segmenta zaključujemo razvoj in industrializacijo novega ventilatorja. Gre za novo generacijo produkta, v katerega je integrirana elektronika, produkt pa bo ustrezal vsem zahtevanim normam po porabi energije, ki bo v Evropi veljal po letu 2020. Če sklenem, gre za velika vlaganja v tehnologijo in razvoj, brez katerega si ne morem zamisliti naše prihodnosti.

### Katera pa je po vašem mnenju najpomembnejša inovacija, ki ste jo razvili v Hidrii Rotomatiki?

Poleg vseh že naštetih pomembnih dosežkov sem zagotovo lahko ponosen na to, da nam je uspelo prepričati razvojno službo BMW-ja, da nam je zaupala razvoj in proizvodnjo vseh treh okvirjev za njihov nov motocikel. S simulacijo tehnološkega procesa smo bistveno skrajšali proces industrializacije produkta, kar je bil ključen pogoj BMW-ja. Naj ob tem poudarim, da se vse aktivnosti za izdelavo BMW-jevih okvirjev odvijajo v Kopru, na lokaciji nekoč velikega Tomosa. Tam potekajo tudi že prej omenjene aktivnosti za proizvodnjo ohišja letve za Jaguar. Koprška lokacija je za nas izredno pomembna, saj tam poteka zelo moderna proizvodnja za avtomobilsko industrijo, ki je vsekakor zrasla iz tradicije in znanja Tomosa.

### Razvoja si brez motiviranih ožjih in širših sodelavcev ne moremo predstavljati. Kako jih uspete motivirati vi?

Najpomembnejše je, da se sodelavci poistovetijo s strategijo in cilji načrtovanega razvoja. Da so »vključeni«, kot velikokrat rečemo, ne pa, da so samo izvajalci. To na kratko pomeni, da je to njihova strategija in načrt in ne strategija nekoga drugega. Seveda je potrebno prevzeti tudi odgovornost za rezultate – brez tega ne gre. Pri vsem tem pa je zelo pomembna predvsem komunikacija in uskladitev vseh ciljev. Največ dilem je seveda pri vprašanju: po kakšni poti in na kakšen način uresničiti cilje? Sodelavci se morajo pri tem procesu počutiti dovolj svobodne, da lahko uresničijo svoje kreativne ideje in svoja prepričanja. Eden največjih problemov nas managerjev je, da včasih ne znamo dovolj poslušati svojih sodelavcev, nimamo dovolj empatije in imamo že vnaprej fiksno idejo kaj je prav in kaj narobe. To zmanjšuje motivacijo sodelavcev. Seveda je način vodenja in motivacije v kriznih trenutkih drugačen, vendar pa na srečo nismo v takem položaju. Če zaključim, bistveno za motivacijo je, da se počutiš dobro v ekipi, da nekako uživaš v delu, ki ga opravljaš, da je dovolj strasti, da je tvoje delo opaženo, da so cenjeni tvoji rezultati, da dobiš ustrezno pohvalo – v takšni ali drugačni obliki, da čutiš zaupanje in spoštovanje in da si na koncu zadovoljen sam s sabo. V podjetju je zato zelo pomembno vzpostaviti »kulturo«, ki omogoča tak način dela. Smo vsekakor na pravi poti, je pa še veliko možnosti izboljšav.









## BOŠTJAN BRATUŠ

PODPRESEDNIK POSLOVODNEGA ODBORA HIDRIE, GLAVNI DIREKTOR HIDRIE AET

Hidria Dieseltec je znotraj Hidrie AET vodilna poslovna enota, v kateri razvijamo in proizvajamo širok spekter sistemov za hladen zagon motorjev.

### V kateri smeri se bo v prihodnje razvijala Hidria Dieseltec?

Na tem programu je do leta 2020 najpomembnejša industrializacija senzorja tlaka za nove tipe motorjev z emisijskim standardom EURO 6.2 ter EURO 7. Razvoj tega produkta nam je omogočil vstop na zelo zahtevno področje senzorjev, ki ga z obvladovanjem novih znanj želimo še razširiti. Vzporedno širimo kompetence na elektroniki, kjer bomo vstopili na trg z novimi produkti tudi izven motorjev z notranjim zgorevanjem.

### Kateri projekti so program zaznamovali v zadnjem letu?

Pomemben je zagon projekta John Deere na kitajski lokaciji, v Tolminu pa priprava na bistveno povečanje količin za kupca PSA Peugeot Citroen. Sredi lanskega leta smo združili tri proizvodne programe v obnovljeni hali keramike. Prav tako smo konec leta združili obdelavo cevk na bivši lokaciji mehatronike, s čimer smo bistveno zmanjšali količino olja v zraku, ki lahko vpliva na odpovedi cevk.

### Katera je najpomembnejša prebojna inovacija?

Tu ni nobenega dvoma: to je svečka za hladen zagon dizelskega motorja s senzorjem tlaka (PSG). Prav tako pa vzporedno s tem poteka razvoj mnogih drugih, za trg zanimivih produktov. Na tem programu je izjemno pomembna zaščita intelektualne lastnine. Ta del pospešeno izboljšujemo, saj smo od leta 2011 naprej opravili preko 15 patentnih prijav.

### Kako motivirati sodelavce za načrtovani razvoj?

Zaradi vključevanja zunanjih razvojnih partnerjev ter naše kitajske lokacije je zelo pomembno, da vsi sledimo skupnemu cilju, vezanem predvsem na prej omenjene produkte, ki prehajajo v fazo industrializacije. V letošnjem letu formiramo novo razvojno skupino, ki se bo ukvarjala z iskanjem novih produktov za prihodnost, predvsem takih izven motorjev z notranjim zgorevanjem.

Pri razvoju programa ali podjetja sodelujejo vsi zaposleni. Zavzetost organizacije kažejo tudi enostavni kazalniki, kot je prisotnost na delovnem mestu, kjer je Hidria Dieseltec v lanskem letu dosegla rekordno nizko stopnjo bolniških odsotnosti, le 2,9-odstotno.

**V sklopu Hidrie AET uspešno posluje tudi Hidriin Tehnološki center v Kopru, v vaši domeni pa so tudi nekatere druge korporativne odgovornosti. Katere se vam zdijo najpomembnejše in kako ocenjujete njihovo delovanje?**

### HIDRIA TEHNOLOŠKI CENTER V KOPRU

Tehnološka centra v Tolminu in Spodnji Idriji sta bolj povezana s tamkajšnjimi poslovnimi enotami. Hidria Tehnološki center v Kopru pa je posvečen izdelavi zahtevnih sistemov avtomatizacije, tako za potrebe Hidrie kot zunanjega trga. Letos nameravamo preseči lanskoletno realizacijo, ki je dosegla 3,5 milijona evrov. Trenutno je center zelo zaseden tako s Hidriinimi kot zunanjimi projekti za pomembne kupce iz avtomobilskega ter industrijskega segmenta.

### GLOBALIZACIJA

V globalnem smislu smo s proizvodnjo Hidrie Dieseltec trenutno prisotni na Kitajskem. Naslednji korak bo zelo verjetno lokalizacija dobav za zahtevnejše projekte Hidrie Lamtec, kot je npr. Bosch Airmax. Do leta 2020 pa imamo namen odpreti novo proizvodno lokacijo Hidrie Lamtec kot največjega programa Hidrie, saj želimo utrditi pozicijo med petimi najpomembnejšimi globalnimi igralci.

### ZDRUŽITVE IN PREVZEMI

V zadnjem obdobju smo izvedli preskok na večji fokus našega poslovanja. Ob izjemno visokem nivoju novih projektov in s tem povezanih investicij smo se v začetku letošnjega leta odločili, da odprodamo družbo Hidria IMP Klima. Prevzemnik, švedska korporacija Lindab, ima tri četrte milijarde letnega prometa ter prihaja iz istega industrijskega segmenta kot IMP Klima. Kupec se je zavezal k nadaljnjemu razvoju in širitvi godoviške lokacije. To je dobro tako za samo podjetje IMP Klima kot za zaposlene. Formalni prenos lastništva se je zgodil s 1. 7. 2015.

### KADRI

Na področju kadrov letos prehajamo v zaključno fazo novega sistema kompetenc in izvedbe kariernih načrtov. Ti bodo omogočili boljše zasledovanje skupnih ciljev podjetja in zaposlenih.

# KO KOT NALIVNO PERO MAJHEN PROIZVOD, NABIT Z ZNANJEM, POSTANE VROČA ROBA ZA NAJVEČJE

//// AVTOR: ERIK BLATNIK /// FOTO: ROBERT ZABUKOVEC ////

Pisalo se je leto 2005, ko je vodstvo Hidrie, skupaj z razvojniki, dobilo drzno idejo: »Kaj ko bi tudi mi, zdaj ko imamo svojo državo, naredili nekaj, kar bi pomenilo pravo malo revolucijo v avtomobilskem svetu?« Če je Janez Puh, po nemško Johann Puch, z avtomobili in motocikli oskrboval celo takratno Avstro-Ogrsko in je bil mariborski TAM pojem po vsej Jugoslaviji, zakaj Hidria ne bi navduševala največjih avtomobilskih proizvajalcev na svetu? Preoptimistična in preveč vase zagledana izjava? Sploh ne! Čez deset let je nastal sistem za hladen zagon dizelskega motorja s senzorjem tlaka, imenovan tudi »pametna svečka« ... in, tako kot že prenekatero Hidriine inovativne rešitve pred tem, prepričal največje.

Kaj torej sistem, ki ni večji od nalivnega peresa, ponuja avtomobilskim velikanom, kar ti že ne bi imeli? Odgovor je jasen: znanje, ki je zaščiteno s kar 15 patenti, zaradi katerega bo okolje čistejše, vožnja z avtomobilom pa cenejša. »Pametna svečka« namreč meri tlak direktno v valju motorja, informacije o tem pošilja neposredno v osrednji motorni računalnik in tako v realnem času uravnava vbrizgavanje goriva in druge, za optimalno izgorevanje ključne parametre. Zaradi tega bodo od leta 2017, ko bodo avtomobilski velikani začeli v svoja vozila vgrajevati Hidriine »pametne svečke«, izpusti okolju škodljivih plinov in poraba goriva v sodobnih dizelskih motorjih manjši tudi za do 30 odstotkov. To za avtomobilsko industrijo pomeni velik korak k zmanjševanju onesnaževanja okolja, saj bo sistem za hladen vžig dizelskega motorja s senzorjem tlaka od leta 2018 vgrajen v najmanj vsak tretji dizelski avtomobil.

Vodilni avtomobilski proizvajalci so naše znanje in kakovost nagradili s kar več kot 110 milijonov evrov vredno pogodbo. »Pametne svečke« bomo ekskluzivno dobavljali direktno proizvajalcem avtomobilov, kar pomeni, da se bodo naši sistemi dobavljali neposredno na proizvodne linije proizvajalcev dizelskih motorjev in vozil. V industriji se takšen dobavitelj imenuje »1st Tier« dobavitelj. **Mag. Rudi Kragelj**, direktor razvoja in prodaje v Hidrii AET razlaga, kako pomemben je status »1st Tier« dobavitelja v avtomobilski industriji. »Ta status želi doseči veliko svetovnih družb, a le redkim najboljšim je to dovoljeno. Med temi izbranim družbami je tudi Hidria. Največja prednost tovrstnega dobavitelja je velika odgovornost in sposobnost prevzemanja vseh tveganj, od podpisa pogodbe že nekaj let pred začetkom rednih dobav do časa, ko preteče garancijska doba. To seveda pomeni, da proizvajalci avtomobilov svojih »1st Tier« dobaviteljev ne menjajo ravno vsako leto. Čeprav je odnos kupec – dobavitelj vedno napet, gre vseeno za obojestransko zaupanje in partnerstvo.«

Pri razvoju sistema za hladen vžig dizelskega motorja s senzorjem tlaka je pomembno sodelovala tudi Strojna fakulteta Univerze v Ljubljani. Njen prodekan za znanstveno raziskovalno dejavnost in mednarodno sodelovanje **prof. dr. MIHA BOLTEŽAR** ter hkrati vodja Laboratorija za dinamiko strojev in konstrukcij, prav tako vključen v razvoj »pametne svečke«, pravi, da je fakulteta s svojimi rešitvami prispevala pomemben kamenček v mozaiku Hidrie, s katero sodeluje že več kot 10 let. Z njim smo se pogovarjali o vlogi Fakultete za strojništvo pri razvoju »pametne svečke«, sodelovanju fakultete s Hidrio in pomenu povezovanja gospodarstva z raziskovalno-razvojno sfero.

## KAKŠNE NALOGE JE FAKULTETA ZA STROJNIŠTVO OPRAVLJALA PRI RAZVOJU PSG SVEČKE?

K projektu razvoja sistema za hladen vžig dizelskega motorja s senzorjem tlaka ali tako imenovane »pametne svečke« nas je Hidria ali natančneje Rudi Kragelj, direktor prodaje in razvoja v Hidrii AET, povabil pred šestimi leti. Takrat mi je omenil, da v Hidrii iščejo univerzitetno izobražene strojnike in doktorje strojništva, ki bi pomagali pri razvoju zahtevnih izdelkov kot tudi »pametne svečke«. Ravno

takrat je pri meni diplomiral strojni inženir Domen Rovšček iz Tolmina, ki ga je fakulteta pri njegovem doktorskem izobraževanju usmerila v gradnjo strukturnega dinamskega modela svečke s senzorjem tlaka. Domen, ki je medtem doktoriral in se zaposlil v Hidrii AET, se je takrat skupaj s sodelavci Fakultete za strojništvo vključil v razvoj »pametne svečke« in Hidrii pomagal z vibracijskim obvladovanjem omenjenega izdelka. Po domače povedano, ekipa strokovnjakov iz Fakultete za strojništvo je s svojim znanjem in rešitvami omogočila, da



>> prof. dr. MIHA BOLTEŽAR

»pametna svečka« med vožnjo avtomobila, ki je polna najrazličnejših vibracij, ne bi padla v cilinder pogonskega motorja.



S pomočjo »pametne svečke«, ki bo od leta 2018 vgrajena v najmanj vsak tretji dizelski avtomobil, bo izpust okolju škodljivih plinov in poraba goriva v sodobnih dizelskih motorjih manjša tudi za do 30 odstotkov.



Ekipo razvojnika Hidrie AET in razvojnega centra SiEVA, ki so s svojim znanjem in inovativnimi rešitvami povzročili pravo malo revolucijo v svetu avtomobilizma.

**KAKO GLEDATE NA USPEH HIDRIE OB PRODAJI NEDVOMNO ENE NAJBOLJ PREBOJNIH INOVACIJ V SLOVENIJI – SISTEMA ZA HLADEN VŽIG DIZELSKEGA MOTORJA S SENZORJEM TLAKA, KI BO OD LETA 2018 VGRAJEN V VSAK TRETJI DIZELSKI AVTOMOBIL?**

Nedvomno smo izjemno ponosni in veseli, da smo bili zraven pri taki tehnološko-prebojni inovaciji kot je »pametna svečka«. Znanja, ki jih premoremo na Strojni fakulteti so tako specifična, da v Sloveniji skorajda ni podjetij, tudi velikih, ki bi si lahko privoščila, da bi imela zaposlene ozke specialiste kot smo mi, ki bi ves čas delali na tovrstnih raziskavah in razvoju. Zato svoje znanje in izkušnje poizkušamo kar se da razširjati in se povezati s podjetji kot je Hidria, ki nedvomno pomeni enega najpomembnejših predrazvojnih dobaviteljev v avtomobilski industriji.

**KAKO POMEMBNO JE SODELOVANJE MED PODJETJI IN AKADEMSKO-RAZISKOVALNO SFERO ZA RAZVOJ GOSPODARSTVA? KAKO HIDRIA IZPOLNjuje TO POSLANSTVO?**

Izjemno. V danih razmerah boljšega sodelovanja kot je bilo s Hidrio v primeru razvoja »pametne svečke« ne bi moglo biti. Naše sodelovanje smo povezali z dvajsetletnim predhodnim raziskovalnim delom, da smo v relativno kratkem času izobrazili človeka, to je Domna Rovščeka, ki je pomembno sodeloval pri razvoju »pametne svečke« in zdaj lahko suvereno nastopa proti kateremukoli tujcu na tem področju. Hidria mu je ponudila izziv, ki si ga mlad doktor strojništva lahko le želi, to je razvoj novega inovativnega izdelka, ki spreminja avtomobilski svet.

**KAJ PA NA SPLOŠNO? JE TOVRSTNEGA SODELOVANJA V SLOVENIJI DOVOLJ?**

Hja ... velike razlike so, tako med fakultetami kot inštituti. Če pogledam nas, Fakulteto za strojništvo, si izrazito prizadevamo, da tiste mlade fante in dekleta, ki želijo razvijati in iskati nove rešitve za slovenska podjetja, v to usmerjamo in pri tem podpiramo. To se nam zdi ključno, saj se zavedamo svoje majhnosti. Nemcev je štiridesetkrat več kot nas, Kitajcev pa šestopetdesetkrat več in z njimi tekmovali ni enostavno. Zato je izdelek, ki ga je naredila Hidria s povezovanjem raziskovalno-razvojnne sfere in gospodarstva, izjemnega pomena. Seveda pa bi moralo biti v Sloveniji tovrstnega sodelovanja še več.

Status »1<sup>st</sup> Tier« dobavitelja želi doseči veliko svetovnih družb, a le redkim najboljšim je to dovoljeno. Med temi izbranim družbami je tudi Hidria.



>> **MAG. RUDI KRAGELJ**, direktor razvoja in prodaje v Hidrii AET je igral pomembno vlogo pri razvoju »pametne svečke«. Bil je tudi vez med povezovanjem Hidrie z različnimi raziskovalno-razvojnimi institucijami, ki delujejo v okviru različnih tehničnih fakultet.

Hidria seveda ni čez noč postala »1st Tier« dobavitelj vsem največjim v avtomobilski industriji. Potrebovala je kar nekaj let, da si je priborila ta status. A s trmo, odločnostjo in jasnimi cilji se lahko doseže vse. »Jasna strategija vodstva je predpogoj za doseg cilja. Opustiti je potrebno kompleks majhnosti in se s samozavestjo in pogumom spustiti v neustrašen boj z veliko večjimi konkurenti iz držav, iz katerih izhajajo tudi proizvajalci avtomobilov«, odločno razlaga Kragelj. Potrebno je investirati tudi v zaposlene, razvoj sistema poslovanja ter sprejeti in spoštovati pravila poslovanja v avtomobilski industriji, ki ne tolerira več kot deset slabih kosov na milijon prodanih. »Ključno je vlagati v znanje in razvoj novih izdelkov, patentirati svoje rešitve in biti odprt za različna sodelovanja s kupci, dobavitelji in drugimi deležniki«, pot do »1st Tier« dobavitelja pojasnjuje Kragelj.

Hidria je z zgodovinskim poslom nedvomno dobila velik zagon za nadaljnje delo in razvoj korporacije. »Dobljen posel je kot dober vmesni čas. Če krog pred ciljem preveč zaostajaš, ti ni rešitve. Hidria se je s to pogodbo krog pred ciljem postavila na čelo skupine. Sedaj moramo s takim tempom nadaljevati in opraviti dober finiš. Kupci so prepoznali naše tehnološke prednosti. Cena naših izdelkov in zaupanje kupcev sta s tem še zrasla. Odpirajo se nove priložnosti. Gre za zelo pozitivno zgodbo na lokalnem, slovenskem in svetovnem nivoju«, uspeh s »pametno svečko« zaokroži Kragelj. Ob tem seveda ni pozabil spomniti, da gre razloge in temelje za ta uspeh iskati v znanju in izkušnjah, ki jih premore Hidria. »Mi sodimo med vodilne svetovne razvojne dobavitelje sistemov za hladen zagon dizelskih motorjev. Pridobljeno znanje in izkušnje iz tega



Svečka s senzorjem tlaka je zaščitena s kar 15 patenti. Za razvoj le-te so **RUDI KRAGELJ, PETER URŠIČ, SILVIN ŠAVLE, GVERINO RATOŠA, TOMAŽ MLAKAR** in **JURE GOLOB** prejeli zlato priznanje Gospodarske zbornice Slovenije za najboljše inovatorje severnoprimorske regije, s čimer se potegujejo tudi za naziv najboljšega inovatorja leta 2014/2015 v Sloveniji. V okviru dogodka si je proizvodnjo Hidrie AET ogledal tudi minister za gospodarski razvoj in tehnologijo **ZDRAVKO POČIVALŠEK**.



področja so gotovo pomembno prispevali k razvoju »pametne svečke«, ene najpomembnejših prebojnih inovacij v samostojni Sloveniji.«

Hidriini sistemi za hladen vžig dizelskih motorjev se namreč že zdaj uporabljajo na osebnih, tovornih in industrijskih vozilih v vseh svetovno znanih avtomobilih znamk Citroen, Peugeot, Renault, Fiat, General Motors, Ford, Jaguar, Land Rover, Iveco, VM Motori, Perkins, MAN, John Deere, Great Wall, Yanmar, Cummins, Lombardini, Deutz, Belarus, Kamaz in še bi lahko naštevali. Skratka,

**DR. DOMEN ROVŠČEK, Z VAŠIM ZNANJEM STE POMEMBNO PRISPEVALI K RAZVOJU »PAMETNE SVEČKE«. KAKO GLEDATE NA USPEH HIDRIE ZDAJ, KO JE SISTEM ZA HLADEN VŽIG DIZELSKEGA MOTORJA DOŽIVEL TUDI TRŽNO POTRDI TEV – 110 MILIJONOV EVROV VREDNE POGODBE Z NAJVEČJIMI PROIZVAJALCI AVTOMOBILOV NA SVETU?**

Ta medalja ima dve plati. Omenjene pogodbe so zelo pomembna potrditev preteklega dela, tako za skupino zaposlenih, ki smo direktno vezani na ta projekt, kot tudi za celotno podjetje in zunanje sodelavce. To je nedvomno prelomen dosežek, vendar je potrebno poudariti, da so se zdaj pritiski s strani kupcev še povečali, da se od nas pričakuje reševanje težjih problemov in da so roki za izdelavo vedno bolj neusmiljeni. Dokler ne bomo serijsko izdelovali »pametnih svečk«, ki bodo zagotovo preživele življenjsko dobo vozila, si ne smemo privoščiti, da bi zaspali na lovoriakah.

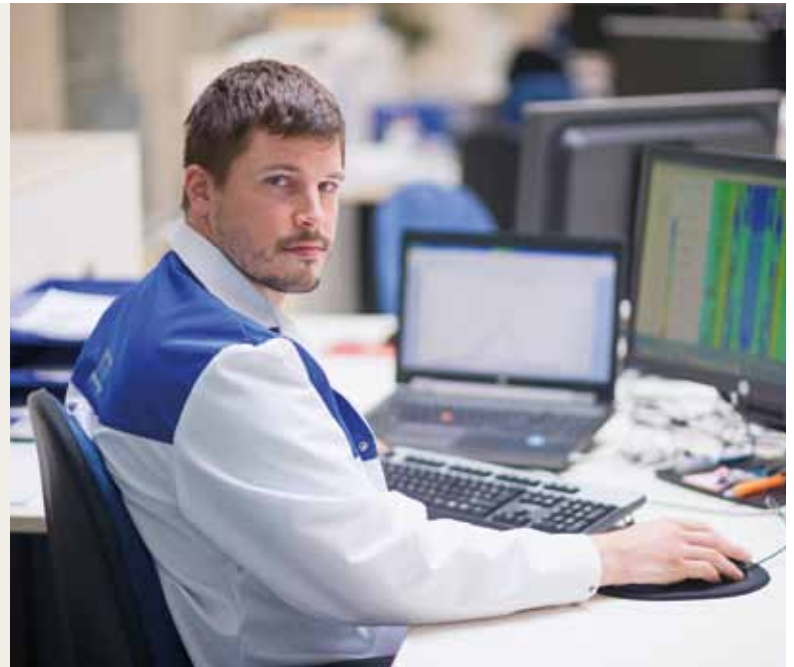
**V ČASU RAZVOJA »PAMETNE SVEČKE« STE TUDI DOKTORIRALI IN SI NA KONKRETNEM PROJEKTU NABRALI NEPRECENLJIVE IZKUŠNJE. STE ŽE RAZMIŠLJALI, DA BI SE ZAPOSILILI V TUJINI ALI VAM HIDRIA NUDI VSE IZZIVE, KI JIH VRHUNSKI INŽENIR POTREBUJE?**

Razmišljal sem o tujini, pa tudi o samostojnem podjetju, o drugih službah ... In še vedno o tem razmišljam. Nočem si postavljati omejitev. Vendar na koncu sem se odločil za možnost, ki je bila v danem trenutku najbolj smiselna. V domačem kraju sem v podjetju, v katerem sem že prej delal prakso, dobil možnost uporabiti znanje z doktorskega študija na projektu, ki je trenutno eden največjih in najbolj razvojno usmerjenih v slovenskem merilu. Ni bila težka odločitev. Po svoje sem imel tudi malo sreče, da sem bil ob pravem času na pravem mestu in sem lahko hkrati spoznaval akademski in industrijski svet. Zelo sem hvaležen vsem, ki so mi to omogočili, v prvi vrsti prof. Mihi Boltežarju (FS) in Rudiju Kraglju (Hidria AET).

**»PAMETNA SVEČKA« BO POMEMBNO ZMANJŠALA PORABO GORIVA IN IZPUSTE OKOLJU ŠKODLJIVIH PLINOV. A TO V PRIHODNOSTI VERJETNO NE BO DOVOLJ. AVTOMOBILSKA INDUSTRIJA SI VSE BOLJ PRIZADEVA ZA BREZOGLIČNA VOZILA. VERJAMETE, DA PO LETU 2030 MOTORJA Z NOTRANJIM IZGOREVANJEM, KI UPORABLJA FOSILNO GORIVO, NE BO VEČ?**

Ljudje imamo pogosto preveč optimistične poglede na tehnološki razvoj v prihodnosti. Glede na stare znanstveno-fantastične filme bi se

seznam je tako obširen in zvoneč, da bi bil danes nanj zagotovo ponosen tudi Janez Puh, eden najpomembnejših avtomobilskih proizvajalcev v Evropi. Tudi on je kot kmečki otrok, rojen blizu Ptuja, sanjal, da bo nekoč v klubu najboljših in mu je uspelo. Tako kot Hidrii.



>> dr. DOMNA ROVŠČKA je Fakulteta za strojništvo Univerze v Ljubljani pri nje-govem doktorskem izobraževanju usmerila v gradnjo strukturnega dinamskega modela svečke s senzorjem tlaka. Domen, ki je medtem doktoriral in se zaposlil v Hidrii, se je takrat skupaj s sodelavci Fakultete za strojništvo vključil v razvoj »pametne svečke«.

morali že vsakodnevno prevažati po zraku in se družiti z roboti, pa smo še daleč od tega. Po moje bomo vsaj še nekaj desetletij uporabljali motorje z notranjim izgorevanjem in fosilna goriva, samo v vedno manjši meri. Svet že intenzivno išče alternative in tudi Hidria mora iti po tej poti, vendar se prehod ne bo zgodil čez noč. Bi pa bil vesel, če bi doživel čas prevlade električnih vozil in obnovljivih virov energije, še posebej, če bi lahko pomagal pri razvoju teh tehnologij.

**»Hidria je Domnu ponudila izziv, ki si ga mlad doktor strojništva lahko le želi, to je razvoj novega inovativnega izdelka, ki spreminja avtomobilski svet.«**



# EVROPSKA KOMISIJA STAVI NA LEBDEČE VLAKE

//// AVTOR: ERIK BLATNIK ////

Transport je bil že od nekdaj pomemben dejavnik gospodarskega in socialnega razvoja družb. Narodi, ki so imeli dobre transportne povezave in so znali učinkovito uporabljati različna prevozna sredstva, so bili praviloma uspešnejši in močnejši od tistih, ki tega niso znali ali imeli. Že antični Rimljani so s cestami posejali Evropo, Turčijo, Arabski polotok in Severno Afriko, da so lahko po njih z najrazličnejšimi prevoznimi sredstvi prevažali blago, ljudi in vojsko. Danes ni nič drugače, le cest in prevoznih sredstev je veliko več, kar vpliva na navade ljudi in obremenjenost okolja. Med prevoznimi sredstvi prednjačijo osebni avtomobili, kjer Hidria s svojimi prebojnimi inovacijami igra pomembno vlogo pri njihovem razvoju. V tej luči je zato še posebej pomembno, da ima naša država v Evropski komisiji močno predstavnico, to je komisarko Violeto Bulc, ki je zadolžena ravno za to področje – za promet. Na svetu namreč še nikoli ni bilo toliko registriranih vozil in prometni tokovi še nikoli tako živi kot danes. Tudi v Sloveniji.

Če pogledamo našo državo, hitro ugotovimo, da je avtomobil pri Slovencih zelo pomembna dobrina. Registriranih imamo kar milijon avtomobilov, to je približno en avto na dva Slovenca. Z avtomobilom se po podatkih Evropske komisije prevaža kar 86 odstotkov Slovencev. »Po naših ocenah je v Sloveniji odstotek prevozov z osebni avtomobili eden najvišjih v Evropski uniji. Po drugi strani pa je tu uporaba javnega prevoza, predvsem železniškega, izjemno nepopularna v primerjavi z drugimi evropskimi državami. Opažamo, da je stopnja motoriziranosti med leti 1990 in 2009 stalno naraščala in se je ustalila rahlo nad povprečjem EU-15, medtem ko je uporaba javnega prevoza od leta 1990 padala in je še vedno zelo nizka,« stanje na področju uporabe različnih prevoznih sredstev v Sloveniji opisujejo v Evropskem komisariatu za promet, ki ga vodi Violeta Bulc in v katerem se zavzemajo, da bi Evropejci pri svojih potovanjih uporabljali čim več različnih oblik prevoza. »Ti podatki so morda posledica dejstva, da je Slovenija majhna država, razvitost železniškega transporta pa je slaba.«

Majhnost Slovenije se kaže tudi na kilometrih, ki jih vsak dan prevozimo s svojimi vozili. Če profesionalni kolesar v povprečju

>> **MAG. VIOLETA BULC**, evropska komisarka za promet



na dan prekolesari okoli 80 kilometrov, jih Slovenec s svojim avtomobilom v povprečju naredi 30 manj, komaj 50 kilometrov na dan. Čeprav je ta razdalja za marsikoga smešna, pa je idealna za vožnjo s popolnoma električnimi vozili, kjer Hidria svetovno priznanim avtomobilskim proizvajalcem ponuja vrhunске in edinstvene izdelke in rešitve. »Električni avtomobili so nadvse primerni za Slovenijo. Z njimi običajno lahko prevozimo približno 200 kilometrov. Avtomobilski proizvajalci pa v letu 2017 napovedujejo, da bodo ta domet povečali na 300 kilometrov. Kljub temu morajo imeti ta vozila v Sloveniji zagotovljena polnilna mesta. Do novembra 2016 mora Slovenija Evropski komisiji oddati okvirni nacionalni načrt izgradnje infrastrukture z alternativnimi viri energije, vključno z elektro črpalkami. Upamo, da bo okvirni načrt vaše države dovolj ambiciozen tudi v tem pogledu,« ambicij o elektrifikaciji prometa ne skrivajo v komisariatu Violete Bulc. Nenehna rast števila registriranih vozil, večinoma na fosilna goriva, namreč močno obremenjuje okolje. Medtem ko je bilo leta 1960 na svetu registriranih približno 127 milijonov vozil, je njihova številka v samo 50 letih poskočila na kar 1,1 milijardo. Hibridna in popolnoma električna vozila lahko igrajo izjemno pomembno vlogo pri zmanjševanju izpustov okolju škodljivih plinov, ki jih proizvedejo različna vozila in tako pripomorejo k izboljšanju ozračja v mestih. »Električna vozila lahko izpuste CO<sub>2</sub> zmanjšajo za kar 30 odstotkov. Mnogi avtomobilski proizvajalci so hibridne in popolnoma električne avtomobile že začeli proizvajati v komercialne namene, a so ta vozila za enkrat še vedno predraga, z njimi pa lahko prevozimo največ 200 kilometrov. V letu 2014 je bilo v Evropi prodanih okoli 100.000 hibridnih in popolnoma električnih vozil. Proizvajalci cenejše in zmogljivejše modele, kot že rečeno, napovedujejo za leto 2017. Zato v Evropski komisiji takrat pričakujemo tudi okrepitev tako trga električnih vozil kot povečanje števila elektro črpalk, ki so nujne za vzpostavitev tako imenovanega sistema zelene mobilnosti.«

Po ocenah Evropske komisije je v Sloveniji odstotek prevozov z osebni avtomobili eden najvišjih v Evropski uniji.



**Ste že slišali za MAGLEV vlak?** Gre za vlak, ki lebdi na močnem magnetnem polju in zato nima fizičnega stika med progo in vozilom, za zdaj pa ga v komercialne namene uporabljajo le na Kitajskem, Japonskem in v Južni Koreji.

Do novembra 2016 mora Slovenija Evropski komisiji oddati okvirni nacionalni načrt izgradnje infrastrukture z alternativnimi viri energije, vključno z elektro črpalkami.

A pri električnih vozilih se vsa zgodba prihodnosti transporta šele začne. Na Zemlji je vse več ljudi. Ko sem to pisal nas je bilo že več kot 7,3 milijarde in številka se je iz sekunde v sekundo večala. Svet postaja globaliziran, migracije – ekonomske, politične ali le turistične – pa nekaj čisto vsakdanjega. Kakovostne prevozne poti in sredstva, ki bodo čim manj obremenjevala okolje, bodo zato nujna. Evropska komisija ima vizijo. *»Razvoj novih oblik transporta in prevoznih sredstev bo zagotovo temeljil na povečanju energetske učinkovitosti vozil, da bo imelo vozilo z manj vložene energije večji izkoristek in bo manj onesnaževalo okolje.«* Za to so seveda potrebna nova znanja, inovacije in rešitve, ki bodo omogočale razvoj tovrstnih tehnologij ter gradnjo infrastrukture za transport in vozila prihodnosti, kar bo vplivalo tudi na naše navade. *»Popolnoma avtomatizirani avtomobili bodo zagotovo spremenili način, na katerega zdaj kupujemo ali uporabljamo naša vozila. Vozila brez voznika in vozila, ki znajo sama parkirati lahko pomembno spremenijo javni prevoz, saj taksiji ne bodo imeli več taksistov, avtobusi šoferjev in podobno.«*

»State of the art« kot bi rekli Angleži ali po naše vrhunec transportne tehnologije, vsaj zemeljske, pa je tako imenovani MAGLEV vlak. Gre za vlak, ki lebdi na močnem magnetnem polju in zato nima fizičnega stika med progo in vozilom, za zdaj pa ga v komercialne namene uporabljajo le na Kitajskem, Japonskem in v Južni Koreji. *»MAGLEV vlaki lahko dosežejo visoke hitrosti ob relativno*

*nizki porabi energije in vzdrževalnih stroških. A trenutna infrastruktura v večini držav žal ni primerna za tovrstne vlake, zato bodo potrebna ogromna vlaganja v izgradnjo ustrezne infrastrukture,«* težave z množično vpeljavo MAGLEV vlakov v sodobni transport pojasnjujejo v Evropski komisiji. Pri visokih hitrostih, ki jih MAGLEV vlaki lahko dosežejo in se gibljejo okoli 500 km/h, postane težava tudi zračni upor. A tudi tu se nakazuje rešitev. Kot pravijo v prometnem komisariatu Violete Bulc, bi težavo zračnega upora lahko odpravile posebne vakuumske cevi, v katerih bi se vozili MAGLEV vlaki. *»Vakuumske cevi lahko pomembno zmanjšajo zračni upor, ki se ustvari zaradi hitrosti vlaka. To MAGLEV vlakom omogoča še hitrejšo in mirnejšo vožnjo. Prav tako nekateri vidijo rešitev v postavitvi manjših in cenejših vakuumskih cevi, v katerih bi potovali manjši MAGLEV vlaki, ki bi nadomestili osebne avtomobile.«*

A kjer je volja, tam je pot. Kitajski znanstveniki so tako že naredili prototip manjšega, osebnemu avtomobilu podobnega MAGLEV vlaka in posebne vakuumske cevi, zaradi katerih bi lahko MAGLEV vozila razvila hitrost, ki jih dosežejo vojaška lovška letala – kar 2.900 km/h. To pa bi korenito spremenilo naša življenja in doje-manje sveta, saj bi lahko teoretično iz Ljubljane do Pekinga prišli v manj kot štirih urah.

INTERVJU – IZTOK SELJAK, DIREKTOR HIDRIE, PREDSEDNIK POSLOVODNEGA ODBORA HIDRIE

# “KO KOT SLOVENEK ZAČNEŠ DELATI ZA PORSCHÉ, O TVOJIH REFERENCAH NE DVOMI NIHČE VEČ”

///// AVTOR: GREGOR PAVŠIČ\* /////

\* Besedilo avtorja Gregorja Pavšiča je bilo prvotno objavljeno v ponedeljek, 11. maja, na spletni strani Siol.net. Prispevek je bil tisti dan najbolj bran članek na omenjeni strani. V številki revije Hidria je objavljen skrajšan prispevek.

## HIDRIA SE JE V ZADNJIH LETIH UVELJAVILA KOT PREDRAZVOJNI DOBAVITELJ, KI RAZVIJA SESTAVNE DELE POGONOV, ELEKTROMOTORJEV IN VOLANSKIH SISTEMOV VOZIL, KI SPLOH ŠE NE OBSTAJAJO. ALI TO POMENI, DA ŽE VESTE, S KAKŠNIMI AVTOMOBILI SE BOMO VOZILI ČEZ DESET LET?

Čeprav smo prisotni na le nekaj sicer ključnih elementih v avtomobilih, pri razvoju izhajamo iz bistveno širšega konteksta. Ne le v smislu avtomobila, ampak tudi vprašanja, kako bo naša družba videti čez dvajset ali trideset let. Poglobljeno poskušamo razumeti demografske smerice, razvoj mobilnosti in urbanizacije. Če danes v velikih mestih živi pol svetovnega prebivalstva, bo nekoč ta delež znašal sedemdeset ali osemdeset odstotkov. Potem je tu energetika, vprašanje fosilnih goriv in obnovljivih virov energije. Poskušamo tudi razumeti, kako se bo gibala zakonodaja.

Iz vsega tega konteksta nastane naša vizija prihodnje moderne zelene mobilnosti. Ob tem svojem predvidevanju se nato vprašamo, kako bomo mi proaktivno ravnali, da bo naša skupna prihodnost res taka in da bomo na trgu prvi z rešitvami, ki bodo v skladu s temi spremembami. Temu nato prilagodimo posamezne projekte za obdobje do okrog deset let. Za prihod na trg je treba ujeti tudi pravi čas, to pa je tudi bistvo predrazvojnih dobaviteljev.

### KAKŠNA BO TOREJ PRIHODNOST?

Prihodnosti še ni. V Sloveniji se vedno sprašujemo, kakšna bo prihodnost in ali nam ji bo uspelo slediti. Toda dejansko je prihodnost še vsa tam in čaka, da jo ustvarimo. Če bomo mi prvi, nam bodo drugi sledili.

### TOREJ NAŠO SKUPNO PRIHODNOST SOUSTVARJAJO TUDI DOBAVITELJI AVTOMOBILSKE INDUSTRIJE, KAKRŠNA JE TUDI HIDRIA?

Fosilna goriva in zaloge nafte se vsekakor izčrpavajo in nafta bo v prihodnosti draga. Cena se bo dvignila, saj moramo upoštevati tudi strošek

obremenitve okolja. V avtomobilski industriji je vse bolj zaostrena zakonodaja, ciljna vrednost bo kmalu izpust 50 gramov CO<sub>2</sub> na prevoženi kilometer. Te ciljne vrednosti bo nemogoče dosegati brez elektrifikacije oziroma hibridizacije klasičnih motorjev z notranjim izgorevanjem. Tako imenovani mehki hibrid danes že postaja serijski del vsakega avtomobila, zato bo v d petih do desetih letih vsak avtomobil načeloma že neke vrste hibrid. Vsaj tako imenovani srednji hibrid, ki bo sposoben v mestnem središču nekaj kilometrov voziti le na elektriko.

Zaradi te hibridizacije bo kritična masa znanja, tehničnih rešitev in ekonomija obsega te električne rešitve pocenila, kar bo odskočna deska tistemu pravemu električnemu avtomobilu. Ta bo postal tehnološko in ekonomsko dostopen bistveno hitreje, kot si to predstavljamo danes. Prihodnost je veliko bližje, kot se nam morda zdi. Če bi moral napovedovati, bodo po letu 2020 mehki hibridi serijski del naših avtomobilov, po letu 2025 ali 2030 pa bomo pričali pospešenemu izumrtju motorja z notranjim izgorevanjem.

### KJE SO MEJE RASTI AVTOMOBILSKE INDUSTRIJE?

Po letu 2010 se je tudi trg popravil, lani se je trend obrnil še v Evropi. Prodaja vozil v ZDA močno raste, kljub manjšemu ohlajanju je rast visoka tudi na Kitajskem. Tam vsako leto vozni park povečajo še za okrog pet milijonov vozil. Če danes po svetu proizvedemo sedemdeset milijonov vozil, jih bomo v desetih ali petnajstih letih letno proizvajali po sto milijonov. Globalno torej avtomobilska industrija raste, enako pa velja tudi za povsem nove sisteme. Predvsem pri elektrifikaciji nastajajo velike tržne niše, znotraj katerih si želimo povečati svoje tržne deleže.

### ZAKAJ JE ZA VAS KOT DOBAVITELJA POMEMBNO, DA SE UVELJAVITE V RAZREDU PREMIUM AVTOMOBILOV? SO TUDI ZA DOBAVITELJE TU DONOSI NA POSAMEZNO VOZILO PRECEJ VIŠJI?

Pred desetimi leti smo v avtomobilsko industrijo vstopili kot sledilci. Svoje rešitve smo izvajali nekje na šestem ali sedmem letu modela, ko





Prihodnosti še ni. V Sloveniji se vedno sprašujemo, kakšna bo prihodnost in ali nam ji bo uspelo slediti. Toda dejansko je prihodnost še vsa tam in čaka, da jo ustvarimo. Če bomo mi prvi, nam bodo drugi sledili.

smo dejansko nasledili prehodnega dobavitelja. Nato smo se postopno prelevili v razvojnega dobavitelja, ko smo skupaj s proizvajalci začeli razvijati dele za že znane modele, ki so postali realnost čez tri ali štiri leta. Od leta 2010 pa smo se uveljavili kot konceptualni ali predrazvojni dobavitelj za dobavo po letu 2020 in za avtomobile, ki sploh še niso znani. Začeli smo pri množičnih vozilih in se postopoma bližali premium razredu.

S kompetencami nam je uspelo izpolniti pričakovanja in standarde premium razreda, kjer se tehnološke novosti vedno najprej pojavijo. Prednost je ta, da je na ravni predrazvojnih dobaviteljev bistveno manj družb, ki imajo zahtevano znanje, manjši obseg konkurence pa nam seveda daje tudi boljša pogajalska izhodišča pri ceni.

**VELIKI MET VAM JE USPEL, KO STE POSTALI SESTAVNI DEL HIBRIDNEGA POGONA NAJBOLJŠEGA PORSCHEJA, TOREJ MODELA 918 SPYDER. KAKO TEŽKO JE SLOVENSKI DRUŽBI ZADOVOLJITI STANDARDE PORSCHEJA?**

Na hitro lahko rečem, da je bilo potrebna pet let trdega dela na 45 let podlage. Sredi 70. let smo začeli proizvajati majhne elektromotorje, v 80. letih ta razvoj nadgradili v elektromotorje z močjo okrog pet kilovatov, sledile so druge aplikacije v motorje z močjo štirideset ali petdeset kilovatov. V 90. letih smo začeli razvijati tudi lastne komponente motorja in se pred enajstimi leti usmerili še v hibridne pogone.

Sodelovali smo z različnimi znamkami ter se prebijali naprej prek Volkswagana, Audija in Mercedes-Benzovega električnega SLS, ki so ga izdelali v le nekaj modelih. To je bil že visokozmogljiv avtomobil, kjer smo bili prisotni v električnih motorjih na vsakem posamičnem kolesu. Vse to je bilo potrebno, da se je nato v neki točki za nas sestavil en porsche 918 Spyder.

**KAJ SODELOVANJE S PORSCHEJEM ZA VAS POMENI STRATEŠKO?**

To je ekskluzivno okolje. Porsche je popolna referenca. Vsak v industriji ve, kakšni so njihovi standardi. Kdor ve, da delamo zanje, mu ni treba razlagati vse svoje preteklosti in drugih referenc. To je vstopnica v ekskluzivni avtomobilski klub, zato je strateško velikega pomena.

Slovenija ima veliko zelo uspešnih dobaviteljev v avtomobilski industriji, čemu pripisujete ta uspešen preboj v zelo zahtevni industriji?

Omenil bi močan položaj proizvodnje elektromotorjev že v času nekdanje Jugoslavije. Spomnimo se le Iskre, iz katere izhajamo tudi sami. Slovenska avtomobilska industrija danes ustvari okrog deset odstotkov bruto domačega proizvoda in več kot dvajset odstotkov blagovnega izvoza. To je zelo veliko. Z dobro dobaviteljsko bazo in še z nekaj dodatne strateške makroekonomske usmeritve ter razvojem elektrifikacije, ki smo mu danes priča po svetu, bi lahko avtomobilska industrija letno prinesla vsaj odstotek k rasti slovenskega BDP. Priložnosti bi morali še bolje izkoristiti, zato sam zagovarjam večjo razvojno usmerjenost na to področje.

**ALI USPEHI SLOVENSKIH DRUŽB V AVTOMOBILSKI INDUSTRIJI ZA TEHNIČNE POKLICE NAVDUŠUJEJO TUDI MLADE? ALI V SLOVENIJI OBSTAJA TUDI TAKO IMENOVANI INŽENIRSKI SKAVTING?**

Kadrovsko vprašanje je seveda ključno, saj vse tehnološke rešitve ustvarjamo ljudje. Če nimaš pravih ljudi, tudi nimaš novih rešitev. Sami veliko stavimo na notranji razvoj kadrov, ki se začne že s štipendijami. Pomembno je, da ustvarjamo zelo mikavne poklicne priložnosti za delo doma. Z uspehom znotraj avtomobilske industrije se je trend res obrnil in v vse večje mladih ljudi, ki se odločijo za tehnične poklice.







# V DRUŽBI NAJVEČJIH

→ HIBRIDNI AUDI Q7 VARČNEJŠI  
**TUDI ZARADI HIDRIE**

→ REŠITEV, S KATERO SMO **PREPRIČALI FRANCOZE**

→ **TEHNOLOŠKI PARK HIDRIE** –  
ZNAJJE, KI PRINAŠA MILIJONSKE POGODBE

→ **POGLOBLJENO SODELOVANJE**  
S KORPORACIJO BOSCH

→ **PAMETNI ŠTEVCI KOT** SESTAVNI DEL SODOBNIH  
ELEKTRIČNIH OMREŽIJ

→ OBISKALA NAS JE **NABAVNA EKIPA**  
**KORPORACIJE BOSCH**



# HIBRIDNI AUDI Q7 VARČNEJŠI TUDI ZARADI HIDRIE

//// AVTOR: ERIK BLATNIK /// FOTO: ROBERT ZABUKOVEC ////

MODEL AVTOMOBILA:

Audi Q7 e-tron

SKUPNA SISTEMSKA MOČ ELEKTRO IN  
DIZELSEGA MOTORJA:

350 konjskih moči

SKUPNI DOSEG:

1.400 kilometrov

POVPREČNA PORABA GORIVA (DIZEL)  
NA 100 KILOMETROV:

manj kot 2 litra

To so podatki, ob katerih marsikdo zamahne z roko in si misli – znanstvena fantastika. A priznani bavarski avtomobilski velikan Audi obljublja prav to. Močan avto, ki bo z minimalno porabo goriva uspel prevoziti krepko preko 1000 kilometrov. Vozilo bodo kupci lahko kupili že naslednje leto, v njem pa bodo vgrajeni ključni deli pogonskega elektromotorja in generatorja, ki jih proizvaja Hidria.





>> **BORIS CERGOL** in **VINKO SEDEJ**, ki vsak na svojem področju vodita proces prodaje ključnim kupcem, sta z vključitvijo Hidriinega lokalnega predstavnika v Nemčiji **TORSTENA FROBLA**, ki je strokovnjak s področja inovativnih rešitev avtomobilski industriji, ter z veliko podporo ostalih sodelavcev vodila projekt s korporacijo Audi.

Gre za inovativen sistem, ki tako imenovanim »mehkim hibridnim avtomobilom« omogoča dodatno moč pri pospeševanju, pri zaviranju ali vožnji navzdol pa proizvaja električno energijo in polni baterije, potrebne za zagon motorja z notranjim izgorovanjem in pogonsko električno asistenco. Poleg Audija bodo sistem v letu 2016 začeli uporabljati tudi v avtomobilih srednjega in višjega cenovnega razreda znamk Peugeot, Volvo, Volkswagen, Renault, Mercedes in Chrysler. Z njim bo predvidoma opremljenih okrog pol milijona avtomobilov na leto. Vrednost posla za dobave ključnih delov pogonskega elektromotorja je 30 milijonov evrov. Z njim pa dokazujemo, da si sodobnega električno gnanega avtomobila brez Hidriine prisotnosti kmalu ne bo več moč predstavljati.

Hidria je avtomobilske proizvajalce znova prepričala s svojo inovativnostjo in kakovostjo, ki jo je tokrat uporabila pri razvoju in izdelavi sistema elektromotorja in generatorja v tako imenovanih »mehkih hibridih«. Sistem se bo v avtomobile srednjega in višjega cenovnega razreda začel vgrajevati v letu 2016, z njim pa bo predvidoma opremljenih okrog pol milijona avtomobilov na leto.

Sodobne zelene mobilnosti si kmalu ne bo več mogoče predstavljati brez pogonskih elektromotorjev. Na tem področju se Hidria razvija v enega vodilnih globalnih ponudnikov inovativnih rešitev ključnih delov elektromotorja. S svojimi inovativnimi rešitvami je Hidria prepričala že marsikaterega zahtevnega proizvajalca avtomobilov, pa tudi letal, medicinskih pripomočkov, črpalk, roč-

nih orodij in drugih izdelkov. Berlinski sejem CWIEME je odlična priložnost za zaključevanje pomembnih projektov, kar se Hidria še kako dobro zaveda, saj je na sejmu prisotna že več kot 10 let. Skupaj s preko 750-imi globalnimi ponudniki in proizvajalci naj-novejših tehnologij in sistemov za elektromotorje pomembno vpliva na razvoj naprav, brez katerih dandanašnje življenje in delo ne bi moglo potekati na način, kot smo ga vajeni.

**Korporacija Hidria je na 19. sejmu CWIEME v Berlinu, najpomembnejšem evropskem in globalnem stičišču inovativnih proizvajalcev tehnologij in materialov za elektromotorje na svetu, pridobila 30 milijonov evrov vreden projekt za dobave ključnih delov pogonskega elektromotorja, ki se bo prednostno vgrajeval v Audijeve, pa tudi nekatere druge modele avtomobilov prihodnosti s hibridnim elektro pogonom. Hidria s tem dogovorom nadgrajuje že predhodno dogovorjene dobave ključnih delov hibridnih pogonov Peugeotu, Volvu, Volkswagnu, Renaultu, Mercedesu in Chryslerju, s čimer potrjuje, da si sodobnega električno gnanega avtomobila brez Hidriine prisotnosti na pogonskem elektromotorju kmalu ne bo več moč predstavljati.**

# REŠITEV, S KATERO SMO PREPRIČALI FRANCOZE

//// AVTOR: ERIK BLATNIK ////



Francozi so znani po dobri hrani, vinu, oblekah, svetovno znanih umetninah in seveda avtomobilih. Tudi ekstravagantnih. Le kdo ne pozna slavne citroenove žabe – avta, ki so ga okronali za najboljši industrijski dizajn dvajsetega stoletja in avto, v katerem se je zaradi njegovega udobja in praktičnosti dogajalo marsikaj. Celo otroci. Skratka, Francozi so že od nekdaj nekaj posebnega. In, da te sprejmejo medse moraš biti takšen tudi ti. Nam je uspelo – s svečko za hladen zagon dizelskega motorja, ki ga bo v svoje avtomobile leta 2017 začela vgrajevati francoska multinacionalka PSA Peugeot Citroen.



Kako pomemben met je uspel Hidrii, zgovorno pove podatek, da bo z našimi svečkami opremljen osrednji, najštevilčnejši in zato tudi najpomembnejši dizel motor, z oznako DV5Rx. Na vrhuncu projekta, predvidoma leta 2019, bomo z našimi ogrevalnimi svečkami opremili kar več kot 1 milijon dizelskih avtomobilov, proizvedenih v skupini PSA Peugeot Citroen. Podatek je pomemben zato, ker je omenjena multinacionalka drugi največji proizvajalec dizelskih motorjev na svetu in Hidria že danes pokriva 40 odstotkov njenih potreb. S podpisom pogodbe, vredne 30 milijonov evrov, bomo od leta 2017 postali ključni partner skupine PSA. Večina dizelskih motorjev – in teh bo kar 80 odstotkov – bo opremljena z našimi ogrevalnimi svečkami. To pa zato, ker so dimenzijsko prilagojene novemu dizelskemu motorju družbe Peugeot Citroen in nadgrajene

z izboljšavami v procesu sestave. Nova Hidriina svečka bo tako omogočala še učinkovitejši hladni zagon dizelskega motorja. Zaradi nje pa se bo v fazi ogrevanja motorja in med Start & Stop prehodi v zrak sproščalo tudi manj okolju škodljivih plinov.

Francozi posla ne dajo zlahka tujcem. A ker smo jih prepričali s svojo inovativnostjo, drznostjo in kakovostjo, so nam zaupali izdelavo in dobavo ogrevalnih svečk. Multinacionalka PSA nam je s tem poslom izkazala veliko čast in nagrado za uspešno delo v preteklosti, saj s PSA-jem sodelujemo že od leta 2006. S sklenjeno pogodbo smo vnovič dokazali, da smo sposobni zagotavljati visoke kriterije kakovosti, odzivnosti in točnosti dobav ter nenazadnje potrdili tudi svojo cenovno konkurenčnost, ki v avtomobilističnem svetu igra zelo pomembno vlogo.



Na vrhuncu projekta bomo z ogrevalnimi svečkami opremili kar več kot 1 milijon dizelskih avtomobilov, proizvedenih v skupini PSA Peugeot Citroen.



>> Hidriin Tehnološki center v Kopru se prebija med najbolj inovativne centre za razvoj in proizvodnjo industrijske avtomatizacije v tem delu Evrope.



# TEHNOLOŠKI PARK HIDRIE – ZNAJJE, KI PRINAŠA MILIJONSKE POGODBE

//// AVTOR: ERIK BLATNIK /// FOTO: ROBERT ZABUKOVEC ////

**Volkswagen, BMW in Mercedes – trije velikani, ki so v nas videli partnerja, vrednega dolgoročnega sodelovanja. Še več, zaupali so nam tudi razvoj ključnih delov za njihove svetovno znane avtomobile in motocikle. Pomembno vlogo pri tem igra Tehnološki park Hidrie v Kopru, na lokaciji Tomosa, kjer zaposleni svoje znanje in izkušnje z razvojem in proizvodnjo slavni mopedov uspešno prenašajo v avto-moto industrijo.**

V letošnjem katalogu BMW-jevih motociklov je kar 9 modelov, ki imajo okvirje, izdelane v Tehnološkem parku v Kopru. Med njimi tudi novi S 1000 XR, z okvirjem izdelanim iz aluminija, ki je plod našega znanja in bo v celoti zvarjen in polakiran v Tehnološkem parku. Prav tako nas je za najboljšega in najbolj kakovostnega proizvajalca okvirjev izbral Ducati, ki sodi pod okrilje koncerna Volkswagen. Dovolj močne reference, da sta omenjeni svetovno znani družbi z nami v začetku leta podpisali pomembne nove prodajne pogodbe, skupaj vredne več kot 25 milijonov evrov. Gre za razvoj, izdelavo in dobavo zahtevnih jeklenih in aluminijastih okvirjev, ki se bodo vgrajevali v motocikle prihodnjih modelov premijskih blagovnih znamk od leta 2016 naprej.

A okvirji niso edino, kar lahko naš Tehnološki park ponudi proizvajalcem vozil. Že zadnjih nekaj let se intenzivno krepi razvoj in proizvodnja ključnih delov volanskih sistemov za premijska vozila znamk kot so Audi, Porsche in Jaguar. Vse pomembnejši pa postaja tudi Tehnološki center, ki se na koprski lokaciji prebija med najbolj inovativne centre za razvoj in proizvodnjo industrijske avtomatizacije v tem delu Evrope in brez katerega si množične proizvodnje, kot smo jo v naši korporaciji vajeni danes, sploh ne bi mogli predstavljati.

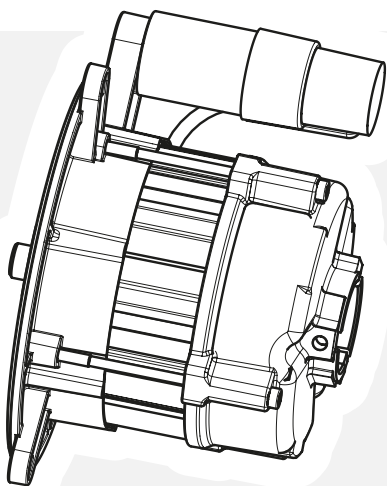
>> V letošnjem katalogu BMW-jevih motociklov je kar 9 modelov, ki imajo okvirje, izdelane v Tehnološkem parku v Kopru.





# POGLOBLJENO SODELOVANJE S KORPORACIJO BOSCH

//// AVTOR: MARKO ŠRAJ /// FOTO: ROBERT ZABUKOVEC ////



Poslovna enota Hidria Movent za Bosch proizvaja tri tipe motorjev z močmi 50, 90 in 150 W. Vgrajeni so v oljne gorilnike v kondenzacijskih kotlih moči od 17–27 kW, ki so namenjeni gretju pitne in ogrevalne vode. Vloga našega motorja v oljnem gorilniku je istočasen pogon dvostopenjske oljne črpalke, ki dobavlja olje v izgorevalno komoro pod tlakom tudi do 20 barov ter pogon ventilatorja (tlak do 17 mbar). Zrak in olje, ki se razpršita v oljno meglo, se v komori pomešata ter zgorita kot t. i. »modri plamen« – kar pomeni manjše emisije v okolje. Naš motor pa obratuje s 7 % nižjo vhodno močjo v primerjavi s konkurenčnim.

**Korporacija Bosch, s katero v Hidrii že vrsto let sodelujemo na področju avtomobilske industrije, se že več kot stoletje med drugim ukvarja tudi z ogrevalno tehniko in je ena vodilnih svetovnih korporacij na tem področju.**

V začetku leta smo s korporacijo Bosch podpisali pomembno triletno pogodbo za dobavo kondenzatorskih motorjev, ki se bodo vgrajevali v njihove oljne gorilce.

Glede na dejstvo, da kupci kot je Bosch število dobaviteljev zmanjšujejo in s tem ohranjajo v svojem portfelju zgolj najbolj kompetentne in inovativne razvojne dobavitelje, je za Hidrio triletna pogodba ponovna potrditev pravilne usmeritve razvoja novih elektromotorskih aplikacij.

Dogovor predstavlja poglobljeno sodelovanje, s čimer so Hidrii Movent odprte tudi boljše možnosti za sodelovanje na novih potencialnih projektih, ne samo na motorjih, temveč tudi na ventilatorjih. Predstavniki korporacije Bosch so si namreč v sklopu projektnih razgovorov ogledali celotno proizvodnjo slednjih in laboratorije ter bili z vidnim izredno zadovoljni.



>> Vodja razvojnih projektov **FRANCI DEŽELA**  
ter področni vodja prodaje **MARKO ŠRAJ**.



# PAMETNI ŠTEVCI KOT SESTAVNI DEL SODOBNIH ELEKTRIČNIH OMREŽIJ

//// AVTORICA: TATJANA JELENC /// FOTO: ROBERT ZABUKOVEC ////

Hidria je bila z aktivno in strokovno angažiranostjo prodajno-razvojne ekipe in sodelavcev Aljaža Likarja in Marijana Sterniša nedavno nominirana s strani Iskraemeca za proizvodnjo sestavnih delov nove generacije pametnih števcov z možnostjo daljinskega odčitavanja. Leti bodo izpolnjevali zahteve mednarodnih standardov, ki jih z letom 2020 prinaša sprememba evropske zakonodaje.







Elektromehanski števeci se v Kranju izdelujejo že vse od leta 1945, že več kot dve desetletji pa v skladu z dogajanjem na trgu Iskraemeco razvija »pametne števec«, ki jih že lahko najdete tudi v nekaterih slovenskih domovih in so sestavni del pametnih omrežij. Trenutno v razvojno-raziskovalnem oddelku Iskraemeca izpopolnjujejo že četrto generacijo pametnih števec. Ta temelji na modularni platformi, ki omogoča preprosto integracijo pametnih funkcionalnosti v pametno omrežje. Najnovejši izdelek, AM550 temelji na izjemno fleksibilnem modularnem pristopu, tako na strani strojne opreme, kot na ravni programske opreme. Z modularnim pristopom na ravni komunikacije izpolnjujejo zahteve kupcev po izdelku, ki jim omogoča nadgradnjo oziroma preprosto menjavo komunikacijske tehnologije v prihodnosti. Poleg tega je novi AM550 tudi interoperabilen, kar pomeni, da lahko števec brez večjih posegov zamenjamo s števcem konkurenčnih proizvajalcev.



>> Za uspešno izpeljan projekt so med drugim zaslužni vodja projekta **DUŠAN URH**, področni vodja prodaje **ALJAŽ LIKAR**, vodja lokacije poslovne enote Hidrie Lamtec v Kranju **BORUT TUMA** ter višji tehnolog **MARIJAN STERNAŠ**.

Iskraemeco je med vodilnimi svetovnimi ponudniki naprav in sistemov za merjenje, registracijo in obračun porabe električne energije tako v gospodinjstvih, industriji kakor tudi v elektroenergetskih prenosnih sistemih. Hitre spremembe na trgu z energijo vsako leto prinašajo nove izzive, ki zahtevajo stalne tehnične spremembe in prilagoditve. Na kranjski lokaciji bo tako Hidria Lamtec v sklopu dogovorjenega projekta v obdobju sedmih let (od leta 2015 do leta 2021) dobavljala ključne sestavne dele za dva tipa nove generacije števec, ki so ju zasnovali v Iskraemecu. Vzporedno potekajo dogovori za še tretji tip števca, za katerega naj bi nominacijo s strani Iskraemeca prejeli do konca leta 2015.

»Imeli smo prednost bližine. Poleg tega smo edini dobavitelj Iskraemeca, ki lahko podpira tako obsežen projekt ter ga z ustrežno kakovostjo izpelje v danem roku,« nam je zaupal področni vodja prodaje Aljaž Likar ter dodal, »Gre za najobsežnejši projekt do sedaj (glede na število orodij, ki jih je kar 39), ki programu konvencionalno štančanje na kranjski lokaciji predstavlja trdno zagotovilo vse do leta 2021.«

Novo generacijo števec z možnostjo daljinskega odčitavanja, v katerih bo vgrajenih kar devetintrideset Hidriinih sestavnih delov, narekuje nova evropska direktiva 20/20/20, ki prinaša 20-odstotno povečanje energetske učinkovitosti, 20-odstotno zmanjšanje emisij CO<sub>2</sub> in 20-odstotni delež obnovljivih virov energije. S tem se do leta 2020 priporoča zamenjavo 80-odstotkov obstoječih elektromehanskih števec s pametnimi števci, kar predstavlja skoraj 200 milijonov števec.



## OBISKALA NAS JE NABAVNA EKIPA KORPORACIJE BOSCH

//// AVTOR: DR. PRIMOŽ BAJEC /// FOTO: ROBERT ZABUKOVEC ////

Konec maja je pod vodstvom dr. Karla Nowaka, predsednika sektorja za nabavo in logistiko v korporaciji Bosch, Hidrio obiskala nabavna ekipa omenjene korporacije. Dogodek, izveden v sklopu obiskov še nekaterih dobaviteljev v regiji srednje in vzhodne Evrope, je bil pomemben predvsem zaradi dejstva, da je šlo za obisk doslej najvišjega predstavnika korporacije Bosch v zgodovini sodelovanja med korporacijama, neposredno odgovornega za preko 30 milijard € nabljenih izdelkov in storitev na letni ravni.

Ekipo dr. Nowaka so sestavljali predstavniki centralne nabave korporacije Bosch iz Zuffenhausna v Nemčiji ter regionalne pisarne nabave iz Prage, ki je odgovorna

za dobavitelje in dobave iz regije osrednje in vzhodne Evrope. Za specifične potrebe tokratnega obiska se je ekipi pridružil tudi g. Walter Wenk, vodja evropskega oddelka

za razvoj avtomobilskih dobaviteljev, ki je v korporaciji Bosch del sektorja nabave in logistike.





>> Nabavna ekipa korporacije Bosch na obisku v Hidrii.

Poleg krepitve medsebojnih odnosov, tako na poslovni kot tudi medosebni ravni, je bil glavni namen obiska ekipe korporacije Bosch poudarjanje odgovornosti dobaviteljev za ustrezno kakovost slehernega proizvedenega izdelka in njegovo pravočasno dobavo na ciljno proizvodno lokacijo. Korporacija Bosch v zadnjih letih namreč opaža dodaten dvig zahtev tržišča končnih avtomobilskih proizvodov po kakovosti in pravočasnosti dobav izdelkov, poleg tega pa se je, zaradi nekaj odpoklicev vozil zaradi neustreznosti oziroma napak v delovanju podsklopov v vozilih, nekoliko zmanjšal tudi splošen ugled korporacije Bosch pri določenih vodilnih svetovnih proizvajalcih vozil. Tako trenutno znotraj korporacije Bosch potekajo številni programi izobraževanj in usposabljanj za krepitev tehnično-tehnoloških kompetenc kot tudi zavedanja odgovornosti za kakovost končnih proizvodov. Ker je izrazito pomemben del navedenih procesov tudi celotna poddovajateljska veriga, programi izobraževanj in usposabljanj pogosto presegajo meje njihovih proizvodnih lokacij in razvojnih centrov.

V diskusijah tekom obiska so bila prej navedena pričakovanja oziroma zahteve s strani korporacije Bosch večkrat zelo transparentno razčlenjene, za doseganje zastavljenih ciljev pa pričakujejo tako striktno zavezo vodstva pri posameznem dobavitelju, kot tudi zagotovitev ustreznega in odgovornega pristopa slehernega izmed zaposlenih, ki v procesu proizvodnje izdelka nastopa v neposredni vlogi ali pa je vključen v izvajanju podpornih procesov v podjetju. Transparentnost njihovih pričakovanj oziroma zahtev dokazujejo navedbe, da za prihodnost resno razmišljajo o ukinitvi znanega kakovostnega kriterija količine identificiranih neustreznih kosov na milijon dobavljenih izdelkov, oziroma splošno bolj znan kriterij PPM (Parts per million) in dokončno uvedbo novih kriterijev v smislu števila tako imenovanih incidentov na milijardo dobavljenih izdelkov, izračunanih po kalkulacijskih metodah korporacije Bosch, ki ustrezno obravnavajo tudi pomembnost mesta identifikacije neustreznosti izdelka – ali je neustreznost ugotovljena ob vhodni kontroli izdelkov ali pa šele v končnem proizvodu, pri njihovem kupcu ali na cesti.

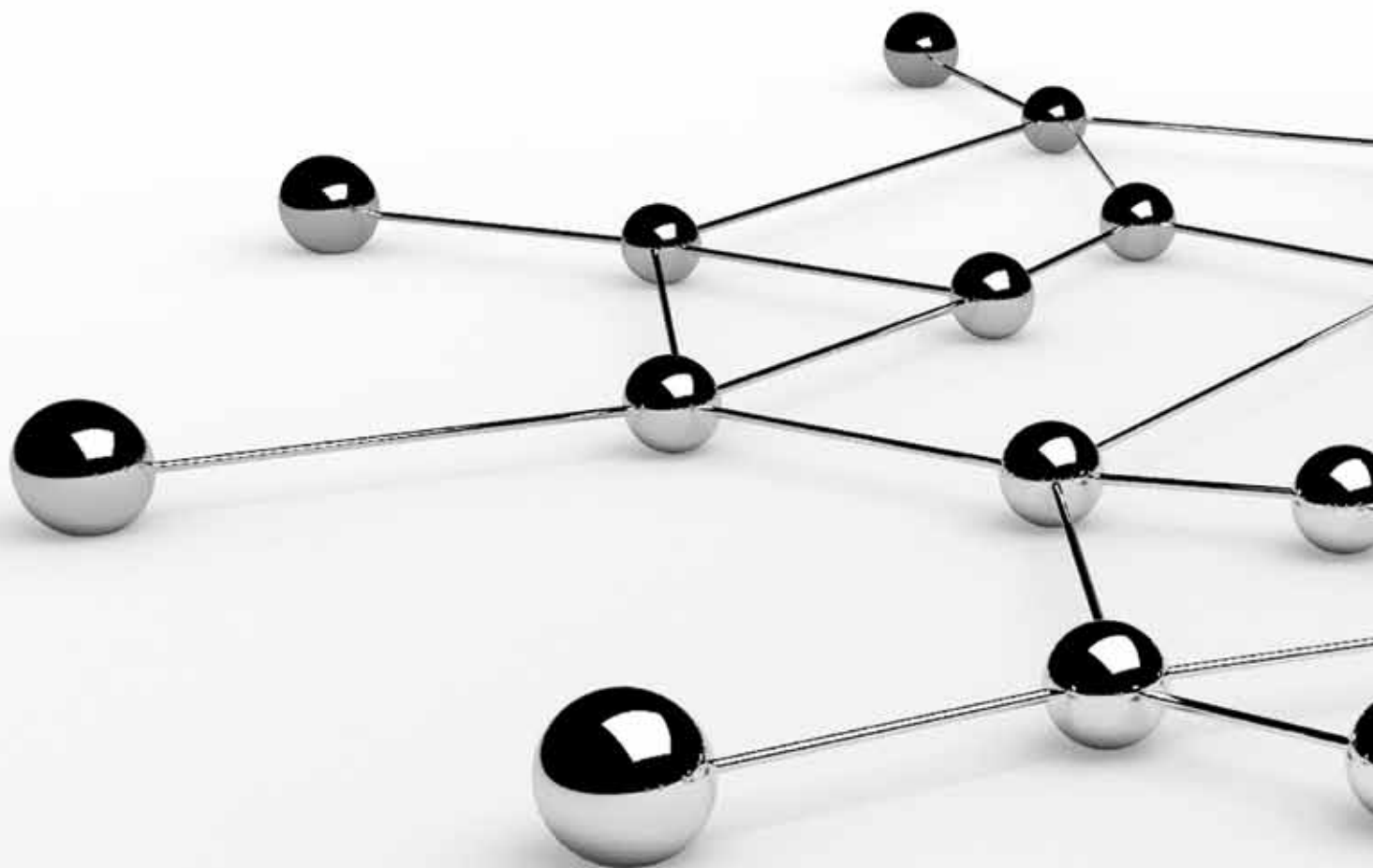
Tekom obiska in predvsem ogleda proizvodnih procesov na spodnjeidrijski lokaciji Hidrie Rotomatika, so bili tako obiskovalci še posebej pozorni na dejansko implementirane procese nadzora proizvodnih procesov v podjetju, vi-

zualizacijo in razumevanje kazalnikov splošne sposobnosti proizvodnih procesov in zagotavljanja kakovosti, strukturiranost proizvodnih procesov, urejenost delovnega okolja, metodologijo obveščanja in ozaveščanja zaposlenih o pomembnosti doslednega izvajanja ukrepov za zagotavljanje kakovosti proizvodov ter na spodbujanje inovativnosti zaposlenih.

Proizvodna podjetja v korporaciji Hidria sicer posedujejo ustrezne certifikate usposobljenosti za razvoj, proizvodnjo in dobave v avtomobilskem segmentu (ISO TS 16949 ...), vendar pa so na dnevni ravni vselej prisotne možnosti za izboljšave. Že nekaj zaporednih let uživamo tudi status preferenčnega dobavitelja v korporaciji Bosch, kar posledično ne pomeni le izboljšanja možnosti za pridobivanje novih poslov, ampak tudi dvig pričakovanj korporacije Bosch po večji odgovornosti za izpolnjevanje kupčevih potreb in zahtev.

Trenutno korporaciji Bosch serijsko dobavljamo izdelke proizvodnih programov lameliranih jeter iz elektroplöčevine in finega štancanja, pri čemer je s prevzemom podjetja Hidria Bausch pred leti število različnih produktov preseglo številko 80, v letu 2015 pa pričakujemo, da bo skupna prodaja presegla vrednost 20 milijonov evrov. V letu 2014 je korporacija Bosch prevzela enega izmed ključnih globalnih dobaviteljev volanskih sistemov za vozila ZF LS iz Nemčije in ga v korporacijo vključila z imenom BAS – Bosch Automotive Steering, kar odpira pomembne dodatne možnosti, da obseg poslovnega sodelovanja razširimo tudi na proizvodni program odlitkov za volanske sisteme, z realnim in na obeh straneh prepoznanim ciljem podvojitve trenutnega obsega prodaje do leta 2020. Odpirajo se tudi možnosti za sodelovanje na proizvodnih programih sistemskih rešitev za hladne dizelske motorje in avtomatizacije proizvodnih procesov, sprejet pa je bil tudi dogovor o skupni izvedbi določenih izobraževalnih aktivnosti za izboljšanje dnevnega vodenja in spremljanja proizvodnih procesov.

Obisk smo zaključili z zelo pozitivnimi sklepi na obeh straneh, eden izmed glavnih razlogov pa je zagotovo bila vseskozi zelo odprta komunikacija med udeleženci.



# POVEZUJEMO SE

- »LEONARDO ALUMINUM DAYS«
- »POSTATI MORAMO DEL REŠITVE,  
NE PROBLEMA.«
- SPLETNI PORTAL ZA DOBAVITELJE  
HIDRIE – **B2B.HIDRIA.COM**
- NAJ SI BO MED OBLAKI ALI NA TRDNIH TLEH –  
**VEDNO JE POTREBNO NADZOROVATI SITUACIJO**



→ TRADICIJA IN NOVO  
**Z ROKO V ROKI**

→ **GODBENO DRUŠTVO  
RUDARJEV IDRIJA** NA  
DVODNEVNI TURNEJI

→ **SKUPNA LJUBEZEN**  
DO GLASBE IN SPOŠTOVANJE

→ **PREHRANSKA PIRAMIDA –**  
MED TRADICIJO IN MODO



# »LEONARDO ALUMINUM DAYS«

//// AVTORICA: IRENA RIMAC GASPARI /// FOTO: ROBERT ZABUKOVEC ////



>> Udeleženci delavnice »Aluminum days«.

**V sklopu projekta LEONARDO je meseca marca v Kopru potekala delavnica »LEONARDO Aluminum Days«, na kateri smo skupaj z dobavitelji iskali nove ideje in oblikovali predloge za optimizacijo proizvodnje volanskega droga C7 za kupca Volkswagen.**

Skupaj z enaindvajsetimi predstavniki dobaviteljev, ki s svojim znanjem in dobavami lahko vplivajo na proces proizvodnje, smo so se v okviru delovnih skupin ukvarjali z izzivi na področju litja, mehanske obdelave, pretočnosti procesa in energije.

V razpravah z dobavitelji smo prejeli veliko predlogov, od katerih so nekateri popolnoma novi, nekateri pa predstavljajo potrditev idej o katerih smo v Hidrii že razmišljali in ki ji bomo tako sedaj lažje in hitreje aplicirali v redno proizvodnjo.

Uspešno izvedena delavnica predstavlja potrditev, da se projekt LEONARDO razvija v pravo smer in da lahko Hidrii prinese novo dodano vrednost, zaradi česar ga je smiselno širiti v podobnih ali drugačnih oblikah na vsa področja dela, kjer nastopajo dobavitelji. Poleg tega so dobavitelji potrdili, da koncept LEONARDO tudi za njih predstavlja nov poslovni model. Pohvalili so nov pristop in inovativnost, ki jim odpira nove priložnosti ter izrazili pripravljenost na nadaljnje partnersko sodelovanje.

## LEONARDO

**Projekt LEONARDO predstavlja nov poslovni model, ki temelji na tesnejšem sodelovanju z dobavitelji in presega meje običajnega sodelovanja. S slednjim želimo doseči razvoj novih idej in prebojnih rešitev, ki so zanimive tako za Hidrio kot za dobavitelje.**

**Znotraj Hidre aktivno nadaljujemo s širitvijo LEONARDO pristopa do dobaviteljev. Naslednja delavnica z dobavitelji bo tako izpeljana v novembru 2015.**

>> Vsi sodelujoči dobavitelji so si skupaj z Zoranom Sajevicem in Alešem Brenčičem ogledali Hidriino proizvodno lokacijo Kopru.



**ZORAN SAJEVIC**, direktor poslovne enote Hidrie Alutec, v okviru katere je potekala delavnica »Aluminum days« v Kopru.

"Z novim pristopom generiranja idej za namen optimiranja proizvodnje smo v naši poslovni enoti pilotno zaorali ledino in prišli do pomembnih zaključkov. Odprt pristop je omogočil neobremenjen vpogled v naše procese ter presegal vsa pričakovanja, saj je prinesel številne nove ideje, ki jih bomo v naslednjem obdobju – selektivno po prioritetah – uvedli v proces. Predvsem pa je pomembno spoznanje, da si naši partnerji skupaj z nami želijo prizadevati za skupno konkurenčnost in nadaljnji razvoj ter seveda interni preskok v miselnosti, da nismo sami temveč samo del celote, ki je toliko bolj uspešna, kolikor bolj so uspešni posamezni deli. Ob koncu smo prišli do pričakovanega spoznanja, da kljub večletnemu stalnemu izboljševanju, še vedno obstajajo nadaljnje možnosti za optimiranje. Dobavitelji so nam potrdili, da gre za inovativen pristop, ki ga v dosedanji praksi še niso srečali. Je pa sedaj, kot pri vsaki stvari, najbolj pomembna implementacija – od idej k dejanjem."

**ALEŠ BRENČIČ**, vodja razvoja poslovne enote Hidrie Alutec

"Na dogodek se je odzvalo vseh 20 povabljenih partnerjev, s katerimi smo se po detajlni predstavitvi konkretnega projekta in ogleda proizvodnje razdelili v štiri skupine. Naš cilj je bil, da v manjših, fokusiranih skupinah pridemo do čim konkretnjših predlogov, vezanih na štiri točno določene sklope: proces, energija, litje in obdelava. Vsaka skupina je predlagala preko 10 predlogov, vsega skupaj pa smo prejeli več kot 60 predlogov izboljšav. Znotraj projektne skupine smo vse prejete predloge analizirali ter postavili cilje za izvedbo. Izboljšave smo ločili na kratkoročne in srednjeročne, o implementaciji določenih predlogov pa se bomo odločili na osnovi podrobnejšega preverjanja. Za 6 kratkoročnih predlogov izboljšav, s katerimi je predviden prihranek na nivoju 300 000 €, smo že odprli projekte ter definirali vodje projektov, sama implementacija pa je že v teku."

# »POSTATI MORAMO DEL REŠITVE, NE PROBLEMA.«

//// AVTOR: ERIK BLATNIK ////

S temi besedami je predsednik poslovnega odbora Hidrie dr. Iztok Seljak nagovoril najpomembnejše voditelje jugovzhodne Evrope, ki so se v Portorožu zbrali na dvodnevem vrhunskem srečanju imenovanem Summit100. Namen srečanja, katerega predsednik upravnega odbora je dr. Seljak, je bil krepitev sodelovanja med državami nekdanje Jugoslavije in Albanije ter vzpostavitev gospodarskih in političnih razmer za konkurenčno poslovanje v tej regiji.

Na dvodnevni mednarodni konferenci je kakih 170 udeležencev iz 20 držav razpravljalo o možnostih gospodarskega sodelovanja na Zahodnem Balkanu. Na povabilo slovenskega predsednika Boruta Pahorja, ki je bil tudi pokrovitelj vrha, je v Portorož prišlo tudi pet predsednikov držav zahodnega Balkana.

»V regiji jugovzhodne Evrope živi 25 milijonov ljudi, ni pa vzpostavljen enoten trg. Države v regiji so se v krizi medsebojno oddaljile, zato je potrebno Zahodni Balkan znova gospodarsko povezati. Glede na dejstvo, da posamične države ter posledično tudi podjetja v regiji zaradi razdrobljenosti nimamo kritične mase, potrebne za uspešnost navzven in navznoter, je potrebno razviti predvsem jasno skupno vizijo regije, ki ima neskončno potencialov, če le njeni ljudje hočejo stopiti skupaj. Sodelovanje je ključ vsakega uspeha, regijo pa je v dobro vseh podjetij, zaposlenih in drugih deležnikov potrebno odpreti,« je voditeljem sporočil dr. Iztok Seljak.

Gre za sicer že četrto zasedanje, oziroma prvo, ki je potekalo v Sloveniji, vendar pa je bilo letos na njem več političnih voditeljev kot prejšnja leta. Summit100 je nastal leta 2011 in je bil sprva predvsem srečanje poslovnežev regije. Tokratno srečanje so želeli izkoristiti tudi za pogovor na temo kako izboljšati prometne povezave na Balkanu, zato je na konferenci sodelovala tudi Evropska komisarka za promet Violeta Bulc.

V prihodnje si gospodarstveniki želijo sodelovanja tudi z izvršnimi oblastmi. "Naš naslednji korak so vlade, predsedniki vlad in ministri za posamezna področja, kjer moramo začeti graditi konkretne regionalne področne panožne vizije in strategije ter jih začeti uresničevati na popolnoma konkretnih primerih," je poudaril dr. Seljak ter dodal »to, o čemer zdaj govorimo v naši regiji, Skandinavija počne že 70 let. Ministri posameznih področij medsebojno usklajujejo notranje strategije in njihov nastop navzven, rezultat tega pa je ena najrazvitejših regij v EU in na svetu."





>> Dr. IZTOK SELJAK je na srečanju Summit100 nagovoril najpomembnejše voditelje jugovzhodne Evrope.



# SPLETNI PORTAL ZA DOBAVITELJE HIDRIE – **B2B.HIDRIA.COM**

//// AVTORICA: KATJA BAJC FELC /// FOTO: ROBERT ZABUKOVEC ////

V današnjem času ni več dovolj, da imamo na voljo ažurne in kakovostne podatke za poslovanje. Vedno bolj pomembno je tudi, da te podatke učinkovito izmenjujemo s poslovnimi partnerji. Za ta namen se (predvsem v avtomobilski industriji) uporablja elektronska izmenjava podatkov (EDI). Za izmenjavo mnogih dodatnih podatkov pa se običajno uporablja spletni portal. Slednji lahko nadomešča tudi EDI komunikacijo s poslovnimi partnerji, ki le-te ne podpirajo (EDI namreč ni primeren za manjša podjetja). V Hidrii smo se tako v letu 2014 odločili za razvoj lastne rešitve spletnega portala.

>> Projekt, ki ga na korporativnem nivoju vodi **KATJA BAJEC FELC**, je razdeljen na vsebinska področja, ki jih vodijo **MARINA OGRIČ** – nabavo in logistiko, **ALEŠ BREMEC** – kakovost ter **IRENA RIMAC GASPARI** – Hidria Logistic Manual. V ekipah znotraj teh področij so ključni uporabniki **HIDRIE ROTOMATIKA** in **HIDRIE AET**, ki najboljše poznajo procese nabave, logistike in vodenja kakovosti (**MOJCA ČIBEJ**, **NEJA KOVAČIČ**, **DUNJA LAPAJNE**, **ROBERT LAPANJA**, **ROMANA LEBAN**, **ANDRAŽ ROGLIČ**, **DEJAN PELLIS**, **ANIKA BOŽIČ**, **ANITA HRAST**, **URŠKA JEREB**). V projekt je vključen tudi naš zunanji poslovni partner – podjetje Omikron, s katerim že vrsto let sodelujemo in razvijamo ter implementiramo kakovostne poslovno-informacijske rešitve. Na njihovi strani je pri projektu sodeloval predvsem **BENJAMIN BUKOVEC**, direktor podjetja Omikron, veliko vsebinsko delo je opravila **ALENKA KLEMEN**, tehnični del programiranja samega portala pa je pokrival **JANEZ KREMZER**.





Ideja, ki se je porodila že pred leti, temelji na dejstvu, da ima naš informacijski sistem Infor ERP izjemno dodelano notranjo logiko, zelo učinkovito operira z informacijami, šibka točka pa je pridobivanje ter posredovanjem le-teh do končnih uporabnikov.

S pomočjo portala podatke pripeljemo direktno do dobavitelja ter s tem zaobidemo komunikacijo preko e-pošte in telefonov. Tako povečamo učinkovitost komunikacije ter zmanjšamo izgubo koristnih podatkov.

Novi **Hidria Partners Portal** nekaterim Hidriinim dobaviteljem že omogoča on-line vpogled v odprta naročila in nabavne načrte, v primeru kooperacije in konsignacije vpogled v zaloge, možnost priprave odpreme in pošiljanja obvestila o pošiljkah – dobavah, pripenjanje certifikatov, vpogled v oceno ipd. Pridobitev na strani Hidrie je predvsem optimizacija postopkov nabave in prevzema ter s tem prihranek na delu posameznikov, ki so vključeni v nabavni proces. Večja je tudi kakovost in točnost podatkov. Za dobavitelja pa je največja prednost dostop do večjega števila podatkov, ki so vedno ažurni.

V okviru projekta smo s šestimi izbranimi dobavitelji že zaključili pilotno testno fazo in posledično začinjamo s širjenjem uporabe portala za vsakodnevno komunikacijo z našimi dobavitelji. **25 dobaviteljev** že aktivno uporablja portal. V roku dveh let naj bi tako preko portala poslovali z **200 dobavitelji**, samemu portalu pa bomo v skladu s poslovnimi potrebami dodajali tudi nove funkcionalnosti.

Portal za dobavitelje je nastal iz sistema Infor ERP ter omogoča celovitost uporabe vseh podatkov, kar predstavlja konkurenčno prednost pred samostojnimi produkti, pokriva pa tudi dodatna področja kot so kakovost, reklamacije itd.



INTERVJU – MAG. BENJAMIN BUKOVEC

# NAJ SI BO MED OBLAKI ALI NA TRDNIH TLEH – VEDNO JE POTREBNO NADZOROVATI SITUACIJO

///// AVTORICA: TATJANA JELENC /// FOTO: MATJAZ MILAVEC /////

Temelj uspešnega poslovanja podjetja v sodobnem svetu so pravočasne in točne informacije. Razpoložljivost kakovostnih informacij nam omogoča le celovit informacijski sistem oziroma ERP sistem, ki posamezna področja poslovanja povezuje v celoto. V Hidrii za učinkovitost slednjih med drugim skrbi tudi uspešno slovensko podjetje Omikron. Benjamin Bukovec, direktor omenjenega podjetja, ki je med drugim sodeloval tudi pri nastanku portala za dobavitelje, v Hidrii običajno preživi vsaj en dan v tednu. Zanimiv sogovornik si je ob koncu natrpanega delovnega urnika v Hidrii vzela čas ter nam povedal nekaj več o njegovem podjetju, dolgoletnem sodelovanju s Hidrio ter še čem.

## ČE ZAČNEMO OD ZAČETKA, Z VAŠIM PODJETJEM OMIKRON.

Sam bi začel še malo prej. Z ERP sistemi, s katerimi sem se pričel ukvarjati dobrih 20 let nazaj, takoj po končanem podiplomskem študiju na strojni fakulteti. Takrat je šlo, gledano seveda z današnjega zornega kota, za smešno enostavne zadeve. To so bili prvi koraki, v času, ko še nismo natančno vedeli kaj ERP sistemi sploh so. Kljub vsemu sem se že takrat pričel ukvarjati z zdajšnjim Infor ERP LN in stvar mi je bila izredno zanimiva. Ko je prišlo do točke, da je bilo takratno podjetje preveč togo, sem si omislil svojega. Leta 2000 je tako nastalo podjetje Omikron. Prvo leto sem bil bolj ali manj sam, po enem letu se mi je pridružila sodelavka iz bivšega podjetja, danes pa nas je sedem, ki smo v podjetju Omikron stalno zaposleni. Poleg tega imamo še približno šest zunanjih sodelavcev, ki nam občasno pomagajo na projektih.

## ZAKAJ JE VAŠE PODJETJE USPEŠNO OZIROMA KAKŠEN JE NAČIN VAŠEGA DELA?

Naša primarna dejavnost je svetovanje, kako z uporabo modernega orodja ustvariti čim uspešnejše poslovne procese. Ukvarjamo se predvsem z izboljševanjem ter urejanjem slednjih na mikronivoju, kjer se dogaja zelo veliko drobnih dogodkov, ki jih je z vidika celotnega podjetja potrebno sestaviti v celoto. Največ delamo na nivoju podrobnih obravnav teh procesov, zraven pa se dopolnjuje dejavnost vezana na računalnike in programe (Infor ERP LN ter lastne rešitve), ki so sredstvo, da to množico dogodkov in podatkov sploh lahko obvladamo. A primarni cilj ni nikoli program. Vedno je primarni cilj uspešno uvesti ter učinkovit poslovni proces.

## KLJUB TEMU IMATE KAR NEKAJ LASTNIH PROGRAMSKIH REŠITEV.

Z leti, skladno z razvojem informacijske tehnologije in zmogljivosti računalnikov ter rastjo zahtevnosti poslovnega okolja (večajo se zahteve kupcev, državnih regulativ...), potrebe po učinkovitih sistemih naraščajo. Da temu lažje sledimo, smo k informacijskemu sistemu Infor ERP LN naredili nekaj lastnih rešitev – dodatnih programskih paketov, ki sistem dopolnjujejo v podrobnostih, ki jih sicer slabše pokriva. Večji primer tega je tudi portal za dobavitelje, ki je trenutno najbolj obsežna ter pogloblje-

na implementacija v Hidrii, z velikim potencialom za razvoj (med drugim se predvideva razširitev tudi na kupce). Sicer pa je tu še sistem za spremljanje proizvodnje ProInfo, ki je v razvoju že praktično deset let in ga uporabljajo vsa proizvodna podjetja v Sloveniji, ki uporabljajo Infor, veliko zanimanja pa je tudi v Avstriji. Tu je še Modul kakovosti – integrirana informacijska podpora sistemu vodenja, ki je okrog leta 2002 zrastle iz iniciative v Hidrii, da naredimo nekaj znotraj obstoječega sistema. Slednje se je z leti pokazalo kot odlična rešitev, implementacija pa je po vseh teh letih še vedno v uporabi. Še ena od naših lastnih rešitev, ki je v rabi tudi v Hidrii, so Kazalniki uspešnosti – sistem, ki vodstvu omogoča enostaven prikaz ključnih kazalnikov o poslovanju, brez pretiranih podrobnosti. Glavna prednost sistema je hitrost ter enostavnost uvedbe kazalnikov.

## KDAJ STE PRI SVOJEM DELU NAJBOLJ USPEŠNI?

V veliki večini primerov implementacije oziroma optimizacije procesov nam vodstvo določi cilje (kaj želimo skupaj doseči) ter okvirje (na kakšen način to doseči). Same podrobnosti izvedbe določimo mi; seveda v tesnem sodelovanju s ključnimi uporabniki. Ob tem v stalnem kontaktu z vodstvom neprestano preverjamo, ali so procesi, cilji ter trenutno stanje (v katerem se projekt nahaja) v skladu s cilji, ki nam jih je vodstvo postavilo kot osnovo.

Z modernimi informacijskimi sistemi praviloma ne posnemamo predhodnega ročnega dela. Iz slednjega skušamo v pogovorih z vodstvom in ključnimi uporabniki izluščiti bistvo, na osnovi katerega ustvarimo proces, ki ima v osnovi enake cilje, je pa tipično drugačen ter s tem boljši ter učinkovitejši od predhodnega ročnega dela. Tako dosežemo v poslovnem smislu najboljše učinke, medtem ko so samo s posnemanjem predhodnega ročnega procesa rezultati relativno šibki.

## PA PAR BESED NAMENIMO ŠE SODELOVANJU S HIDRIO.

S Hidrio smo pričeli sodelovati že leta 1999, ko smo delali prvo implementacijo takratnega BAAN-a v eni izmed družb v Hidrii. Že prvi trenutek smo se zelo dobro ujeli z vodstvom in zelo hitro uspeli vzpostavili "neke prave odnose". Slednje je izjemno pomembno. Razlog tiči v dejstvu, da izboljšava v procesu vedno pomeni spremembo stare rutine,



Uspešnost projekta je odvisna izključno od ljudi. Naj bo produkt še tako fantastičen – brez dobrega sodelovanja, komunikacije s ključnimi uporabniki ter podpore vodstva je vse zastonj ...



ki brez pravilnega pristopa običajno povzroči odpor prizadetih končnih uporabnikov, kar je normalno in pričakovano. Le z dobro komunikacijo v sodelovanju z vodstvom (govoriti moramo iste stvari) se strah pred spremembo lahko obrne tudi v pozitivno pričakovanje, ki nam omogoči uspešno izvedbo spremembe. Na osnovi uspešnih začetkov ob stalnem medsebojnem zaupanju smo v letih sodelovanja uspešno izvedli številne implementacije v vseh družbah znotraj Hidrie.

#### **PA POJDIMO V ZRAK. PRIJATELJI VAS POZNAJO TUDI KOT AMATERSKEGA PILOTA ULTRA LAHKEGA LETALA.**

Poleg podjetja Omikron, ki zaseda zelo veliko mojega časa, se vedno najde nekaj časa tudi za kaj drugega. To je zadnjih šest, sedem let letalstvo – želja iz otroštva, ki sem jo sam pri sebi vedno razumel kot nedosegljivo, nemogoče. Vmes pa je nekako postala mogoča.

Vedno sem si želel ogledati podjetje Pipistrel, kar sem pred več kot osmiimi leti tudi storil, za izgovor pa sem sam pri sebi sklenil, da jim ponudim informacijski sistem. Zadeva se je obrnila, tako da smo se najprej ukvarjali z informacijskim sistemom. Moj cilj je bil ves čas letenje, kar mi je sicer manjšo zamudo tudi uspelo. Spoznal sem ljudi in okolje ter se pričel ukvarjati z letalstvom. Kasneje sem kupil tudi lastno Pipistrelovo letalo ter si postavil cilj (višji od ciljev večine amaterskih pilotov), to je pogledati Evropo iz zraka. Kar nekaj sem že videl. Ker pa je letalo dvosedežno, večkrat vzamem tudi koga s sabo – tudi sodelavce s Hidrie.

#### **STE V TEH LETIH IMELI V ZRAKU KAKŠNO NERODNO SITUACIJO?**

Nevarnih situacij ni bilo. Če je nekaj potencialno nevarno se obrneš – to je prva stvar, ki so me jo naučili in mi starejši to resno vzamemo! Tveganje tako postane nadzorovano ter obvladovano, pripetije, ki se zgodijo, pa so tako bolj neprijetnosti kot nevarnosti in so običajno večinoma povezane s komunikacijo s kontrolorji.

#### **LAHKO SVOJE IZKUŠNJE Z LETALSTVOM POVEŽETE S POSLOVNIM SVETOM?**

Pomembno je nadzorovano tveganje! Letenje je po naravi nevarno – če pri vseh elementih (letalo, pogon, sposobnost pilota, navigacija) poznamo meje in smo sposobni zadeve predvidevati v naprej, se nevarnost zmanjša. V letalu se vse dogaja vsaj desetkrat hitreje kot v avtomobilu, zato se tu ne da prav vse odreagirati instinktivno. To pomeni, da mora biti vse načrtovano v naprej. Le tako je predvidljiv tudi rezultat. Podobno je tudi z našimi projekti, ki imajo veliko nevarnosti – so kompleksni in se lahko tudi slabo končajo. Če nevarnost obvladuješ, je tveganje majhno. Naše stranke (vsaj nekatere) se tveganj izjemno bojijo in zaupajo nam prav zaradi dejstva, da mi te dobro obvladujemo!



**dr. VESNO VUK GODINA**, socialno in kulturno antropologinjo, predavateljico na Filozofski fakulteti Univerze v Mariboru in Fakulteti za družbene vede Univerze v Ljubljani, je v Idriji pričakala nabito polna osnovnošolska dvorana.



dr. VESNA V. GODINA

# TRADICIJA IN NOVO Z ROKO V ROKI

//// AVTORICA: TATJANA JELENC /// FOTO: ROBERT ZABUKOVEC ////

Tudi sodelovanje Hidrie z Osnovno šolo Idrija je že skoraj del tradicije. Tako potekajo številni projekti, med katerimi je tudi Klub staršev osnovnošolskih otrok. V aprilu smo imeli priložnost prisluhniti že desetemu predavanju, v okviru katerega smo v Idriji gostili dr. Vesno Vuk Godina. Priznana slovenska antropologinja je strokovne delavce, starše ter vse ostale prisotne, ki so do zadnjega kotička napolnili predavalnico idrijske osnovne šole, popeljala v svet »sodobne« vzgoje ter podala svoje videnje temeljnih poudarkov vzgoje v družini. Vedno kritična predavateljica je izpostavila funkcionalno odraslost kot težavo, povezano z vzgojo in socializacijo otrok. Sodobna vzgoja brez avtoritete in kazni pri otroku namreč po njenem mnenju ne vzgaja vesti – notranjega kompasa, da bi otrok lahko razvil moralno načelo kaj je prav in ne kaj je fajn. S tem se otežuje, če ne celo onemogoča, funkcionalno odraščanje otrok. Ob zaključku zanimivega predavanja, ki se je s popoldanskimi urami kaj hitro prevesilo v večerne, smo izkoristili priložnost ter dr. Vesno Vuk Godina povprašali o njenem pogledu na tradicijo ter pomenu le-te pri ustvarjanju novega.

## JE TRADICIJA PREDNOST ALI OVIRA PRI USTVARJANJU NOVEGA?

V uveljavljenem običajnem razmišljanju se tradicija in novo razumeta kot nasprotji, kot izključujoča se pola. Če je nekaj tradicionalno, ne more biti novo. In če je nekaj novo, ne more biti tradicionalno. Za uveljavitev novega je treba tisto, kar je obstajalo prej, ukiniti. In ker je tisto, kar je obstajalo prej, tradicija, je treba za uveljavitev novega torej ukiniti tradicijo.

Ta navidez povsem konsistentna logika pa ima neko bistveno pomanjkljivost. Napako. Namreč, v procesih socialnih sprememb ne velja. Kot je sredi dvajsetega stoletja na japonskem primeru dokazala japonska socialna antropologinja Nakanejeva, tradicija in novo nista nasprotji. Res je prav nasprotno. Med sabo sta neločljivo prepletena. Nakanejeva tako dobesedno zapiše, da je večina socioloških študij Japonske prikazovala »tradicionalne« in »moderne« elemente, kot da predstavljajo različne ali nasprotno kvalitete ... njihova teza je, da je mogoče vse fenomene, ki so svojski japonski, imeti za "fevdalne" ali "predmoderne" in jih razumeti kot nasprotujoče ali zaviralne za modernizacijo ... Na ta način se ustvarja vtis, da je tkivo japonske družbe raztrgano na dva različna kosa.« (Nakane 1997: 11).

A sama se s takšnim razumevanjem ne strinja. Njena analiza japonski družbe ji je namreč pokazala, da japonsko družbeno tkivo kljub številnim spremembam in kljub vrsti novosti »ostaja ena sama dobro integrirana celota«

(isto). Zato sklene, da »je "tradicionalno" en aspekt (ne element) istega družbenega telesa, ki ima prav tako "moderne" značilnosti« (isto: 111).

Do enakovrednih ugotovitev je prišel v Indoneziji tudi Geertz, ko je proučeval vpeljevanje novih praks v trgovini in industrializaciji. Ugotovil je, da so bili nosilci teh praks tisti posamezniki in skupine, ki so bili del tradicionalnih socialnih struktur indonezijske družbe (Geertz 1963). Moderne načine trgovanja so tako v indonezijsko družbo vpeljali sinovi tradicionalnih trgovskih družin, medtem ko so nove industrijske tekstilno obrate vpeljevale tradicionalne aristokratske družine (isto). Ko je Geertz skušal ugotoviti, zakaj je bilo temu tako, je ugotovil, da zato, ker so imeli ti tradicionalni akterji potrebne resurse za vpeljavo novega: imeli so potreben kapital, znanje in ne nazadnje tudi zaupanje ljudi.

Že iz teh dveh primerov je jasno vidno tisto, kar so socialni in kulturni antropologi ugotovili tudi v številnih drugih primerih: namreč, da tradicionalno in novo v družbenih procesih nista nasprotji, ampak da se lahko novo uspešno uveljavi le tako, da se nasloni na tradicionalno, da ga nadgradi. Ukinjanje tradicionalnega zato pomeni blokiranje uvajanja novosti. Če tradicionalno ukinemo, se novo ne bo uveljavilo hitreje in bolj učinkovito, ampak težavneje, ali morda sploh ne. Natančno v tem smislu je Morishima zaključil, da »nobena država ne more napredovati, če ne upošteva svoje lastne zgodovine« (Morishima 1988: 460).

In natančno v tem smislu lahko razložimo tudi težave, ki jih ima Slovenija od osamosvojitve do danes pri uveljavljanju novega oz. novosti v lastni družbi: ker jih uvaja tako, da ukinja tisto, kar je obstajalo prej, se novosti uveljavljajo s težavo ali sploh ne, hkrati pa je ukinitelj tradicije, torej tistega, kar je obstajalo prej, ter nadomeščanje prej obstoječega z novim, ki je pogosto v nasprotju z vrsto tradicionalnih elementov, logik in praks, Slovenijo pripeljalo v strukturno krizo, ki je tako ekonomska in socialna kot tudi politična in moralna.

Izhod iz krize seveda ni v še bolj radikalnem ukinjanju tradicionalnega in preteklega, ampak v ponovitvi japonske logike: treba se je vrniti k tradicionalnemu in ga nadgraditi z novim.

»Tradicionalno in novo v družbenih procesih nista nasprotji, ampak da se lahko novo uspešno uveljavi le tako, da se nasloni na tradicionalno, da ga nadgradi.«

## VIRI:

Geertz C. 1963: *Peddlers and Prices: Social Change and Economic Modernization in Two Indonesian Towns*. Chicago, Ill.: University of Chicago Press.

Morishima M. 1988: *Economy and culture: aspects of modernization in Japan*. V: *International Social Science Journal* 118: 460-467.

Nakane C. 1997/1973/: *Japanese Society*. Tokyo: Bunkyo-ku.

# SKUPNA LJUBEZEN DO GLASBE IN SPOŠTOVANJE

//// AVTORICA: HELENA PREGELJ TUŠAR /// FOTO: JANKO PRELOVEC ////



350 let  
Godbeno društvo  
rudarjev Idrija

**Godbeno društvo rudarjev Idrija v letošnjem letu zaokroža 350 let delovanja. Polna dvorana poslušalcev je na majskem slavnostnem koncertu z iskrenimi aplavzi ponovno potrdila, da je idrijski orkester, ki zadnjih trinajst let deluje pod generalnim pokroviteljstvom Hidrie, edinstven. V Evropi, v Sloveniji, v domači Idriji.**

Kot sta v jubilejnim zborniku zapisala **Dejan Hvala** in **Darko Viler**, je zanimivost posebne sorte, da je godba preživela celo svojega nekdanj mogočnega botra – rudnik živega srebra. K sreči je pred trinajstimi leti našla novega – korporacijo Hidria. 4. julija 2002 sta predsednik upravnega odbora Hidrie **Edvard Svetlik** in tedanji predsednik Godbenega društva rudarjev Idrija **Tomaž Vencelj** na Kendovem dvorcu v Spodnji Idriji podpisala pogodbo o generalnem pokroviteljstvu. Podpora Hidrie, v prvi vrsti namenjena nakupu novih glasbil, je bila na pragu novega tisočletja za razvoj godbe ključnega pomena. Kar petnajst mladih glasbenikov, izšolanih v Glasbeni šoli Idrija, se je namreč na povabilo dirigenta **Domna Prezlja** tistega leta pridružilo orkestru.

## DELILI VESELJE OB USPEHIH

Kmalu po sklenitvi pokroviteljstva je Godbeno društvo rudarjev Idrija osvojilo zlato priznanje na tekmovanju slovenskih godb in slovesno obeležilo 340-letnico delovanja. Godbeniki so zvesto občinstvo redno navduševali na letnih in novoletnih koncertih, prvomajskih budnicah, nastopih doma in na tujem; postali so tudi stalni gostje Hidriinih dogodkov.

Vsak njihov nastop v prostorih generalnega pokrovitelja je pomenil, da se godi nekaj dobrega. Hidria je položila temeljni kamen novega razvojno-raziskovalnega inštituta. Odprla vrata nove

proizvodnje. Priredila zimsko ali poletno srečanje za zaposlene in njihove družine. Se veselila konca uspešnega poslovnega leta. Vedno v družbi idrijske godbe. Tako kot je orkester dolga stoletja predstavljal svetlo protiutež teminam idrijskega rudarskega podzemlja, je tudi z vsakim nastopom v Hidrii visokotehnološko okolje v trenutku napolnil z mehko in človeško toplino.

## PRESEGLI OKVIRE POKROVITELJSTVA

»Skupna ljubezen do glasbe ni edino, kar povezuje Hidrio in idrijsko godbo. V prvi vrsti sodelujemo zaradi spoštovanja tradicije, kulture, predvsem pa medsebojnega spoštovanja – med godbenicami in godbeniki, dirigentom in orkestrom, podporniki in godbo,« je ob letošnjem jubileju orkestra povedal predsednik upravnega odbora Hidrie **Edvard Svetlik**. Vez med Hidrio in godbo je kmalu po sklenitvi pokroviteljske pogodbe preseгла okvire finančne podpore in prerasla v ustvarjalno sodelovanje. Na vsakem srečanju vodstva Hidrie z idrijskimi godbeniki, predvsem dirigentom **Domnom Prezljem** in sedanjim predsednikom društva **Andrejem Lazarjem**, se rojevajo nove in nove ideje.

Ena od njih se je uresničila septembra 2004, ko je skladatelj **Vinko Štrucl** svojemu obsežnemu opusu koračnic dodal Hidrio. Na koncertu ob krstni izvedbi je navdušeno občinstvo z bučnim aplavzom stoje nagradilo novo skladbo, skladatelja in orkester.



>> Utrinek s slavnostnega koncerta ob 350 letnici Godbenega društva rudarjev Idrija.



>> **EDVARD SVETLIK** ob predaji koncertnega bobna, darilo korporacije Hidria.





### CHIESA IN VALMALENCO, 6. JUNIJ 2015

Od spektakularnega jubilejnega koncerta v noči 30. maja se godbenice in godbeniki idrijskega pihalnega orkestra še nismo prav dobro regenerirali, pa nas je peklenski ritem trisopetdesetletnice že pahnil na dvodnevno turnejico po severni Italiji. Od ranega jutra, ki je obetalo peklensko poletno vročino, smo po nekajurni bolj ali manj avtocestni vožnji prepotovali še par kilometrov province Sondrio ter se skozi slikovito ovinkasto dolino prebili do idilične turistične vasice blizu švicarske meje (približno 100 km severovzhodno od Milana) in do polnega krožnika špagetov. Skuhanih al dente, seveda.

Ko je zgodnjepopoludanski naliv, ki je grozil z vesoljnim potopom, osvežil zelenico pred cerkvijo Naše gospe, smo se lahko podali od blata do zvezd. Železni repertoar, ki nas je že večkrat povezal z orkestrom *Tétrás Lyre* iz francoskega Chambéryja in v katerega smo ob tej priložnosti vkomponirali še ženski pevski zbor *Armonie in Voce* iz italijanskega Sondria, je ladjo, zakristijo ter druge kotičke zapolnil s posebnim odmevom. Venček slovenskih narodnih se je prepletel z venčkom francoskih ponarodelih, oba sta se povezala z Marcio Trionfale iz Verdijeve Aide, simbolično krono vsemu je poveznila Oda radosti in alpski trio Francija–Italija–Slovenija je spet enkrat slavil svoj srečni dan.

Godbeniki so Hidrio zaigrali še enkrat. In nato še ničlikokrat na mnogih koncertih in slavnostnih dogodkih. Koračnico, ki vzbuja občutja veselja, pripadnosti in ponosa, so tudi zaposleni v hipu vzeli za svojo. Iz prve roke lahko povem, da se je posnetek skladbe – za dvig delovne vne – kdaj pa kdaj odvrtil tudi na službeni poti ali v pisarni.

### OMOGOČALI RAZVOJ TALENTOM

Ker se idrijska godba vztrajno pomlajuje, se je pred osmimi leti v Hidrii rodila ideja o zbiranju sredstev za razvoj glasbenih talentov. Zaposleni, ki se pred novim letom z veseljem odzovejo povabilu k dobrodelni akciji, na ta način mladim članom godbe omogočajo nakup novih glasbil, izobraževanje pri priznanih glasbenih pedagogih ali udeležbo na mednarodnih glasbenih konferencah. Prve donacije so bile podeljene leta 2007, na novoletnem sprejemu Hidrie, ki je bil nepozabno doživetje, saj so se ob spremljavi idrijskega orkestra kot solisti predstavili sodelavke in sodelavci Hidrie. Hidria vse od leta 2006 dalje omogoča izobraževanje tudi dirigentu Domnu Prezljju, ki se redno udeležuje mednarodne konference pihalnih orkestrrov v Chicagu.

V sklopu akcije zbiranja sredstev za razvoj talentov je Hidria leta 2009 izdala koledar, na katerem so članice in člani godbenega

# GODBENO DRUŠTVO RUDARJEV IDRIJA NA DVODNEVNI TURNEJI PO (SEVERNI) ITALIJI

//// AVTORICA: MAG. MILANKA TRUŠNOVEC /// FOTO: PRIMOŽ ZALETELJ ////

### MILANO, 7. JUNIJ 2015

Iz svežine alpske vasice smo morali zabresti v puhteči kotel milanskega EXPA 2015, da bi izvedli reprizo sobotnega večera. Potisnjeni v verjetno najbolj skrit kotiček svetovnega razstavišča, ki si je za glavni cilj svoje promocije izbralo hrano, smo v paviljonu civilne družbe za dostojno prezentacijo ideje *Alp brez meja* začeli potiti krvavi pot. Zahvaljujoč angažmaju idrijskega dirigenta, francoske dirigentke in idrijske občinske delegacije smo v senci košate magnolije in platnenih nadstreškov švicarski ministrici za okolje vendarle postregli z dostojnim glasbenim menijem brez jajc na oko, ocvrtih na odprtem odru. Idrijski župan s spremstvom ter par najvztrajnejših navijačev našega muziciranja so bili tudi edino, a hvaležno in trpežno občinstvo, ki je osmislilo naš nedeljski doprinos h *Gorskemu tednu* v Milanu. Sledili so nam tudi pred slovenski paviljon, kjer smo mimoidočim (s poudarkom na *mimo*, kajti brezdušna, brezbarvna, brezkrvna slovenska hiša je vsaj takrat bolj spominjala na spečo Trnuljčico kot na dnevno srečevališče 4.000 obiskovalcev) s sebi lastnim žarom odigrali še nekaj maršev za slovo. Italija je na EXPU 2015 baje podrla rekord v najdaljši pici na svetu, ko je spekla 1.595,45 m dolgo in 5 t težko margerito, toda mi nismo bili deležni niti milimetra le-te. Ostali smo pri sendvičih, jabolkih in vodi, hvaležni za dvoje: 1) da nismo del stradajoče svetovne množice in 2) da se nam je dano družiti s francosko-italijanskimi glasbeniki. VALpah ali kjer koli že.

društva na izviren način predstavili »prvake« med Hidriinimi inovativnimi izdelki. Ena od fotografij **Roberta Zabukovca** je poleg koledarja krasila tudi naslovnico korporativne revije, ki je Hidrii istega leta prinesla celo uvrstitev med tri najboljše korporativne revije v Evropi.

### SKUPAJ NOVEMU JUBILEJU NAPROTI

Hidria je v preteklih letih Godbenemu društvu rudarjev Idrija večkrat izrazil priznanje tudi z nakupom novih glasbil. Vibrafon, 'temple blocks' in timpan so ob letošnji 350-letnici v svojo sredo sprejeli novo darilo – koncertni boben. Po nastopu godbe na svetovni razstavi v Milanu, festivalu v Idriji, poletnem dnevu Hidrie v Spodnji Idriji ter zasluženem počitku se bo ponovno oglasil na prihodnjih koncertih.

Ljubitelji glasbe zagotovo ne bomo zamudili novoletnega, ki bo slovesno sklenil praznično leto 350-letne godbe. Slišim, da se idrijski orkester aprila prihodnje leto na povabilo evropskega poslanca **Lojzeta Peterleta** odpravlja vse do Evropskega parlamenta.

**Kaj pri petdesetih, pri trisopetdesetih se življenje začne! Srečno, godba!**

INTERVJU – DR. ŠPELA MAGISTER

# PREHRANSKA PIRAMIDA – MED TRADICIJO IN MODO

//// AVTORICA: MAG. KATARINA DREV /// FOTO: ROBERT ZABUKOVEC ////

*V različnih zgodovinskih obdobjih so se vzorci prehranjevanja spreminjali. Prav tako koncept zdrave prehrane. S to tematiko se ukvarjajo različne znanosti, od medicine do živilske tehnologije. Dr. Špela Magister področje zdrave prehrane pozna z vidika biokemijskih procesov, ki jih hrana povzroči v našem telesu. Po končanem študiju biokemije se je usmerila v raziskovanje človeškega imunskega sistema na doktorskem študiju biomedicine. Del doktorata znanosti je opravljala v Laboratoriju za tumorsko imunologijo na Univerzi v Los Angelesu, od koder se je vrnila z izkustvom vrhunske znanosti, usmerjene v uporabnost. Danes povezuje biokemijsko znanost z vsakdanjo prehrano. Najnovejše biokemijske raziskave o učinkih hrane v našem telesu prevaja v poljuden jezik, razumljiv širši publiki.*

## KAKO SE JE VSE SKUPAJ ZAČELO V SME- RI ZDRAVE PREHRANE PRI VAS, KA- KŠNA JE VAŠA ZGODBA?

*Po eni strani je moje zavedanje o pomembnosti zdrave prehrane za naše zdravje raslo, ko sem raziskovala imunske celice in dnevno opažala, kako je njihovo obnašanje neposredno odvisno od hranil, ki jih dobijo. Po drugi strani pa je moje razmišljanje spremenil en dogodek v istem obdobju. Ko sem nekega dne prišla domov, sem slučajno prebrala sestavine na šumečih tabletah z železom, ki jih je uporabljala moja mama. Med sestavinami sem našla tudi barvilo, imenovano ponso rdeče (ponceau red), ki poskrbi za to, da so tablete živo rdeče barve. Prav to barvilo, pravzaprav kemikalijo, sem isti dan uporabila v laboratoriju za analizo vzorcev. Pri delu sem seveda uporabljala rokavice. Torej snov, za katero ne želimo, da bi prišla v stik s kožo, hkrati nevede zaužijemo v industrijsko predelani hrani. To me je šokiralo. Večkrat se sprašujem, ali je res potrebno, da se zastrupljamo samo zato, da je hrana npr. bolj živo obarvana?*

## V DANAŠNJI POPLAVI INFORMA- CIJ, TUDI NA PODROČJU ZDRAVEGA PREHRANJEVANJA NI NIČ DRUGAČE, SE ČLOVEK TEŽKO ODLOČA, KOMU SPLOH VERJETI. ZAKAJ STE SE LOTILA RAZISKOVANJA PODROČJA, ZA KATE- REGA BI LAHKO TUDI REKLI, DA GA TE- ORETIČNO OBVLADAMO VSI?

*Ravno iz razloga, ki ste ga omenili. V poplavi informacij se veliko ljudi ne znajde in (upravičeno) ne zna razločiti med tem, kaj je res dobro za njihovo zdravje in kaj je samo trenutna moda. S tem namenom v svojih predavanjih podajam med drugim tudi poljudnostrokovno razlago splošnih informacij – pravih in zavajajočih – kaj se splača upoštevati in kaj ne. Za vsem tem stoji biokemijska znanost. Veseli me, da imam sama znanje in izkušnje s tega področja in lahko predajam informacije, ki so znanstveno dokazane.*

**>> ŠPELA MAGISTER**, dr. biomedicine, želi biokemijske raziskave približati širši publiki ter znanost prenesti v vsakdanjo prehrano. Sebe vidi kot prevajalko znanosti.



## Shematski prikaz, ki ga poznamo pod izrazom prehranska piramida, je nastal pod vplivom prehranske industrije v Združenih državah Amerike in ima osnovno napako – veliko žitaric in pekovskih izdelkov.

### KOT VEMO SAMA NISTE ZAGOVORNICA KLASIČNE PREHRANSKE PIRAMIDE, KAKŠNO ALTERNATIVO NAM LAHKO PONUJATE?

Shematski prikaz, ki ga poznamo pod izrazom prehranska piramida, je nastal pod vplivom prehranske industrije v Združenih državah Amerike v petdesetih letih prejšnjega stoletja. Po tem so jo prevzele druge države in tudi pri nas se je, sicer v nekoliko spremenjeni obliki, obdržala vse do danes. Osnovna napaka pa je ostala enaka – veliko žitaric in pekovskih izdelkov. Ogljikovi hidrati, maščobe in sladkor so povsem napačno predstavljeni. Prav prehrana v skladu s tako prehransko piramido je v veliki meri krivec za civilizacijske bolezni s katerimi se srečujemo danes.

### MAŠČOBE IN SLADKOR. STALNO NA TAPETI. NAM LAHKO NA KRATKO OBRAZLOŽITE NAJNOVEJŠA DOGNANJA NA TEM PODROČJU?

Prav glede uživanja maščob so ljudje v največji zmoti. Maščobe namreč niso škodljive, ampak so nujno potrebne za delovanje našega telesa. Brez pravih maščob tvegamo npr. izgubo spomina in demenco, šibke kosti in zobe, delujejo protivirusno, protibakterijsko in, kot kažejo novejša raziskave, tudi antikancerogeno. Delujejo celo proti virusu HIV. Naj omenim še to, da določene maščobe celo pospešujejo metabolizem, torej prispevajo k temu, da telo porabi več energije, kot jo same prispevajo in so zato primerno živilo za uravnavanje prekomerne telesne teže (ja, za hujšanje). Seveda je pomembno, da uporabljamo samo zdrave maščobe in izločimo škodljive maščobe. Katere so ene in druge pa je zelo obsežna tematika, ki ji na predavanju posvetim največ časa. Če izločimo iz prehrane industrijsko predelano hrano (kar seveda ni najlažje) in uživamo neseGRETA hladno stiskana olja in oreščke, bomo v veliki meri poskrbeli za vnos zdravih maščob. Kar pa se tiče sladkorja – če tukaj govorimo o belem rafiniranem sladkorju, bi ga lahko uvrstili med strup za naše telo, ne med živilo. Nima niti enega pozitivnega učinka, škodljivih učinkov na naše zdravje pa za precej dolg seznam. Če se želimo izogniti belemu sladkorju pa to še zdaleč ne pomeni, da se moramo izogniti sladkemu okusu, ker imamo veliko alternativ, ki telo celo zalagajo s koristnimi minerali in vitamini, namesto da bi jih jemala, tako kot beli sladkor. Doma si npr. lahko posadimo stevio, sladko zelišče, ki prinaša številna koristna hranila v naše telo in je celo zdravilna za diabetike.

### NEKJE SEM SLIŠALA, DA NAJ BI SE SPLOH ZJUTRAJ IZOGIBALI SLADKIM ŽIVILOM. ALI TO DRŽI? IZ VAŠEGA VIDIKA TOREJ SLOVENSKI TRADICIONALNI ZAJTRK: KRUH IN MED ZA DELOVANJE ČLOVEŠKEGA ORGANIZMA NI NAJBOLJŠA IZBIRA?

Ja, to drži. Med kot namaz na kruh ni najboljša izbira, saj ima visok glikemični indeks. Mislim, da tak zajtrk izhaja iz časov, ko so ljudje imeli

domač med in so ga pač jedli za zajtrk. To navado smo ohranili, pozabili pa smo na vso drugo, izključno doma pridelano hrano, ki so jo včasih uživali. Ko industrijsko pridelane hrane sploh niso poznali in so živeli drugače kot danes, je bil tudi vpliv takega obroka na zdravje bistveno drugačen kot je danes. Res je, da se je priporočljivo izogniti vsem sladkim živilom, se pravi živilom z visokim glikemičnim indeksom, predvsem za zajtrk. Med je bolj primeren kot naravno zdravilo in sladilo.

### TOREJ TUDI SADJU?

Tudi sadju, ki je zelo sladko. Tipičen tak sadež je na primer banana.

### KROMPIR NI ZELENJAVA?

Krompir ima visoko vsebnost škroba in je zato škrobnato živilo. Tudi koruza. Škrob sproži v telesu inzulinski odziv, ker se razgradi na enostavne sladkorje in torej deluje podobno kot sladkor. Škrobnata živila je iz tega vidika v prehrani potrebno omejiti.

### KAKO TOREJ PREHRANJEVANJE VPLIVA NA NAŠE ZDRAVJE SKOZI OČI VAS KOT DOKTORICE BIOMEDICINE? ČE BI LAHKO DOLOČENE UGOTOVITVE PODALA SAMO V PAR STAVKIH, ZA KATERE BI SI ŽELELA, DA SI JIH ZAPOMNI ČIM VEČ LJUDI, KAJ BI IZPOSTAVILA?

V našem telesu imamo veliko različnih vrst celic in vsaka sleherna celica potrebuje določena hranila, da lahko pravilno deluje. Potem pa so stvari, ki jih ne potrebuje. Če to preslikamo na celo telo, imamo npr. celice v srcu, v jetrih, v koži, v možganih ... Če veliko celic v koži umira, ker ne dobijo dovolj kisika in ustreznih hranil, bomo to dokaj hitro opazili, postali bomo zgubani in dobili celulit. Ne vidimo pa, če naša jetra ne delujejo dobro ali če propadajo možgani. Moje mnenje je, da moramo prehranjevanje prilagoditi potrebam naših celic. Takrat, ko je vsaka celica v ravnovesju, bodo tudi vsi organi pravilno delovali in naše telo bo zdravo. Pomembno se mi zdi, da na prehrano pogledamo tudi in predvsem z vidika, da nas lahko zdravi, krepi in podpira naš hormonski sistem in nas ne zastruplja. Najbrž se sprašujete, kje so pa tukaj gurmanski užutki. Zdrava prehrana je pravi gurmanski užitek!

### STE TUDI MAMA DVOLETNE DEKLICE. ALI IMA KAJ TEŽAV S SPECIFIČNO HRANO?

Otroci so zelo naravni in vedo kaj je zdravo, ta občutek jim uničimo odrasli. Je pa res, da se morajo okusov priučiti – vseh, razen sladkega, ki jim je prirojen. Zato je pomembno, da potrpežljivo spodbujamo tudi specifične okuse. In izločimo beli sladkor. To je najboljša naložba, ki jo lahko naredimo za zdravje naših otrok.



# VEDNO AKTIVNI

- **MARATON FRANJA**
- KO TEČEŠ ZA NEKAJ VEČ
- **POLETNI DAN**
- VNITI UJETA **TRADICIJA**
- **PROJEKT REVIVE PRESEGEL**  
VSA PRIČAKOVANJA







# MARATON FRANJA

//// AVTORICA: TATJANA JELENC /// FOTO: ROBERT ZABUKOVEC ////

Več kot 3000 kolesarjev se je v nedeljo, 14. junija, udeležilo obeh preizkušenj maratona Franja – tako imenovanega malega maratona, ki je s svojimi 97 kilometri vse prej kot slednje ter 156 kilometrskega velikega maratona. Med številnimi kolesarji je bilo tudi 50 tistih, ki so se na progo odpravili kot člani Hidriine ekipe.





**UROŠ TOMINEC**, vodja projektov v poslovni enoti Hidria Movent: *Maratona sem se udeležil prvič. Moj cilj je bil prekolesariti progo v zame spodobnem času, saj se take dolžine namreč še nisem lotil. V cilju sem bil nad rezultatom presenečen, seveda v pozitivnem smislu. Na progi nisem imel težav, predvsem zaradi uporabnih nasvetov kolegov. V spominu pa mi bodo najbolj ostali navijači, ki so se v velikem številu zbrali ob progi. Neverjetno kakšno moč ti da nekdo, ki te spodbuja na pravi način ob pravem trenutku.*



## KO TEČEŠ ZA NEKAJ VEČ ...

3. maja 2015 je na tisoče udeležencev teka Wings for Life World Run hkrati startalo s 35 lokacij na 6. kontinentih. Imeli so enak cilj – pomagati fundaciji Wings for Life pri iskanju zdravila za poškodbe hrbtenjače. TEKLI SMO TUDI MI – za sodelavca Uroša Žagarja, ki si je pred leti pri gorskem kolesarjenju poškodoval hrbtenico.

Tekmovanje, ki poteka tudi v Ljubljani, je odprto vsem, od amaterjev do poklicnih športnikov. Tekači z lokacij po vsem svetu (od Tokia do Washingtona, od Londona do Sydneyja) startajo istočasno – naj bo dan ali noč, dež ali vročinski val.

Dogodek se od drugih tekaških tekmovanj loči po tem, da je znana le starta črta. Ciljna črta je odvisna od vsakega posameznega tekmovalca. Pol ure po startu namreč na posamezne trase po vsem svetu zapelje zasledovalno vozilo, ki v intervalih pospešuje. Vsakič, ko prehiti posameznega tekača, je zanj tekmovanja konec. Celotno tekmovanje je končano, ko na vsem svetu ostaneta le še dva tekmovalca – en moški in ena ženska – ki sta imenovana za svetovna prvaka.

Na teku je sodelovala tudi ekipa Hidrie AET, ki je tekla za nekoga, ki sam ne more, sodelavca Uroša Žagarja, ki si je pred leti pri gorskem kolesarjenju poškodoval hrbtenico. Uroš verjame, da bo medicinska znanost (tudi po zaslugi projektov in fundacij kot je Wings for Life) napredovala in da bo kmalu spet lahko hodil. Njegov optimizem nas je navdušil in prepričal, da v tem mozaiku prispevamo svoj košček tudi mi – majhen, pa vendar ne nepomemben.

**Za Uroša pa je tekel tudi slovenski kajakaš Peter Kauzer.**

**»Poškodbe so sestavni del športa, kar sam dobro vem, zato sem 3. maja tekel za Uroša.«**







# POLETNI DAN HIDRIE 2015

//// AVTORICA: TATJANA JELENC /// FOTO: ROBERT ZABUKOVEC ////

Druga julijska sobota je bila v Spodnji Idriji v znamenju že tradicionalnega Poletnega dne Hidrie. Na prireditvenem prostoru nasproti Hidrie Rotomatika smo se pod velikim šotorom zbrali zaposleni in naši družinski člani ter ostali obiskovalci ter skupaj preživeli pravi poletni dan. Ob dobri hrani in pijači, odlični glasbi in zabavi ter bogatemu spremljevalnemu programu je bilo poskrbljeno za odlično vzdušje prav vseh obiskovalcev.

Najprej so na svoj račun prišli naši najmlajši, za katere sta mentorici skupine Kreativni otroci,

Andrejka Likar Kofol in Maša Strobl, pripravili zanimivo ustvarjalno delavnico. Za nepozabno zabavo pa je poskrbel Ribič Pepe. Otroškemu programu je sledila zabava s skupino Happy day. Posladkali smo se s prfarskim štrukljem ter razvedrili ob nastopu Godbenega društva rudarjev Idrija. Ko se je dan prevesel v večer pa je Spodnja Idrija zaplesala ob zvokih glasbe skupine Kingston.

V nadaljevanju nekaj najlepših utrinkov, ki jih je v svoj objektiv ujel naš fotograf Robert Zabukovec.





INTERVJU – SONJA MLAKAR

# V NITI UJETA TRADICIJA

//// AVTORICA: TATJANA JELENC /// FOTO: ROBERT ZABUKOVEC ////

Ko na Idrijskem beseda nanese na tradicijo, skoraj ni posameznika, ki ne bi pomislil na idrijsko čipko. Seveda je tu še mnogo več, od žlikrofov, prfarskih štrukljev, idrijske godbe na pihala ... pa vse do rudnika živega srebra. Morda je prav težko življenje idrijskih rudarjev pripomoglo k temu, da se je kot protiutež oblikovalo tako bogato kulturno življenje ter tradicija, ki živi še danes. Tako je tudi z idrijsko čipko, ki si že stoletja vedno znova uspešno pribori svoj prostor v številnih domovih ter še kje. Zamudna ročna spretnost se je kljub želji sodobnega človeka, da bi vse naredil hitreje, enostavnejše, strojno, ohranila. Še več, postala in ostala je sodobna, moderna. A nekaterim je še vedno pri srcu takšna kot je že stoletja. Sonja Mlakar, direktorica področja za zagotavljanje kakovosti v Hidrii Rotomatika, svoj prosti čas med drugim rada nameni sami čipki ter risanju vzorcev zanje, papircev. V knjigi "Prtički" je avtorica zbrala lastne vzorce idrijskega risa – tehnike, ki je po njenih besedah najbolj idrijska, domača.

»Ne gre samo za risanje papircev. Rada spoznavam in se učim novih tehnik klekljanja, izdelujem vzorce, klekljam. Želim biti v stiku s čipko ter sodelovati pri njenem razvoju,« me je sogovornica opozorila že na samem začetku. Skozi zanimiv pogovor o temi, ki mi je sicer zelo blizu, je Sonja, po izobrazbi inženirka strojništva, predstavila svoj, nekoliko »drugačen« pogled na idrijsko čipko.

## KAJ VAM POMENI KLEKLJANJE OZIROMA NA KAJ POMISLITE OB BESEDI ČIPKA?

Klekljanje je zame sprostitiv. Zvok klekljev, toplina lesa v rokah ... vse to ima svoj čar. Tu je še odmik od vsega, ko se moraš zbrati in izprazniti misli. Vse to je zame zelo blagodejno. Je pa na drugi strani delno neskladno z mojo službo – tako kot imam v službi večinoma sedeče pisarniško delo, pri čemer trpijo hrbet in oči, tako je tudi pri klekljanju. Zato po službi to ni ravno najprimernejša sprostitiv. Enako je z risanjem vzorcev, ki sicer na roko nastajajo kjerkoli in kadarkoli, ko pa jih pričnem risati na računalnik, pa je potrebno spet gledati v zaslon. Seveda pa gre pri vsem skupaj za izziv, za ustvarjalni proces, ko nastane nekaj novega.

## KAJ PA SAMA ČIPKA? KAKŠEN JE VAŠ ODNOS DO LE-TE?

Čipka, gledano z vidika idrijske tradicije, po mojem mnenju nima tako svetle zgodovine, kot si jo včasih romantično predstavljamo. Ima bolj svetlo prihodnost, če jo bomo znali ohraniti. Čipka je pogosta v naših domovih zadnjih nekaj deset let. Včasih je bila za domačo rabo pogosto všita v mrtvaški prt, večinoma pa je bilo vse, kar je bilo sklekljano, pretopljeno v denar. Čipka je enostavno večala družinski proračun in z vidika klekljaric ni bilo pri tem nobene romantike. Tako se mi zdi zelo šokantna informacija z enega izmed predavanj iz sklopa Muzejskih večerov. In sicer, da je bila v določenem obdobju daleč najvišja smrtnost med mladimi dekletimi in ne med rudarji, kot bi si sicer mislili. Mlada dekleta, stara šestnajst, sedemnajst let, so zbolevala in umirala zaradi tega, ker so klekljale do šestnajst ur dnevno in enostavno niso bila dovolj na svetlobi, na zraku. Sicer pa je sama čipka zame tudi lep spomin iz otroštva, ko

sem hodila na počitnice k stari mami – spomin na stare papirce, gladke, skoraj črne kleklje, mizico za pečjo.

## KJE STE SE SAMI NAUČILI KLEKLJATI?

Pri šestih letih sem šla v šolo in se kot večina deklet vpisala tudi v čipkarsko šolo. A naredila sem le obvezni program. Ozkega risa se takrat nismo učili. Tega sem se naučila doma pri mami in pri stari mami. Zнала sem torej toliko, kot sta znali oni dve. Več ali manj sem tako redno klekljala, večinoma idrijski ris; tudi po dvajsetem. Potem pa so prišli otroci in za nekaj časa sem s klekljanjem prenehala.

## KDAJ STE PRIČELI RISATI VZORCE?

Prvi papirc sem narisala pri petnajstih letih in ga poskušala tudi sklekljati, a ga nisem nikoli dokončala. Predvidela sem namreč ogromno število buck, a jih toliko žal enostavno nisem imela. Leta 2009, ko sta hčerki zrasli, sem pričela hoditi v čipkarsko šolo za odrasle. Takrat sem tudi ponovno začela risati vzorce. Vedno me je zanimal tehnični vidik čipke. Ne nazadnje gre za geometrijo, raziskovanje simetrije, radijev, oblike, študijo postavkov, simbolov. Vedno pa mi je pomembno risati vzorce s tehnikami idrijske čipke, kar sem se v čipkarski šoli naučila in kar znam tudi sama sklekljati. So pa tudi včasih vzorce risali rudniški inženirji.

## KAKO SE LOTITE DELA? KAKO NASTAJAJO VAŠI PAPIRCI?

Moj pristop je bolj študijski. Včasih papirc narišem na roke, prostoročno ali z orodji. Narisala sem tudi vzorec drevesa na podlagi hčerkinе risbe, ga sklekljala, starejša sestra pa ga je nato ročno všila v šal. Nekateri vzorci so nastali direktno na računalniku. Igra z motivi. Včasih se zagledam v kakšen vzorec, obliko, rastlino in v mislih že pričnem risati. Gledam mozaike, umetniška dela in kar vidim linijo in pomislim, kako bi bil to zanimiv motiv ter v kateri tehniki bi ga naredila. Večina papircev, ki so vključeni v knjigo, sem risala sproti s pridobivanjem znanja v čipkarski šoli za odrasle. Tako so papirci nastajali spontano in vsebujejo različne tehnike.

>> Že skoraj deset let me v službi spremlja grafika **RUDIJA SKOČIRJA**  
»Kleklarca«. Paziva drugo na drugo...



#### KAJ PA VAŠA KNJIGA »PRTIČKI«? KAKO JE NASTALA TA?

Sama knjiga je nastala na povabilo Damjana Bogataja, ki je želel izdati serijo zbirk vzorcev idrijskih risark. Knjiga je projekt, posvečen generaciji moje mame, starih mam. Gre za čipko, ki se je razvila v času med obema vojnama in bila po vojni najbolj prodajana in iskana na domačem in italijanskem trgu. Danes se še vedno kleklja veliko, a tržna niša je večinoma nakit ter modni dodatki. Sama čipka namreč ni enostavna za vzdrževanje in kot taka ni najbolj pisana na kožo modernih gospodinj. Knjiga mi je predvsem všeč kot celota, saj gre za neke vrste osebnoizpovedno zgodbo o doživljanju risanja, klekljanja ter drugih občutenjih, ki se porajajo ob ustvarjanju. Sicer pa je knjiga, kot vsak uspešen projekt, nastala s sodelovanjem ekipe; po eni strani je tu založba, po drugi strani pa moja družina. Eden od papircev je nastal po skici moje mlajše sestre, starejša sestra pa je knjigo popestrila s haikuji. Tu moram omeniti seveda še Marto Logar, ki mi je pomagala pri samem klekljanju čipk za knjigo.

#### KAJ PA DANES, TRI LETA PO IZDAJI VAŠE KNJIGE?

Knjiga je bil poskus in uresničitev dolgoletne želje. Moj prvi projekt v tem smislu. Danes, kar bi delala in kar pravzaprav delam, je nekaj drugačnega, nekaj bolj svežega. Več kot eno leto imam pripravljen material za novo knjigo. Gre za pravljico o snežinki, ki nam jo je kot majhnim punčkam pripovedoval oče. Zanimiva zgodba, ki je pravzaprav naravoslovna, saj govori o kroženju vode v naravi. Zraven pa imam pripravljenih dva-

najst vzorcev snežink, zvezdic v različnih tehnikah. Gre za tehnike, ki so po učnem programu čipkarske šole za odrasle sledile idrijskemu risu – na primer sline, pajki, smrekce in podobno. Trenutno so čipke narejene v bombažu, za grafično oblikovanje knjige pa jih želim sklekljati še v srebrni niti. Tako bo, upam da tekom poletja, dokončano gradivo za novo knjigo, ki bi kot prilogo vsebovala omenjene papirce. V septembru nato začnem šesto leto v čipkarski šoli za odrasle in upam, da se bom šole lahko udeležila čim več torkov in osvojila čim več novih tehnik.

Naslednji projekt, ki je hkrati verjetno največji, pa je prispevek, ki ga pripravljam za predavanje v okviru svetovnega čipkarskega kongresa Mednarodne organizacije za klekljano in šivano čipko OI DFA, ki bo v juniju naslednje leto v Ljubljani. Društvo klekljaric idrijske čipke mi je dalo priložnost, da na omenjenem srečanju izvedem predavanje z naslovom »Lik klekljarice skozi čas«, kjer bom poskušala predstaviti idrijsko klekljarico skozi zgodovinski pregled ter mojo osebno zgodbo.

Seveda pa so tu tudi ideje za naprej. A to ne bo iz danes na jutri – od danes do jutri je žal le štiriindvajset ur in še od tega jih je potrebno kar nekaj porabiti za sprostitvev in spanje, da si sploh nabere energijo za ustvarjanje.





>> Skladatelj in violinist **TONI STRICKER** (v roki drži dekantirano Rebulo Svetlik 2011), nogometaš **HERBERT PROHASKA** in gospodarica Kendovega dvorca **IVI SVETLIK** so fotografu princu **HUBERTUSU VON HOHENLOHEU** pričarali sproščen trenutek domačnosti in naravnosti, tako značilen za Kendov dvorec.



# PROJEKT REVIVE PRESEGEL VSA PRIČAKOVANJA

////// AVTOR: RENATO LEONI /// FOTO: HUBERTUS VON HOHENHLOE ////

***V organizaciji verige hotelov Relais & Chateaux, katere član je tudi spodnjeidrijski Kendov Dvorec, se je konec februarja na Dunaju odvijal fotografski projekt Revive, ki je pred objektiv v dunajskem fotografskem studiu Florianana Herzoga z mojstrsko fotografijo priznanega fotografa princa Hubertusa von Hohenlohea pripeljal vrsto znanih in eminentnih evropskih obrazov iz poslovnega sveta, umetnosti, estrade in športa.***

## **DRZNOST FOTOGRAFA PRINCA HUBERTUSA VON HOHENHLOEA**

Princ Hubertus von Hohenlohe je v projekt Revive z inovativno in edinstveno umetniško kompozicijo studijske fotografije zajel intimne momente gostoljubja, ki ga veriga Relais & Chateaux uveljavlja pod sloganom »Slow Hosting« in na svojevrsten način povezal domačnost gostiteljev in zadovoljstvo gostov. Pred barvitimi ozadji je fotograf z uporabo zrcal sledil ideji bega pred prizori vsakdanjika in na svojevrsten način soočil eminentne in lojalne goste Relais & Chateaux z njihovimi gostitelji – lastniki hotelov in restavracij. Med drugimi sta v projektu na primer sodelovala eden najboljših baritonistov na svetu Thomas Hampson ter prepoznavni avstrijski nogometaš Herbert Prohaska, ki je v 80-ih žel slavo z igranjem v italijanskih zmagovalnih klubih.

## **REBULA SVETLIK 2011 NA SVEČANEM SPREJEMU IN ODPRTJU RAZSTAVE NA DUNAJU**

V veliko veselje in zadovoljstvo sta povabila organizatorjev v imenu Kendovega dvorca prejela tudi gospa Ivi in gospod Edvard Svetlik, ki sta projekt podprla in se ga udeležila v fazi fotografiranja, kot tudi ob svečanem sprejemu ter predstavitveni razstavi fotografij v muzeju sodobne umetnosti »21er Haus« na Dunaju. Omenjenega sprejema in odprtja razstave, ki jo je avtor princ Hubertus poimenoval »Večer umetnosti in življenja«, se je udeležilo preko 200 gostov. Tudi ob tej priložnosti so člani Relais & Chateaux stopili skupaj in se izkazali za izvrstne gostitelje. Gostom so postregli s specialitetami iz regij iz katerih izhajajo, prav posebej pa je vse navdušila tudi Rebula Svetlik 2011.







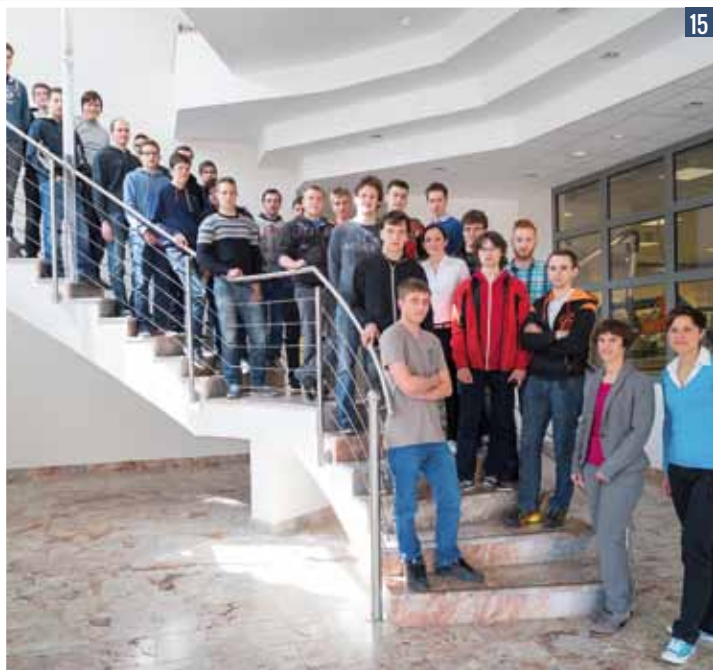




3



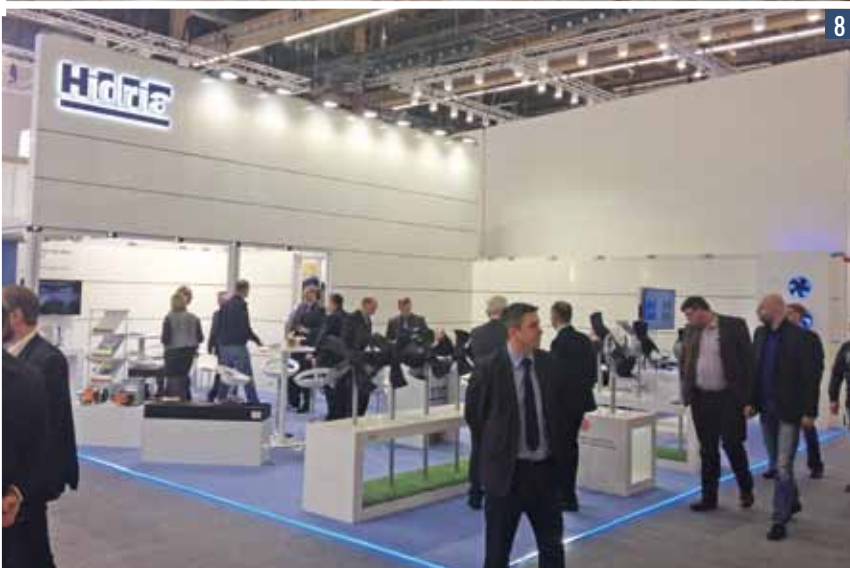
13



15



12



8

1. Prvo srečanje evropskega konzorcija FACTS4WORKERS
2. Zaključen pomemben dogovor z bankami
3. Nagrada za največji napredek na področju kakovosti  
Ijektovega dobavitelja v letu 2014
4. Hidria AET na čelu konzorcija priznanih svetovnih podjetij  
imenovanega COMBILASER
5. Hidria Movent uspešna na sejmu AHR Expo v Chicagu
6. Hidria na informativnih dnevih
7. Srečanje vodstva Hidrie
8. Hidria na sejmu ISH v Frankfurtu
9. Podpiramo akcijo Čisto veselje
10. Razpis kadrovskih štipendij
11. Zaključen projekt priprave kompetenčnega modela  
zaposlenih
12. Gostili zaključno konferenco projekta SharTec
13. Notranja presoja po ISO 27001 – Informacijska varnost
14. Regijsko povezovanje s podporo predsednika Boruta Pahorja
15. Hidriini štipendisti spoznavali delo v korporaciji



16



18



24







21



19



20



22



19

- 16. V sklopu EKO dneva so nas obiskali spodnjeidrijski osnovnošolci
- 17. Z nakupom velikonočnih dobrot smo prispevali v osnovnošolski sklad
- 18. Hidria AET na Istrskem maratonu
- 19. Obisk vodstva Grundfos Madžarska
- 20. Dan Hidrie Rotomatika
- 21. Tomos Adria Classic
- 22. Uspešno zaključen projekt DO4TWO
- 23. Hidria Lamtec na sejmu CWIEME v Berlinu
- 24. Prodajna konferenca Hidrie Movent







## BI ŽELELI POSTATI DEL HIDRIINE EKIBE?

Vabimo vas, da kandidirate  
za razpisane štipendije za  
šolsko leto **2015/16**:

**STROJNIŠTVO (VI/1, VI/2, VII)**

**ELEKTROTEHNIKA (VI/2, VII)**

**Prijave pošljite najkasneje do 31. 8. 2015**  
na naslov **Hidria, d. o. o., Spodnja Kanomlja 23, 5281**  
**Spodnja Idrija, s pripisom »RAZPIS ŠTIPENDIJ«** ali na  
elektronski naslov **stipendije@hidria.com**.

### ŠTIPENDISTOM POLEG MESEČNE ŠTIPENDIJE OMOGOČAMO:

- opravljanje praktičnega izobraževanja,
- mentorstvo pri izdelavi strokovnih nalog,
- možnost financiranja dodatnih izobraževanj,
- svetovanje glede osebnega in strokovnega razvoja med šolanjem,
- srečanja, ki jih pripravimo posebej za štipendiste,
- opravljanje počitniškega dela za polnoletne štipendiste.

### PRIJAVA NAJ VSEBUJE:

- prošnjo za štipendijo z navedbo izbrane smeri ter letnika šolanja,
- življenjepis,
- zadnje šolsko spričevalo oz. potrdilo o opravljenih izpitih,
- potrdilo o vpisu za šolsko leto 2015/16 (v kolikor potrdila še nimate, ga lahko pošljete naknadno),
- priznanja in pohvale za dosežke,
- kratek sestavek o vaših pričakovanjih ter kariernem razvoju v Hidrii.

Kontakt in več informacij

W: **www.hidria.com**

E: **stipendije@hidria.com**

T: **05 37 56 642**

# Hidria

Revija Hidria izdaja: Hidria, d. o. o., Nazorjeva  
6a, 1000 Ljubljana, podružnica: Spodnja  
Kanomlja 23, 5281 Spodnja Idrija.

Revijo brezplačno prejemajo vsi zaposleni v  
družbah korporacije Hidria, vsa gospodinjstva v  
občini Idrija, poslovni partnerji, štipendisti.

**Uredniški odbor:** Tatjana Jelenc, Tanja Kenda,  
Erik Blatnik, Renato Leoni, Boštjan Tušar,  
Robert Zabukovec,

**Urednik fotografije:** Robert Zabukovec

**Naslovnica:** čista soba Hidrie AET,  
foto: Robert Zabukovec  
**Naslov uredništva:** Spodnja Kanomlja 23,  
5281 Spodnja Idrija, Slovenija

**Spletni naslov:** [www.hidria.si](http://www.hidria.si)

Na spletnih straneh Hidrie najdete vse  
dosedanje številke revije Hidria.

**Oblikovanje:** Gorazd Rovina / vizualgrif d. o. o.

**Tisk:** GRAFIKA SOČA

**Naklada:** 6.800 izvodov

## Želite brezplačno prejemati revijo Hidria?

Revijo Hidria brezplačno prejemajo vsi zaposleni v Hidriinih družbah ter vsa gospodinjstva v idrijski občini. Radi jo prebirajo tudi naši poslovni partnerji. Če revije še ne prejemate, pa bi jo v prihodnje želeli, nam pišite na naslov Hidria, d. o. o., Spodnja Kanomlja 23, 5281 Spodnja Idrija, s pripisom »Za revijo Hidria«.



# Hidria

SOLARNE REŠITVE

33 % povišanje  
nepovratnih sredstev  
»EKO sklada« za  
termosolarne sisteme

Akcija velja do 30. 9. 2015 oz. do  
razprodaje zalog.

## Termo solarne rešitve



Sistem ECO zadosti do 70 % potreb po topli sanitarni vodi. Sistem COMBI zadosti do 70 % potreb po topli sanitarni vodi in do 40 % potreb po ogrevanju. (Izkoristek je odvisen od načina ogrevanja in izolacije objekta).

Paketa ustrežata razpisnim pogojem za pridobitev subvencije EKO sklada, pri čemer postopek pridobitve subvencije z veseljem vodimo mi.

V letošnjem letu kakovostni solarni sistem Hidria po rekordno nizki ceni. Ponujamo vam dva izjemno ugodna paketa:

### Hidria Solar ECO 300/2



Za pripravo tople sanitarne vode,  
primeren za 3–5 člansko družino.

#### Vsebina paketa:

300 litrski bivalentni hranilnik toplote, dva kolektorja, solarna črpalna postaja skupaj z regulacijo in osnovni set montaže.

**Akcijska cena paketa z montažo z 9,5 % DDV:** 2.990,00 EUR

**Subvencija EKO sklada:** 768,00 EUR

**Skupni znesek s pridobljeno subvencijo EKO sklada:**

2.222,00 EUR

OPOMBA: osnovna montaža ne zajema cevne povezave med sončnimi kolektorji in hranilnikom toplote!

CENA S SUBVENCIJO  
EKO SKLADA  
2.222,00 €

Cena zajema paket z  
montažo ter 9,5% DDV

### Hidria COMBI Solar 800/5



Za dogrevanje vašega bivališča in  
sočasno pripravo tople sanitarne vode.

#### Vsebina paketa:

800 litrski sistemski zalogovnik, pet kolektorjev, modul pretočne priprave tople sanitarne vode, osnovni set montaže.

**Akcijska cena paketa z montažo z 9,5 % DDV:** 6.559,00 EUR

**Subvencija EKO sklada:** 1.640,00 EUR

**Skupni znesek s pridobljeno subvencijo EKO sklada:**

4.919,00 EUR

OPOMBA: osnovna montaža ne zajema cevne povezave med sončnimi kolektorji in hranilnikom toplote!

CENA S SUBVENCIJO  
EKO SKLADA  
4.919,00 €

Cena zajema paket z  
montažo ter 9,5% DDV

MODRA ŠTEVILKA

080 87 57

Hidria Inženiring d.o.o. / [www.hidria.com](http://www.hidria.com), [sonce@hidria.com](mailto:sonce@hidria.com)