

PRODUKT

KOMPAKTOWY I WYTRZYMAŁY

Wózek spalinowy H14-H20 EVO

NEWS

ORŁY „WPROST”

Linde MH Polska laureatem nagrody

NEWS

KLASTER COP

Linde MH Polska Członkiem Wspierającym Grupę COP

LIFESTYLE

POZA UTARTYM SZLAKIEM

Podróżowanie alternatywne

Linde PARTNER

CZAMANINEK

Producent materiałów budowlanych

Linde PARTNER

CRONIMET PL

Metale naszą pasją

TEMAT NUMERU

ZARZĄDZANIE PROJEKTAMI

JAK EFEKTYWNIE ZARZĄDZAĆ ZADANIAMI W PROJEKTACH

NEWS
NOWA GENERACJA WÓZKÓW DO KOMISJONOWANIA

NEWS
NOWA SIEDZIBA ODDZIAŁU GDAŃSK

DZIELIMY SIĘ WIEDZĄ
REGENERACJA BATERII
Dłuższa praca wózka na jednym ładowaniu





KATARZYNA
ZAJKOWSKA
Redaktor naczelny

A gdyby tak zejść z utartego szlaku? Taki sposób podróżowania poleca w rubryce Lifestyle autorka artykułu *Poza utartym szlakiem*, która opowiada o alternatywnym sposobie podróżowania. Dojście do celu szeroką, dobrze oznakowaną drogą to komfort podróży i mniejsze ryzyko, że się zgubimy gdzieś po drodze. Kiedy planujemy wyjazd na wakacje, chcemy jak najszybciej przemieścić się z punktu A do punktu B i już

na miejscu rozkoszować się wypoczynkiem. Ale nasz urlop może zacząć się już w drodze na wyznaczone miejsce – warto zjechać z głównej trasy na boczne drogi, napawać się widokami za oknem, a może nawet odkryć ciekawe miejsce, znaleźć lokalnego rzemieślnika czy miejscową knajpkę ze swojskim jedzeniem?

Życzę Państwu wielu ciekawych odkryć w te wakacje!

W NUMERZE 2/2019 lindePartner

4 | PRODUKT

KOMPAKTOWY I WYTRZYMAŁY

Wózki spalinowe **H14-H20 EVO** sprawdzają się nawet w wyjątkowo trudnych warunkach. Połączenie bezpośredniego napędu hydrostatycznego, mocnych silników i systemu Linde Load Control umożliwia szybką i precyzyjną pracę, zapewniając przy tym dużą wydajność przeładunku.

7 | NEWS

ORŁY „WPROST”

20 maja 2019 roku w sali notowań warszawskiej Giełdy Papierów Wartościowych odbyła się gala wręczenia nagród zwycięzcom tegorocznej edycji rankingu **200 NAJWIĘKSZYCH POLSKICH FIRM**. Firma Linde MH Polska została laureatem nagrody w kategorii Lider Biznesu Województwa Mazowieckiego.

9 | TEMAT NUMERU

JAK EFEKTYWIE ZARZĄDZAĆ ZADANIAMI W PROJEKTACH

Zarządzanie projektem jest jedną z tych rzeczy, które wydają się łatwe, dopóki się ich nie spróbuje. Jednak solidny plan wyznacza różnicę między sukcesem a porażką – dotyczy to bez wątpienia każdego projektu. O tym, co należy brać pod uwagę, aby osiągnąć sukces podczas realizacji projektów, piszemy w naszym najnowszym Temacie Numeru.

13 | NEWS

NOWA SIEDZIBA ODDZIAŁU GDAŃSK

Od drugiej połowy czerwca oddział Linde MH w Gdańsku zaprasza do nowej siedziby mieszczącej się w budynku nr 1 przy ulicy Jabłoniowej 46A na terenie Panattoni Park Gdańsk III.

14 | PARTNER

PRODUCENT MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH

Mimo że w Polsce wciąż wznosi się stosunkowo niewiele budynków z keramzytobetonu, to materiał ten sukcesywnie zdobywa coraz większą popularność. I nic dziwnego – ten relatywnie młody surowiec to bogactwo zalet, które czynią go wyjątkowo przydatnym materiałem w budownictwie. Wie o tym doskonale nasz Partner, firma **CZAMANINEK**, producent nowoczesnych systemów budowlanych, który oferuje najwyższej jakości produkty keramzytowe.

21 | LIFESTYLE

PODRÓŻOWANIE ALTERNATYWNE

Świat byłby nudny, gdyby nie było odmiennych kultur, innych tradycji i kolorów skóry. Gdyby śniadanie wszędzie wyglądało tak samo, a piwo w każdym kraju miało identyczny smak. Sensem podróży jest poznawanie owej różnorodności i smakowanie świata. O nocy na pustyni Wahiba Sands, popijaniu kumysu w kirgiskiej jurtce, o omańskich gościnności czy podróży kolorowym vanem wzdłuż Andów opowiada **JOANNA WNUK** – dziennikarka, podróżniczka i autorka bloga wnuczykije.pl.

26 | PARTNER

METALE NASZĄ PASJĄ

Złom metali to surowiec strategiczny dla hutnictwa. Recykling sprawia, że zużyty metal ponownie wchodzi do obiegu i staje się pełnowartościowym wyrobem. Za pośrednictwem naszego Partnera – firmy **CRONIMET PL** – skupowany, a następnie przerabiany złom staje się wsadem do pieca hutniczego i zamienia się w maszyny, urządzenia czy elementy infrastruktury.

32 | NEWS

W GRONIE LIDERÓW BIZNESU, JAKOŚCI I INNOWACYJNOŚCI

Klaster Przemysłowy dawnych terenów Centralnego Okręgu Przemysłowego to międzynarodowa grupa biznesowa działająca w kilkunastu krajach świata. Firma Linde MH zasiłowała grono Członków Wspierających Klaster COP.

34 | NEWS

NOWA GENERACJA WÓZKÓW DO KOMISJONOWANIA

Osiem nowych modeli wózków do kompletacji poziomej Linde **N20 C** to pierwsze tego typu maszyny, które zostaną wprowadzone na rynek.

36 | DZIELIMY SIĘ WIEDZĄ REGENERACJA BATERII

Kiedy zauważalny stanie się spadek efektywności akumulatora, nie zawsze należy się go pozbywać – często baterie można z sukcesem regenerować. Oferta Linde zawiera najnowocześniejszą metodę serwisowania oraz konserwacji baterii trakcyjnych.



**TERAZ RABAT AŻ 33%
NA OPONY TYPU PREMIUM
DO WÓZKÓW WIDŁOWYCH
SPECJALNA PROMOCJA OD LINDE!**

Oferta ważna do wyczerpania zapasów. Szczegóły u Twojego doradcy handlowego!



Redaktor naczelny: Katarzyna Zajkowska
Z-ca redaktora naczelnego: Karolina Drygiel
marketing@linde-mh.pl
Magazyn „LINDE PARTNER”
Nasz adres:
Linde Material Handling Polska Sp. z o.o.
03-044 Warszawa
ul. Płochocińska 59
tel: + 48 22 420 61 00
fax: + 48 22 420 61 01
www.linde-mh.pl
Nakład: 4 250 egz.
WYDAWNICTWO BEZPŁATNE
Wszelkie prawa zastrzeżone
All rights reserved Copyright © 2008-2019
Linde Material Handling Polska Sp. z o.o.



Wózki spalinowe H14-H20 EVO sprawdzają się nawet w wyjątkowo trudnych warunkach. Połączenie bezpośredniego napędu hydrostatycznego, mocnych silników i systemu Linde Load Control umożliwia szybką i precyzyjną pracę, zapewniając przy tym dużą wydajność przeładunku. Jednocześnie koszty serwisowe są utrzymane na niskim poziomie, ponieważ napęd bezpośredni nie wymaga skrzyni biegów, sprzęgła ani hamulców bębnowych, a w konsekwencji także konserwacji. Do wyboru jest silnik Diesla oraz silniki na LPG lub CNG – wszystkie oszczędne i niskoemisyjne.



KOMPAKTOWY I WYTRZYMAŁY | PRODUKT

KOMPAKTOWY I WYTRZYMAŁY WÓZEK SPALINOWY Z PRZECIWWAGĄ

H14 – H20^{EVO}® | Napęd Diesel, LPG lub CNG | Udźwig 1400-2000 kg | Seria 391-00

BEZPIECZEŃSTWO

Linde Protector Frame (rama nośna Linde): ochronny daszek wraz z ramą nośną tworzą wytrzymałą i całkowicie zamkniętą strefę ochronną zapewniającą operatorowi wysoki poziom bezpieczeństwa. Siłowniki pochyłu masztu zamontowane są na górze kabiny i zapewniają płynną kontrolę ruchów masztu. Dzięki takiemu rozwiązaniu ładunek pozostaje stabilny niezależnie od warunków pracy wózka. Powyższa unikalna cecha masztu pozwala na zastosowanie węższych profili, co znacząco zwiększa widoczność z kabiny przez maszt.

WYDAJNOŚĆ

Niskie zużycie paliwa i niewielki poziom emisji spalin to zaledwie kilka spośród wielu cech wózka decydujących o jego niezwyklej wydajności. Zaawansowana technologia silnika i systemu napędowego w połączeniu z oryginalnym systemem Linde Load Control pozwala

operatorowi w pełni wykorzystać potencjał wózka i zwiększyć wydajność pracy. Obsługa wszystkich funkcji masztu jest komfortowa, a przede wszystkim precyzyjna.

KOMFORT

Nisko umiejscowiony schodek dostępu umożliwia komfortowe wsiadanie i wysiadanie z wózka. Kabina w wózkach Linde została zaprojektowana zgodnie z najnowszymi standardami ergonomii stosowanymi w kabinach samochodowych. Ponadto ergonomiczna konstrukcja wózka pozwala na zachowanie najwyższego możliwego poziomu komunikacji między operatorem a maszyną. Inne elementy przyczyniające się do wysokiego komfortu pracy z wózkami Linde to przestronna kabina czy wyjątkowo komfortowy fotel z regulowanymi ustawieniami podłokietnika.

NIEZAWODNOŚĆ

Wózek już niejednokrotnie dowiódł swojej niezawodności w pracy w wymagających aplikacjach. Odizolowanie od siebie masztu, napędu, kabiny i chassis skutkuje redukcją wstrząsów i wibracji. Chassis jest spawane z wykorzystaniem najnowocześniejszych technologii spawalniczych w celu zapewnienia maksymalnej wytrzymałości i trwałości. Elastyczne, bezobsługowe mocowania osi i siłowników przechytu wpływają na redukcję przestojów wózka i kosztów eksploatacyjnych.

PRODUKTYWNOŚĆ

Ponad 50 lat prac nad optymalizacją systemu hydraulicznego Linde przyniosło imponujące efekty. Oryginalny napęd hydrostatyczny Linde wyeliminował koszty związane ze skrzynią biegów, sprzęgłem, mechanizmem różnicowym oraz hamulcami. W rezultacie przestoje wózka zostały zredukowane, a wydajność pracy wzrosła. ►

CECHY SZCZEGÓLNE

Oryginalny napęd hydrostatyczny Linde

- Czułe, płynne i precyzyjne sterowanie jazdą
- Brak sprzęgła, mechanizmu różnicowego czy hamulców bębnowych dzięki zastosowaniu bezpośredniego napędu hydrostatycznego Linde
- Wytrzymały system napędowy, który sprawdza się nawet w bardzo wymagających aplikacjach



Linde Protector Frame

- Zabudowane chassis oraz rama wytwarzana z wykorzystaniem robotów spawalniczych zapewniają maksymalną trwałość i bezpieczeństwo komponentów wewnętrznych
- Łatwy dostęp w celach serwisowych ze względu na zdejmowane panele serwisowe i otwieraną pokrywę silnika

Dwupedałowy system sterowania Linde

- Szybka i płynna zmiana kierunku jazdy bez konieczności odrywania stopy od pedału
- Krótki skok pedału
- Obsługa bez obciążenia nóg
- Operator pozostaje wydajny przez długi czas

Linde Load Control

- Joysticki w podłokietniku do obsługi wszystkich funkcji masztu
- Precyzyjna i niemęcząca obsługa wszystkich funkcji masztu – bezpieczna i wydajna obsługa ładunku
- Obroty silnika automatycznie dopasowują się do zapotrzebowania hydrauliki

Zaawansowana technologia silnika

- Nowoczesne silniki Diesel, LPG i CNG
- Wysoki moment obrotowy
- Wyjątkowo niskie zużycie paliwa i emisji spalin, sporo poniżej dopuszczalnych limitów w UE



Przedział operatora

- Zaawansowany design wnętrza kabiny zwiększa komfort pracy operatora
- Przestronne miejsce pracy ze sporą ilością miejsca na nogi
- Doskonała widoczność na ładunek i otoczenie dzięki wąskim profilom masztu
- Elastyczne połączenia masztu i osi absorbują wstrząsy i vibracje wynikające z nierówności podłoża
- Minimalny hałas, niemęcząca praca

Linde Truck Control (LTC)

- Możliwość dostosowania parametrów pracy wózka do indywidualnych aplikacji
- Wysoka niezawodność przez zdwojenie wszystkich systemów monitorujących pracę wózka
- Całkowicie szczelna obudowa sterownika uniemożliwia dostanie się do środka kurzu i wilgoci
- Automatyka kontrola prędkości silnika podczas pracy z ładunkiem

Doskonała widoczność przez maszt

- Doskonała widoczność przez wąskie profile masztu
- Pełen udźwig do maksymalnej wysokości podnoszenia
- Doskonałe wartości udźwigu resztkowego
- Bezobsługowe, elastyczne, gumowe połączenie masztu i osi oraz siłowników przechyłu
- Elektroniczna kontrola kąta przechyłu
- Elektroniczne wytłumianie w krawcowych pozycjach pochyłu przód/tył



Orły „Wprost”

Linde Material Handling Polska Sp. z o.o. laureatem nagrody Orły „Wprost” w kategorii Lider Biznesu Województwa Mazowieckiego



W PONIEDZIAŁEK 20 MAJA 2019 ROKU W SALI NOTOWAŃ WARSZAWSKIEJ GIEŁDY PAPIERÓW WARTOŚCIOWYCH ODBYŁA SIĘ GALA WRĘCZENIA NAGRÓD ZWYCZAJOM TEGOROCZNEJ EDYCJI RANKINGU 200 NAJWIĘKSZYCH POLSKICH FIRM.

To nagroda dla tych, którzy wnoszą wyjątkowy wkład w rozwój gospodarki, regionu oraz państwa. Dla tych, którzy na co dzień dbają o Rzeczpospolitą nie tylko w wielkich przedsiębiorstwach, ale również w tych z pozoru niewielkich działaniach, które ostatecznie kreują charakter dzisiejszej Polski.

Nagroda nawiązuje do wyróżnienia, które otrzymał od Instytutu im. Prezydenta Ryszarda Kaczorowskiego wydawca „Wprost” Michał Maciej Lisiecki. W codziennej działalności dowiódł on, że prowadząc biznes, można być patriotą i dumnie działać na rzecz Polski. Symbolem wyróżnienia stało się godło Państwa Polskiego – wizerunek Orła Białego – które od 1945 roku wisiało w tzw. „Zamku”, siedzibie Prezydenta i Rządu II RP przy 43 Eaton Place w Londynie.

Podczas Gali mieliśmy zaszczyt odebrać nagrodę w kategorii Lider Biznesu Województwa Mazowieckiego. *Bardzo dziękujemy za to wyróżnienie. Bez ciężkiej pracy i zaangażowania naszych pracowników oraz zaufania naszych Klientów nie osiągnęlibyśmy wyników, dzięki którym mogliśmy się znaleźć w gronie tak znamienitych laureatów – powiedziała Katarzyna Zajkowska, Marketing Manager w firmie Linde MH Polska, odbierając nagrodę w imieniu firmy.*

Orły „Wprost” to nagroda dla firm, samorządów, wybitnych osobowości regionu oraz projektów transgranicznych i ponadnarodowych.

wybierane są firmy osiągające najlepsze wyniki finansowe. Bisnode sprawdza, czy kandydaci do nagrody nie są notowani na listach dłużników. Zestawienie Orłów „Wprost” ma charakter ogólnopolski, nagrody są wręczane na galach regionalnych. ▀



Katarzyna Zajkowska (Marketing Manager, Linde Material Handling Polska Sp. z o.o.) podczas gali wręczania nagrody Orły „Wprost”

FINANSOWANIE WÓZKÓW WIDŁOWYCH

Twój magazyn dzięki wózkom widłowym Linde sfinansowanym przez SG Equipment Leasing Polska może być jeszcze bardziej nowoczesny i lepiej sprostać wyzwaniom konkurencji.

Finansujemy nowe, a także używane wózki widłowe oraz szerokie spektrum maszyn i pojazdów.

+48 608 537 700, anna.rybacka@sgef.pl

www.sgef.pl

THE FUTURE IS YOU  SOCIETE GENERALE
Equipment Finance

SG Equipment Leasing Polska Sp. z o.o.; ul. Marszałkowska 111, 00-102 Warszawa, tel. +48 22 528 46 00, tel. +48 22 528 46 40, leasing@sgef.pl
Kapitał Zakładowy 17.259.000,00 zł, KRS: 0000069556, NIP 526 17 40 388, REGON 012384296.

ZARZĄDZANIE PROJEKTAMI | TEMAT NUMERU

ZARZĄDZANIE PROJEKTAMI

JAK EFEKTYWNIE
ZARZĄDZAĆ ZADANIAMI
W PROJEKTACH



PODSTAWOWĄ DEFINICJĄ PROJEKTU JEST „TYMCZASOWE PRZEDSIĘWZIĘCIE PODJĘTE W CELU STWORZENIA UNIKALNEGO PRODUKTU, USŁUGI LUB REZULTATU”. ŚRODOWISKO PROJEKTOWE BARDZO RÓŻNI SIĘ OD TYPOWYCH CODZIENNYCH OPERACJI LUB PRACY REGULARNEGO ZESPOŁU, KTÓRY WYKONUJE SVOJE CZYNNOŚCI KAŻDEGO DNIA. FAKT, ŻE PROJEKT MA CHARAKTER TYMCZASOWY, MA NA ZATRUDNIONY W RAMACH PROJEKTU PERSONEL OGROMNY WPŁYW POD WZGLĘDEM MOTYWACJI, ZAANGAŻOWANIA W WYKONYWANĄ PRACĘ I LOJALNOŚCI WOBEC PROJEKTU. PROJEKTY RZADKO KOŃCZĄ SIĘ NIEPOWODZENIEM, ALE LUDZIE NIE SĄ NIEZAWODNI!

ZARZĄDZANIE PROJEKTEM JEST JEDNĄ Z TYCH RZECZY, KTÓRE WYGLĄDAJĄ ŁATWO, DOPÓKI NIE SPRÓBujesz

Podstawy zarządzania projektem od początku do końca wymagają zespołu osób o różnych talentach i umiejętnościach. Osoby te są odpowiedzialne za planowanie i realizację celów, a do tego potrzeba nie tylko pracy i materiałów. Każdy projekt podąża za swoim cyklem życia. Solidny plan może wyznaczać różnicę między sukcesem a porażką. Dotyczy to każdego projektu – w tej kwestii nie ma wyjątków.

Zarządzanie projektami wymaga odpowiedniego przygotowania i jest to umiejętność, której warto się nauczyć. Warto stosować zasady zarządzania projektami niezależnie od wielkości przedsięwzięcia – taka metoda pracy ma przynajmniej 10 konkretnych zalet:

1. OKREŚLA PLAN I ORGANIZUJE CHAOS Projekty są naturalnie chaotyczne. Podstawową funkcją biznesową zarządzania projektami jest organizowanie i planowanie projektów, aby oswoić ten chaos. Wyraźna ścieżka wytyczona od początku do końca zapewnia, że wynik projektu spełnia wyznaczone cele.

2. ORGANIZUJE ZADANIA W POSTACI HARMONOGRAMU I PAKIETÓW ZADAŃ Bez harmonogramu projekt ma większe prawdopodobieństwo opóźnień i przekroczenia kosztów. Harmonogram i pakiety zadań są kluczem do sukcesu projektu.

3. ZACHĘCA DO PRACY ZESPOŁOWEJ Projekt łączy ludzi w celu wymiany pomysłów i dostarczenia inspiracji. Współpraca jest podstawą efektywnego planowania i zarządzania projektem.

4. MAKSYMALIZUJE ZASOBY Zasoby, zarówno finansowe, jak i ludzkie, są drogie. Dzięki egzekwowaniu dyscypliny w ramach zarządzania projektami, na przykład poprzez śledzenie terminowości realizacji zadań oraz zarządzanie ryzykiem, wszystkie zasoby są wykorzystywane efektywnie i ekonomicznie.

5. USPRAWNIA ZARZĄDZANIE INTEGRACJĄ Projekty nie odbywają się w próżni – muszą być zintegrowane z procesami biznesowymi, systemami i organizacjami. Nie można zbudować systemu sprzedaży, który nie integruje się z procesem sprzedaży i organizacją sprzedaży. Nie dawałoby to zbyt wiele wartości dodanej. Integracja jest często kluczem do potwierdzenia wartości projektu. Zarządzanie projektem potwierdza i podtrzymuje integrację z procesami i systemami przedsiębiorstwa.

6. UMOŻLIWIA KONTROLĘ KOSZTÓW Niektóre projekty mogą kosztować znaczną ilość pieniędzy, więc systematyczna kontrola realizacji założeń budżetowych jest niezbędna. Stosowanie metod zarządzania projektami znacznie zmniejsza ryzyko przekroczenia budżetu.

7. ZARZĄDZA ZMIANĄ Projekty zawsze odbywają się w konkretnym środowisku pracy, w którym nic nie jest stałe poza zmianą. Zarządzanie zmianą jest zadaniem złożonym i zniechęcającym. Zmiana nie jest dodatkiem do projektów – projekty są zmianą, a zarządzanie projektem pozwala na zarządzanie zmianą. ►

8. ZARZĄDZA JAKOŚCIĄ Jakość jest wartością tego, co nasza organizacja wytwarza. Zarządzanie projektem identyfikuje i kontroluje jakość. Wynikiem tego jest wysoka jakość produktu lub usługi oraz zadowolony klient.

9. UMOŻLIWIA ZACHOWANIE I PRZEKAZYWANIE WIEDZY Projekty generują wiedzę lub przynajmniej powinny ją generować. Wiedza stanowi istotną przewagę w większości firm, jednak pozostawiona sama sobie, bez metod zarządzania i przekazywania, szybko zanika. Zarządzanie projektami zapewnia, że wiedza jest przechwytywana, zbierana i przekazywana w organizacji.

10. UCZY NA BŁĘDACH Czasami projekty kończą się niepowodzeniem. Kiedy tak się dzieje, ważne jest, aby wyciągać wnioski i uczyć się na przyszłość. Systematyczne zarządzanie projektami zapewnia stały proces uczenia się i poprawy w organizacji.

Warto zdać sobie sprawę z tego, jak istotne jest przygotowanie pracowników do pracy w środowisku projektowym i jak ważne jest posiadanie ludzi, którzy umieją zarządzać projektami. **Lista umiejętności skutecznego kierownika projektu** składa się z kilku lub kilkunastu punktów. Naszym zdaniem te, które wymieniamy poniżej, są absolutnie niezbędne dla zapewnienia sukcesu nawet najmniejszego projektu.

KOMUNIKACJA We wszystkich elementach życia zawodowego najczęstszą skargą dotyczącą organizacji jest brak komunikacji. Kierowanie projektem wymaga jasnej komunikacji na temat celów, odpowiedzialności, wyników, oczekiwań i informacji zwrotnej. Lider projektu jest również ogniwem łączącym zespół z większą organizacją. Musi być on w stanie skutecznie negocjować i wykorzystywać perswazję, gdy jest to niezbędne do zapewnienia sukcesu zespołu i projektu. Organizacja Project Management Institute sugeruje, że kierownik projektu powinien poświęcić 90% czasu na komunikację.

OPANOWANIE Są chwile, kiedy sprawy nie idą zgodnie z oczekiwaniami. W takich przypadkach kierownik projektu musi zachować spokój i być opanowany bez względu na poziom presji, pod jaką się znajduje. Lider projektu, który ma wysoką odporność i potrafi zachować spokój, rozumie, że takie zdarzenia są normalną cechą każdego projektu. Taka postawa pozwala postrzegać stresujące wydarzenia jako interesujące, a kierownik projektu czuje, że może wpłynąć na wynik danego zdarzenia.

EMPATIA/WSPÓŁCZUCIE Empatia nie może być mylona z sympatią. Chociaż słowa są podobne, to jednak znaczą zupełnie co innego. Empatia to zrozumienie. Dobry kierownik projektu musi zrozumieć, że istnieje życie poza miejscem pracy i że ludzie nie są maszynami bez emocji. W ten sposób rozwinięte osobiste relacje z członkami zespołu, które posłużą jako narzędzie do osiągnięcia lepszych wyników.



We wszystkich elementach życia zawodowego najczęstszą skargą dotyczącą organizacji jest brak komunikacji

Inne umiejętności, jakie umieszczamy na liście cech dobrego kierownika projektu, to:

WIZJA Kierownik projektu, który rozwija się dzięki zmianom, rozumie, jakie zadanie stoi przed zespołem i umie wyartykułować, w jaki sposób cele projektu zostaną osiągnięte.

UCZCIWOŚĆ Kierownik projektu powinien praktykować to, co głosi, dzięki czemu będzie zdobywać zaufanie.

ENTUZJAZM/PASJA Entuzjastyczni kierownicy są zaangażowani w realizację celów i wyrażają to zaangażowanie poprzez optymizm.

KOMPETENCJE Najlepiej, jeśli kierownicy projektów są wybierani na podstawie ich zdolności do skutecznego kierowania innymi, a nie na podstawie technicznej wiedzy specjalistycznej.

DELEGOWANIE Kierownik projektu powinien być w stanie rozpoznać umiejętności i wiedzę fachową członków swojego zespołu i odpowiednio przydzielić lub delegować zadania.

BUDOWANIE ZESPOŁU Kierownik projektu musi być dobrym budowniczym zespołu – silną osobą, która dostarcza spoiwo utrzymujące zespół we wspólnym działaniu i dążeniu do celu.

ROZWIĄZYWANIE PROBLEMÓW Efektywny kierownik projektu powinien być w stanie rozwiązać wszystkie problemy pojawiające się zarówno w zespole, jak i w samym projekcie. ►

Dobrego kierownika powinno charakteryzować wiele cech, m.in. opanowanie, empatia, komunikatywność i uczciwość



8 KROKÓW DO POMYŚLNEGO OPRACOWANIA ROZWIĄZANIA

Warto starać się pracować nad sukcesem wdrożenia już na etapie projektowania rozwiązań. Im lepiej zdefiniowane są zadania oraz oczekiwania obejmujące etap przygotowania rozwiązania (a więc jeszcze etap sprzedaży konsultatywnej), tym łatwiej jest zaplanować wdrożenie takiego rozwiązania na czas i zgodnie z założonym budżetem.

1 DEFINICJA PROJEKTU



Pisemna specyfikacja projektu, dokładne rozgraniczenie planowanego zadania i określenie planowanej wielkości docelowej rozwiązania.

2 OPIS STANU OBECNEGO



Opis wszystkich obszarów istotnych dla zaprojektowania rozwiązania oraz związanych z nim procesów pracy i kluczowych danych (danych dotyczących produktów, referencji magazynowych i samego magazynu, wydajności, wymaganych czasów dla każdego procesu, celów biznesowych i oczekiwań klienta).

3 FAZA ANALIZY



Określenie słabych punktów istniejących procesów pracy, przepustowości i czasu realizacji, wskaźników błędów, przypadków uszkodzeń i kluczowych danych liczbowych (magazynowanie, transport, kompletacja) rejestrowanych w czasie rzeczywistym w stanie rzeczywistym.

4 OKREŚLENIE POTENCJAŁU



Określenie możliwości zmian w zakresie organizacji procesów, nowych technologii i technologii informatycznych, które mają być zastosowane, a także określenie pożądanego stanu docelowego.

5 PLAN DZIAŁANIA



Sporządzenie wykazu wszystkich niezbędnych środków dotyczących struktury zamówień, procesów i technologii informatycznych (koncepcja celu), sporządzenie planu kosztów i harmonogramu z określeniem możliwych oszczędności.

6 PRZYGOTOWANIE ROZWIĄZAŃ



Opracowanie rozwiązań w zakresie technologii, organizacji pracy, kontroli jakościowej i administracji oraz określenie sposobu ich wdrożenia w istniejących i uzgodnionych strukturach firmy klienta.

7 PORÓWNANIE ROZWIĄZAŃ



Porównanie opracowanych możliwych rozwiązań i stworzenie matrycy decyzyjnej na podstawie najważniejszych parametrów projektu, uwzględnienie potencjału oszczędności i określenie oczekiwanego zwrotu z inwestycji.

8 PODSUMOWANIE DLA ZARZĄDU



Opracowanie rekomendacji na podstawie najważniejszych kryteriów projektowanego rozwiązania i celów biznesowych jako podstawy do podjęcia decyzji przez klienta.

DEFINIOWANIE PROJEKTU

Oto 6 istotnych kwestii, które należy brać pod uwagę przy definiowaniu projektu:

1. UMOWA Z INTERESARIUSZAMI Ważne jest, aby uzgodnić, co nie wchodzi w zakres projektu, a co w niego włączamy. Zdefiniowanie zakresu projektu wydaje się w zasadzie oczywiste. Łatwo jest jednak przyjąć w tej kwestii założenia od różnych interesariuszy w zakres projektu. Najprostszym sposobem uniknięcia tej sytuacji jest zwrócenie się do interesariuszy projektu o dokładne opisanie struktury podziału pracy. Prośba o taki opis wymusi skrupulatną analizę wymagań, co pozwoli później zaoszczędzić dużo czasu i kosztów.

2. NIE NALEŻY ZBYT WCZEŚNIE PRZECHODZIĆ DO ETAPU PLANOWANIA Bez jasnej znajomości zakresu projektu planowanie będzie nieefektywne. Kuszące jest przyjmowanie założeń i zbyt wczesne wchodzenie w fazę planowania, a nie żmudne uzgadnianie szczegółowego zakresu prac. Skrócenie czasu pracy doprowadzi do powstania kolejnych problemów dopiero później.

3. ZAANGAŻOWAĆ WSZYSTKICH ZNAJĄCYCH SIĘ NA ZAGADNIENIACH, KTÓRYCH DOTYCZY PROJEKT Opracowanie planu działania oraz struktury podziału pracy daje zespołowi projektowemu możliwość zaangażowania w pracę każdego, kto najlepiej zna zagadnienia, których dotyczy projekt. Ci, którzy wcześniej brali udział w podobnych projektach, z łatwością zauważą brakujące elementy w planie działania dzięki swojemu doświadczeniu. Ten etap to także okazja do zaangażowania szerszego zespołu projektowego we wspólną pracę, co wspiera efektywne budowanie zespołu



Alokacja zasobów, czyli kto będzie wykonywał pracę uzgodnioną na etapie planowania

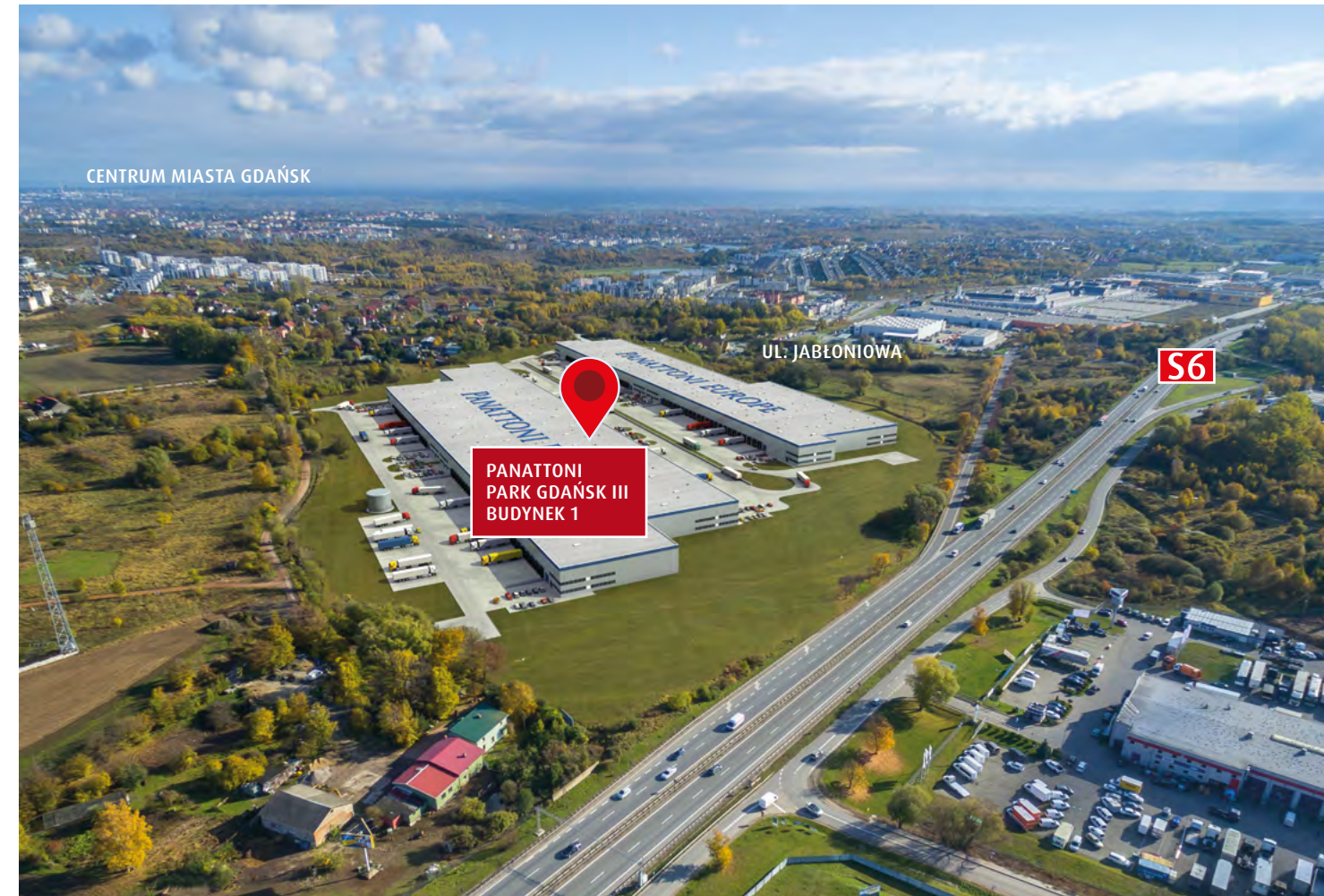
Zespół, w którym każdy zna swoje zadanie i zakres obowiązków, działa znacznie efektywniej

projektowego i jednocześnie umożliwia stworzenie wspólnej wizji pracy.

4. IGNOROWANIE HARMONOGRAMU NA POCZĄTKU PRACY Stworzenie struktury podziału pracy pozwala zespołowi projektowemu logicznie zdefiniować zadania lub produkty bez niepotrzebnego zajmowania się harmonogramem, który pojawia się później na etapie planowania. Dzięki temu, że każdy etap definiowania i planowania projektu jest wykonywany metodycznie, uzyskujemy lepsze rezultaty i zwiększamy szanse powodzenia projektu.

5. KORZYŚCI Z PLANOWANIA WSTĘPNEGO Opracowanie matrycy przydziału odpowiedzialności przed etapem planowania pozwala zespołowi projektowemu uniknąć rozproszenia uwagi na zbyt wczesnym etapie. Zanadto kuszące jest modyfikowanie zapotrzebowania na zasoby ze względu na założenia dotyczące dostępności zamiast prostego i metodycznego uzgadniania, kto powinien być odpowiedzialny za jaką pracę. Ważne jest również zachowanie rozróżnienia pomiędzy odpowiedzialnością (na tym etapie) i alokacją zasobów (kto będzie wykonywał pracę uzgodnioną na etapie planowania).

6. PROGRAMY I PROJEKTY Często występuje duże zamieszanie pomiędzy programami i projektami, a nawet tytułami kierownika projektu, kierownika programu, dyrektora projektu i dyrektora programu. Na tym etapie powinno to być jasne. Zarządzanie projektem jest jak żonglowanie trzema piłkami: czasem, kosztem i jakością. To jak trupa cyrkowców stojących w kółku, z których każdy żongluje tymi piłkami i wymienia się od czasu do czasu (źródło: Geoff Reiss). ▽



Nowa siedziba oddziału Linde Material Handling w Gdańsku

OD DRUGIEJ POŁOWY CZERWCA ODDZIAŁ GDAŃSK ZAPRASZA DO NOWEJ SIEDZIBY MIESZCZĄCEJ SIĘ W BUDYNKU NR 1 PRZY ULICY JABŁONIOWEJ 46A NA TERENIE PANATTONI PARK GDAŃSK III.

trójmiasto to największy ośrodek portowy i jeden z ważniejszych ośrodków gospodarczych w Polsce. Z myślą o naszych Klientach zlokalizowanych na północy kraju firma Linde Material Handling Polska postanowiła przenieść swój oddział z Pruszcza Gdańskiego do Gdańska.

Nowa lokalizacja jest znakomicie skomunikowana, znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie obwodnicy Gdańska, jedynie 11 km od lotniska, 15 km od Portu morskiego Gdańsk i 9 km od centrum miasta, co zapewnia łatwy dojazd, dogodny dostęp dla samochodów osobowych i dostawczych oraz miejsca parkingowe dla Klientów. Dodatkową zaletą nowej siedziby stanowi przestronna i nowoczesna część biurowa, większa powierzchnia magazynu oraz 3 stanowiska serwisowe co gwarantuje komfortowe warunki pracy pracownikom Linde, a Klientom naszej firmy sprawniejszą i bardziej komfortową obsługę handlową. ▽

Serdecznie zapraszamy do nowej siedziby oddziału Gdańsk.

Linde Material Handling Polska Sp. z o.o. Oddział Gdańsk

Panattoni Park Gdańsk III, Budynek 1
ul. Jabłoniowa 46A, 80-175 Gdańsk
Tel. 58 350 61 00



CZAMANINEK®
MOC W JAKOŚCI



Czamaninek

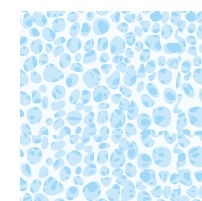
PRODUCENT MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH

Gлина jest jednym z najstarszych surowców wykorzystywanych przez człowieka. Stosowano ją nie tylko do wyrobu ceramiki, stanowiła też bowiem popularny materiał budowlany. Z powodzeniem konstruowano za jej pomocą domy, minarety, wznoszono nawet całe miasta. Choć towarzyszyła ludzkości od zarania dziejów, zarówno doświadczając lat świetności, jak i pozostając w cieniu, to dopiero na początku XX wieku doszło do szczególnego przełomu związanego z jej udziałem.

Był 1913 rok, kiedy w cegielni N. T. Hayde'a w Stanach Zjednoczonych doszło do awarii spowodowanej zbyt wysoką temperaturą wewnątrz pieca. Palacz wysypał za dużą ilość miału węglowego, po czym... zasnął. Ta, wydawać by się mogło, bardzo niefortunna sytuacja dała jednak początek niezwykłemu odkryciu. Zamiast wypalanej cegły w piecu pojawiła się brunatna, nieforemna masa, którą przerażony pracownik zaczął rozłupywać. Powstałe w ten sposób twarde, a przy tym zadziwiająco lekkie, „nadmuchane” grudki wzbudziły ciekawość właściciela cegielni, który postanowił zbadać, a ostatecznie opatentować kruszywo. Nowopowstały produkt otrzymał wówczas nazwę haydite i już 4 lata po przełomowym incydencie zaczął być wytwarzany w jednym z zakładów w Kansas City. Na początku materiał stosowano przede wszystkim w produkcji lekkiego betonu, postanowiono jednak użyć go także w nieco zaskakującym celu – rozpoczęto konstruowanie kadłubów statków i okrętów z jego wykorzystaniem. Jednym z pierwszych rezultatów tych przedsięwzięć był powstały w 1919 roku tankowiec Selma.

Do 1939 roku uruchamiano kolejne wytwórnie kruszywa w Kanadzie, Szwecji, Norwegii i Danii. Po wojnie, kiedy zapotrzebowanie na materiały budowlane znacznie wzrosło, zakłady produkujące haydite zaczęły powstawać

na całym świecie. Materiał znalazł zastosowanie nie tylko w budownictwie, ale także w geotechnice, rolnictwie, ogrodnictwie czy rozwiązaniach mających na celu ochronę środowiska. W krajach anglojęzycznych znany jest jako LECA (ang. *lightweight expanded clay aggregate*), w Niemczech – Blähton, u nas natomiast niegdyś jako gliniec, a obecnie – keramzyt (od greckiego określenia gliny garncarskiej: keramos). Choć w Polsce wciąż wznosi się stosunkowo niewiele budynków z keramzytobetonu, to materiał ten sukcesywnie zdobywa coraz większą popularność. I nic dziwnego – ten relatywnie młody surowiec to bogactwo zalet, które czynią go wyjątkowo przydatnym materiałem w budownictwie. Wie o tym doskonale nasz Partner – firma **Czamaninek** – producent nowoczesnych systemów budowlanych, który oferuje najwyższej jakości produkty keramzytowe.

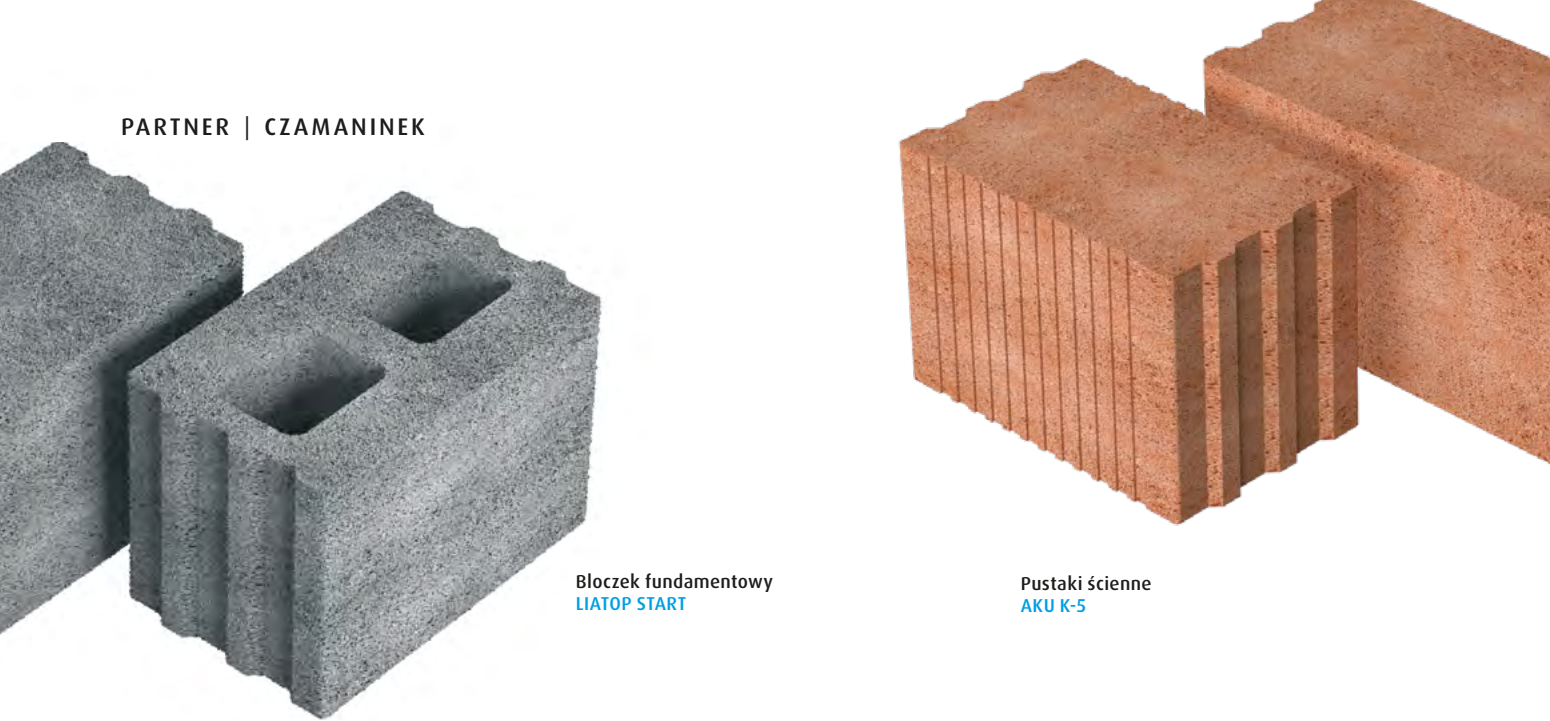


KERAMZYT to lekkie kruszywo budowlane otrzymywane w wyniku wypalania w piecach obrotowych w temperaturze 1200°C łatwo pęczniejących glin. Firma Czamaninek używa do produkcji najwyższej jakości keramzytu o frakcjach 1:4 i 4:8. Keramzyt jest materiałem ekologicznym, obojętnym chemicznie, niepalnym, tłumiącym hałas, posiadającym wysoką izolacyjność cieplną, odporność na czynniki chemiczne, atmosferyczne oraz grzyby, owady czy gryzonie.

SUKCES WYNIKA Z JAKOŚCI

Firma Czamaninek pojawiła się na rynku w 1991 roku z inicjatywy Czesława Sadowskiego. Funkcjonowała wówczas jako zakład zaopatrzenia rolnictwa (produkcja pasz, nawozów, środków ochrony roślin itp.). Po pewnym czasie właściciele postanowili zmienić charakter działalności i tak w 2004 roku wraz z zakupem pierwszego samochodu ciężarowego rozpoczął się nowy rozdział w historii firmy. Najpierw sama dystrybucja, a po zainstalowaniu pierwszej maszyny stacjonarnej także produkcja materiałów budowlanych rok po roku umacniały pozycję rodzinnego przedsiębiorstwa na rynku budowlanym. I tak jak na przykład w 2004 roku odebrano 20 m³ keramzytu, tak obecnie wartość ta osiągnęła aż 60 000 m³ tego materiału.

Zakład produkcyjny zlokalizowany jest niemal w centrum Polski, w miejscowości Czamaninek w województwie kujawsko-pomorskim, jednak przedstawiciele techniczno-handlowi firmy działają na terenie prawie całego kraju. Głównym celem działalności naszego Partnera jest sprostanie nawet największym wyzwaniom stawianym przez klientów. Firma Czamaninek oferuje bogaty asortyment wyrobów keramzytowych i betonowych. Dzięki stałości procesów technologicznych i wysokiemu stopniowi powtarzalności wyrobów każdy produkt odznacza się niepodważalną jakością. Nasz Partner posiada własne laboratorium betonu oraz certyfikat na wyroby betonowe, dysponuje ponadto własnym transportem samowyładowczym. Dzięki najnowocześniejszym rozwiązaniom w obszarze transportu materiałów ciężkich nasz Partner dostarcza swoje produkty na każdą budowę i dokładnie we wskazane miejsce. Na flotę składają się samochody ciężarowe o ładowności 24 ton, z których część jest wyposażona w żurawie HDS, reszta zaś w wózki podwieszane. ►



Błoczek fundamentowy
LIATOP START

Pustaki ścienne
AKU K-5

NOWE WYDANIE
FUNDAMENTÓW

Fundament to podstawa budowli, gwarancja jej trwałości, to także najbardziej obciążona część budynku, musi być więc wykonany z wysokiej jakości materiałów. Firma Czamaninek zapewnia najlepsze rozwiązanie na start – bloczki przeznaczone do wykonywania ścian fundamentowych i piwnicznych. W ofercie znajduje się zarówno klasyczny błoczek betonowy 12 i 14, jak i nowoczesne produkty zawierające keramzyt: mocny i lekki błoczek keramzytowy BF-38 czy nowoczesny i uniwersalny LIATOP START [BS]. Charakteryzuje je wyjątkowa wytrzymałość, izolacyjność cieplna, niska masa własna, a w przypadku błočka LIATOP START grube i mocne ścianki. Bloczki są dużo większe od dostępnych na rynku standardowych błočków betonowych, dzięki czemu murowanie jest szybsze, a zużycie zaprawy znacznie mniejsze. Beton lekki, z którego są wykonane pustaki, posiada lepsze właściwości termoizolacyjne niż zwykły błoczek betonowy. Ponadto dzięki komorom powietrznym w błočku LIATOP START jego termoizolacyjność zwiększa się jeszcze bardziej.

Budowanie w technologii firmy Czamaninek gwarantuje wysoką jakość i trwałość, jest szybkie, łatwe i dużo mniej obarczone popelnieniem błędów. Oferta przedsiębiorstwa to kompletne i nowoczesne rozwiązanie systemowe – doskonałej jakości produkty oraz wsparcie profesjonalnych doradców na każdym etapie prac to gwarancja sukcesu każdej budowy.

NIEWYCZERPALNE
ZAPASY CIEPŁA

Aby zapobiec utracie energii z otoczenia, firma Czamaninek zaprojektowała pustak ścienny, który sprzyja magazynowaniu ciepła: CZAMANINEK AKU K5. Dzięki zastosowanym materiałom (keramzyt i lekki beton) pustak ten ma bardzo niską nasiąkliwość oraz wysoką paroprzepuszczalność – ściana zarówno oddycha, jak i magazynuje ciepło. Kolejne zalety to porowata powierzchnia, grube i mocne ścianki ułatwiające montaż kołków rozporowych, a także układ zamków pióro-wpust, który umożliwia murowanie bez spoiny pionowej – wszystko to czyni AKU K5 idealnym pustakiem do konstrukcji ścian wewnętrznych i zewnętrznych. Keramzyt sprawia, że błoczek jest ciepły i lekki jak gazobeton, a przy tym naturalny jak ceramika.

KOMINY Z DOŻYWOTNIĄ
GWARANCJĄ

Firma Czamaninek oferuje także ceramiczne systemy kominowe PLEWA oraz pustaki wentylacyjne CZAMANINEK przeznaczone do budowy kominów i grawitacyjnych systemów wentylacyjnych. Idealne dopasowanie elementów oraz gazoszczelność gwarantują bezpieczeństwo użytkowania. Inne zalety to aerodynamiczne zakończenie wylotu komina, grubościenna ceramiczna rura (a co za tym idzie – minimalna paroprzepuszczalność), glazura we wnętrzu przewodu kominowego przeznaczonego do pracy mokrej (łagodne spływanie agresywnego kondensatu), sprawdzony laboratoryjnie kształt rury PLEWA, długa rura (50 cm; mniej spoin i szybki montaż) czy nieograniczona czasowo gwarancja. Pustaki kominowe i wentylacyjne CZAMANINEK (1, 2, 3, 4-komorowe) stanowią idealne uzupełnienie systemu kominowego.

Pustaki stropowe Czamaninek K-9 70 EU
i Czamaninek K-9 60 EU



System stropowy CZAMANINEK 60/70 EU

Pustaki stropowe CZAMANINEK K-9 70 EU
i CZAMANINEK K-9 60 EU

Kształtki wieńcowe KLB L

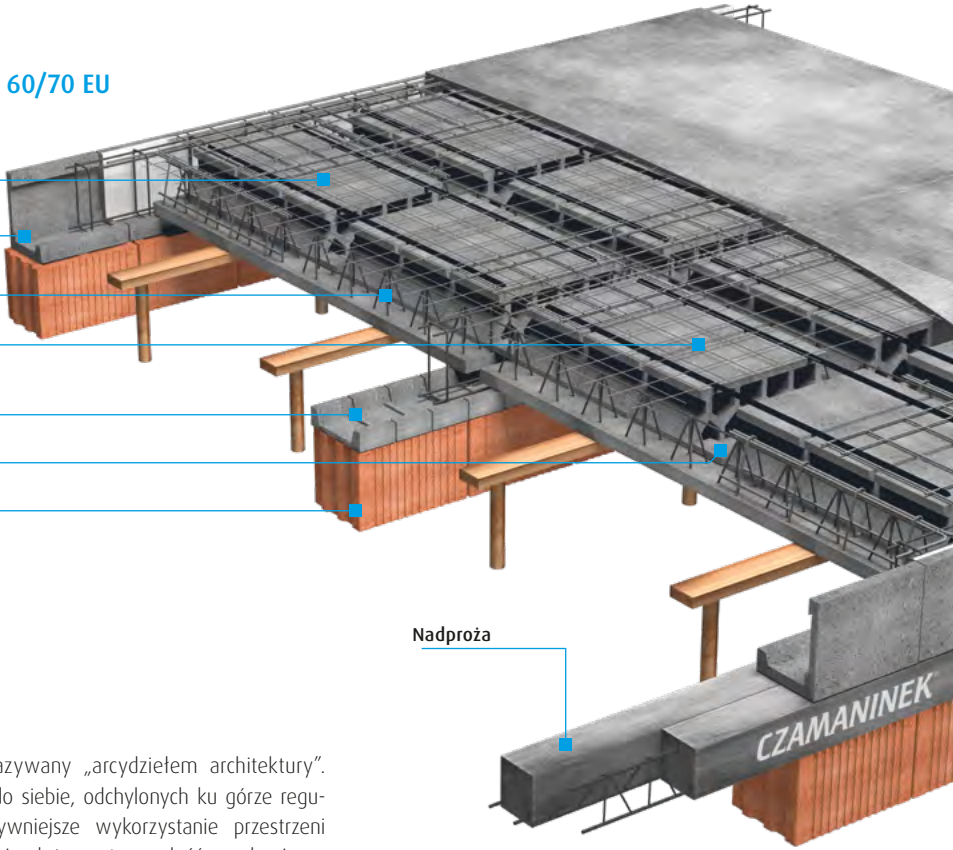
Belki stropowe systemu CZAMANINEK

Siatka zbrojeniowa i zbrojenie

Kształtki wieńcowe KLB C

Kształtki żebra rozdzielczego

Pustaki ścienne AKU K-5



Nadproża

INSPIRACJA PROSTO Z NATURY

Plaster pszczeli nie bez powodu bywa niekiedy nazywany „arcydziełem architektury”. Perfekcyjna struktura składająca się z przylegających do siebie, odchylonych ku górze regularnych sześciokątnych komórek zapewnia najefektywniejsze wykorzystanie przestrzeni i ciepła, zapobiega wyciekaniu miodu oraz gwarantuje dużą wytrzymałość mechaniczną konstrukcji: 1 dm² świeżej woszczyny ważący 8 g wytrzymuje obciążenie około 300 g miodu.

Jak się okazuje, koncepcja plastra miodu może być z sukcesem wykorzystana także przez człowieka i to w różnych obszarach jego działalności – między innymi w budownictwie. Firma Czamaninek, zainspirowana naturą, zaprojektowała produkt przypominający strukturę plastra pszczelego: pustak stropowy K-9 EU. Ten zaopatrzony w 9 komór powietrznych wyrób charakteryzuje się doskonałą wytrzymałością i właściwościami użytkowymi. Podstawowy surowiec do jego produkcji stanowi keramzyt (około 85%), na pozostałe składniki składają się natomiast cement i piasek. Pustaki K-9 to solidna podstawa systemu stropowego. Firma Czamaninek oferuje w tej serii trzy warianty:

- CZAMANINEK K-9 70EU: pustak stropowy 9-komorowy przeznaczony do wykonywania stropów gęstożebrowych o rozstawie belek wynoszącym 70 cm,
- CZAMANINEK K-9 60EU: pustak stropowy 9-komorowy przeznaczony do wykonywania stropów gęstożebrowych o rozstawie belek wynoszącym 60 cm,
- CZAMANINEK K-9/16 60EU: pustak stropowy 9-komorowy przeznaczony do wykonywania stropów gęstożebrowych o rozstawie belek wynoszącym 60 cm i wysokości 20 cm.

Wszystkie z nich posiadają: grube i mocne ścianki, komory powietrzne o wysokiej izolacyjności termicznej i akustycznej, bardzo niską masę własną, uchwyty montażowe oraz porowate podłoże pod tynk.

Uzupełnieniem stropu, którego podstawę stanowią pustaki K-9, są specjalnie przeznaczone do tego produkty. Zostały one zaprojektowane tak, aby ich układanie nie sprawiało problemów i pozwoliło na maksymalną oszczędność czasu oraz kosztów. W ofercie firmy Czamaninek znajduje się wszystko, co jest niezbędne do prawidłowego wykonania stropu: system kształtek wieńcowych (niewymagających zastosowania szalunku drewnianego), belki stropowe (klasyczne i sprężone) oraz lekkie nadproża (ze zintegrowanym zbrojeniem, umożliwiające prace murarskie zaraz po osadzeniu w murze) i siatki zbrojeniowe (z najwyższej jakości stali). Wszystko to jest gwarancją wysokiej wytrzymałości nowoczesnego stropu. ▶

BUDUJ KOMPLEKSOWO

Kompletny system budowania zapewnia jednorodność. Ściany, stropy, warstwy izolacyjne – wszystko z jednego materiału budowlanego, keramzytu, i od jednego producenta. System ścienny CZAMANINEK jest nowoczesnym, kompleksowym rozwiązaniem konstrukcyjno-technologicznym. Składa się z pustaków ściennych, błočków fundamentowych, pustaków stropowych, kształtek stropowych nadprożowych, pustaków wentylacyjnych. Jego podstawową zaletą jest materiał, z którego wykonane są wszystkie wyroby: keramzyt. W wyrobach systemu ściennego CZAMANINEK stanowi on 70-90% surowca. Pozostałe składniki to cement, pigment i, sporadycznie, piasek. Wyroby systemu zaliczane są do grupy wyrobów z betonów lekkich, keramzytobeton to mianowicie jeden z najbliższych materiałów konstrukcyjnych. Gęstość materiału, z którego wykonane są wyroby, wynosi (w zależności od wyrobu) 600-1100 kg/m³ (1400 kg/m³ przy wyrobach akustycznych). Mury systemu są najczęściej dwukrotnie lżejsze niż mury z innych wyrobów (ceramiki i betonu), a co za tym idzie – lepiej izolujące cieplnie i akustycznie. KERAMZYT I WYROBY SYSTEMU CZAMANINEK ZAKWALIFIKOWANE SĄ DO EUROKLASY A1 (MATERIAŁY NIEPALNE).



HISTORIA WSPÓŁPRACY

POMIĘDZY FIRMĄ

CZAMANINEK PRODUCENT MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH A LINDE MH POLSKA

Precyzja, ergonomia i niezawodność to te cechy, które firma Czamaninek ceni najbardziej w zakupionej flocie wózków Linde. Codzienna praca naszego Partnera to pobieranie ładunków ponadgabarytowych, do których zaliczają się między innymi palety z materiałem gotowym oraz różnego rodzaju formy budowlane. Operowanie wózkiem widłowym z ciężkim ładunkiem na dziale produkcyjnym, gdzie korytarz roboczy jest ograniczony, wymaga od operatora wyjątkowego skupienia i dużego doświadczenia. Kompaktowość oraz ergonomia wózków Linde znacznie ułatwiają to zadanie – cechy te stają się wręcz kluczowym argumentem przy wyborze floty.

Firma Czamaninek zakupiła pierwszą maszynę Linde w 2018 roku – był to wózek spalinowy **H80D serii 396 o udźwigu 8000 kg**. Oryginalny napęd hydrostatyczny Linde wraz z układem sterowania i funkcjami masztu poprawił nie tylko komfort pracowników, lecz również precyzję operowania ładunkiem, a w konsekwencji wydajność codziennej pracy.

W sytuacji gdy wózek widłowy jest kluczowym elementem w procesie tworzenia, jak i dystrybucji materiału budowlanego, niezwykle istotne staje się zapewnienie ciągłości pracy użytkowanej floty. Natychmiastowa reakcja w przypadku ewentualnych awarii niweluje czas przestoju. W tej kwestii sprostał naszym wymaganiom Klienta już na początku



Na zdjęciu od lewej: Jakub Lewandowski (Doradca Techniczno-Handlowy, Linde MH) oraz Waldemar Sadowski (Dyrektor ds. Produkcji i Handlu, Czamaninek).

współpracy – nasz oddział w Gdańsku gwarantuje szybką i sprawną naprawę pojazdów oraz profesjonalne doradztwo serwisowe.

Miarą zadowolenia naszego Klienta jest sukcesywne powiększanie floty maszynowej – w tej chwili należy do niej 7 maszyn Linde.

Dziękujemy za zaufanie i polecamy swoje usługi!

Jakub Lewandowski
Doradca Techniczno-Handlowy
Linde MH Polska, oddział Gdańsk

stabautech



Osprzęt do wózków widłowych

www.stabautech.pl



JAK OKIEM SIĘGNAĆ...

Lepsza widoczność, większa precyzja to standard nieodzowny w każdym sprawnie działającym magazynie. Ekonomia i wysokie ceny gruntów dyktują rozwiązanie magazynowe coraz wyższego składowania i lepszego wykorzystania każdej przestrzeni magazynu. Jak w takich warunkach szybko i precyzyjnie sięgać po ładunek? Jak w samochodach GPS, tak w magazynach doskonale sprawdza się system kamer przemysłowych firmy Motec.

Co w praktyce zyskali operatorzy?

Z kabiny żurawia widoczność na budynek z góry, z dźwigu portowego spojrzenie przez burtę na pokład znacznie wyższego statku, na wózkach widłowych perspektywa z samych widel na regał oraz wokół pojazdu, a w kombajnach rolniczych choćby widoczność, jakże niebezpiecznego dla osób i zwierząt, przedniego obszaru pracy. Pełna widoczność staje się standardem dla wszystkich pojazdów wyposażonych w systemy wizyjne. Przy takich możliwościach praca bez systemu wizyjnego zwyczajnie przestanie się kalkułować. Bezpieczeństwo pracy, wysoka efektywność, ergonomia i komfort to podstawowe korzyści stosowania systemów wizyjnych Motec, które mają bezpośrednie przełożenie na zysk każdej firmy.



MOTEC od dwudziestu lat oferuje szeroką gamę systemów wizyjnych na potrzebę rozmaitych gałęzi przemysłu, transportu, budownictwa i rolnictwa, podnosząc wydajność i bezpieczeństwo pracy.

Systemy wizyjne to, najprościej rzecz ujmując kamery i monitory pokładowe rozszerzające pole widzenia operatora, który wcześniej polegał na intuicji oraz własnej orientacji przestrzennej. Systemy wizyjne zwiększają nie tylko poziom bezpieczeństwa podczas pracy, ale także efektywność na poziomie każdego ruchu, który nie wymaga już męczącego oglądania się w niewygodnych kierunkach albo stałego korygowania pozycjonowanych ładunków. Kamery oszczędzają siłę roboczą, kiedy zbyt duża okazuje się pomoc drugiego pracownika w naprowadzeniu operatora wózka. Dzięki obrazowi przekazanemu drogą cyfrową z niewidocznych wcześniej obszarów miejsca pracy operatorzy lepiej i pełniej wykorzystują wszystkie możliwości maszyn. Dziś praca bez wspomagających systemów wizyjnych staje się już prawie niewyobrażalna.

MOTEC poza stosowaniem najnowszych i niezawodnych technologii przywiązuje dużą wagę do funkcjonalności systemów wizyjnych. Nawet w przypadku, kiedy systemy wizyjne nie zostały uwzględnione fabrycznie przez dostawcę wózka, dzięki elastyczności i trwałości komponentów istnieje możliwość doposażenia pojazdu w kamery. Możliwe są także rozwiązania odcinkowe czy modułowe.



Wojciech Kulisz Product Manager
TEL. 71 79 138 79, MOB. 604 568 949
wojteck.kulisz@stabautech.pl

Przedstawicielem na rynek Polski jest firma STABAUTECH, która oferuje kompleksową obsługę w zakresie doradztwa, montażu oraz serwisu. STABAUTECH | ul.Grabizyńska 241 | 53-234 Wrocław

NAPĘD PEŁEN ENERGII

Dostarczamy Państwu odpowiedni system do każdego zastosowania: wózków widłowych, systemów składowania i magazynowania, systemów automatycznego transportu, maszyn czyszczących, platform podnoszących. Wszystkie technologie: kwasowo-ołowiowe, niklowo-kadmowe, bezemisyjne oraz hybrydowe, otrzymujesz z jednego źródła. Energia staje się synergia.

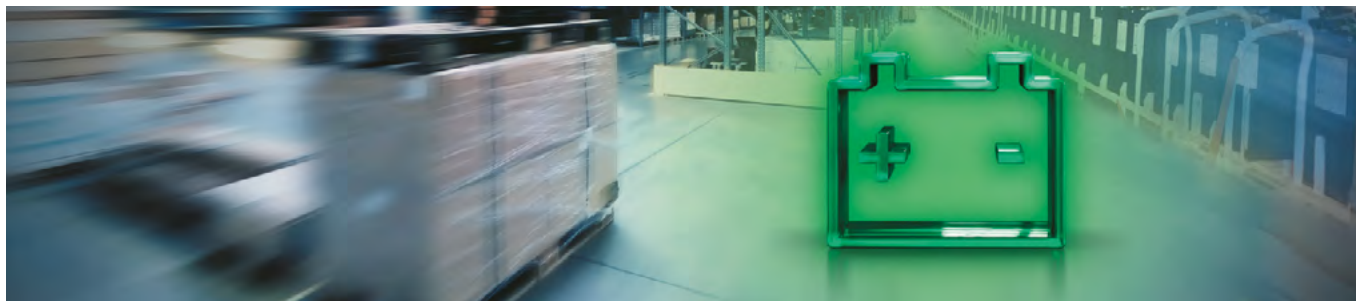
- ❑ baterie trakcyjne
- ❑ prostowniki trakcyjne
- ❑ profesjonalne akumulatornie



trak | systemizer powercube

Technologicznie zaawansowana, w pełni mobilna stacja ładowania, posiadająca zintegrowany system wentylacji, ogrzewanie i oświetlenie. Wszystko, czego potrzebujesz, aby korzystać z **trak | systemizer powercube** to połączenie elektryczne. Dzięki temu, stacja może zostać zainstalowana wewnątrz lub na zewnątrz budynku, w dowolnym miejscu z dostępem do prądu.

- ❑ mobilna stacja ładowania przeznaczona do standardowych wózków przemysłowych,
- ❑ specjalnie zaprojektowana do korzystania na zewnątrz
- ❑ oświetlenie pozwala na pracę o każdej porze dnia i nocy



Omańska pustynia
Wahiba Sands

POZA UTARTYM SZLAKIEM

Podróżowanie alternatywne

Świat byłby nudny bez swojej różnorodności. Gdyby nie było odmiennych kultur, innych tradycji i kolorów skóry. Gdyby śniadanie wszędzie wyglądało tak samo, a piwo w każdym kraju miało identyczny smak. Sensem podróży jest poznawanie owej różnorodności i smakowanie świata. Po to, by otworzyć umysł, by nauczyć się tolerancji, docenić to, co mamy. Czy to właśnie nie dzielące nas różnice sprawiają, że świat jest tak ciekawy? Że czujemy potrzebę podróżowania, poznawania, oglądania, słuchania tego, co nieznanne? I nieważne, czy jedziemy z plecakiem autostopem na miesiąc do Azji, czy zwyczajnie chcemy odpocząć w hiszpańskim kurorcie.

Usiedzieć w miejscu

Jesteśmy nosicielami zmutowanego genu DRD4-7r, zwanego popularnie genem Wanderlust. Oznacza on miłość do podróży. Jeśli więc patrzysz nostalgicznie przez okno, marząc o kolejnej wyprawie, widok spakowanego plecaka przygotowuje cię o pozytywny dreszcz emocji, a twoja tablica na Facebooku wypełniona jest ofertami tanich lotów, też zapewne jesteś szczęśliwym nosicielem tego genu. Co „najgorsze” – przypadłość ta jest nieuleczalna. Z naukowego punktu widzenia gen ten odpowiada za przyływ dopaminy w mózgu i powoduje wzrost ciekawości oraz niepokój w zbyt osiadłym trybie życia. Cieszyć się nim mogą w szczególności ci, których przodkowie mieli tendencję do migracji. Nieco niepokoi tylko fakt, że owi

naukowcy jako przykład tych najbardziej „migracyjnych przodków” podają... neandertalczyka i małpy.

Podróżujemy wspólnie od 7 lat. Zazwyczaj z plecakiem i namiotem. Nierzadko autostopem. I nie po to, by zaoszczędzić, ale po to, by doświadczać świata i go poznawać. By przekonać się, że ludzie z natury są dobrzy. A dzięki otwartości mieliśmy już okazję gotować wspólnie tradycyjną kolację w berberskiej lepiance, ucztować pod kirgiską jurtą, śpiewać przy ognisku nocą nad oceanem z omańskimi przyjaciółmi czy zaprzyjaźnić się z kostarykańską rodziną, która od kilku miesięcy podróżowała z małymi dziećmi busem po Ameryce. Historii tych jest mnóstwo i wszystkie czegoś uczą. ►



JOANNA WNUK
Dziennikarz, podróżnik,
fotograf, autorka bloga
wnuczkije.pl



Turkusowe jezioro Ala-kol położone na wysokości 3560 m n.p.m.

Hotel pod milionem gwiazd

Najpiękniejsze noce, jakie spędziliśmy w podróży, to te pod namiotem. Takie, kiedy człowiek czuje się integralną częścią przyrody. Kiedy o wschodzie słońca budzą go śpiewy ptaków, szum oceanu czy krople deszczu uderzające delikatnie o poszycie namiotu. Takie, kiedy po wychyleniu głowy zza „drzwi” rozpościera się widok na ośnieżone pięcioletniocenne szczyty, bezkres oceanu czy piasków pustyni. Niegdyś prowadziliśmy nawet swój prywatny ranking najlepszych noclegów pod namiotem. Uzbierało się ich zbyt wiele, aby stworzyć „5 naj”, choć z pewnością na czele uplasowała się noc pod rozgwieżdżonym niebem na pustyni Wahiba Sands w Omanie czy ta w Argentynie z widokiem na pasmo Andów, najwyższych gór Ameryki Południowej. Nie wspominając już o pięknych, choć surowych klimatach Islandii, na której spędziliśmy miesiąc, podróżując z plecakiem i namiotem.

Ucztą pod kirgiską jurta

Słońce zaszło za horyzont, a plecy pod naporem kilkunastokilogramowego plecaka mocno dają się już we znaki. Wydawało się, że do początku szlaku na Ala-kol w górach Tien Shan jest zaledwie kilka kilometrów. Okazało się, że jest ich blisko 20... Trzeba zatem znaleźć miejsce na nocleg. Po zmroku – na nieznanym terenie, wzdłuż niekończących się zabudowań – nie jest to łatwe. W tym momencie zatrzymuje się Azik – Kirgiz, który mieszka w dolinie nieopodal szlaku. Proponuje podwózkę i nocleg w swojej posiadłości, na którą składają się przyczepa i typowa jurta. Mało, że ratuje nas z opresji, to jeszcze nieświadomie spełnia moje marzenie o spędzeniu nocy w jurcie z prawdziwego zdarzenia. A na tym nie koniec, bo noc przed nami długa. Pod okrągłym



Kirgiská jurta, w której spędziliśmy noc w drodze na szlak Ala-kol

dachem jurty wymieniamy poglądy, opowiadamy o swoich krajach i zwyczajach. A wszystko przy wspólnej misce pełnej makaronu z baraniną, która służy jako zakąska do ognistego wyrobu własnej roboty popijanego dodatkowo kumysem. To wyjątkowo specyficzny napój zwany mlecznym winem. Najbliżej mu do znanego nam kefiru, tyle że dużo bardziej sfermentowanego, a powstaje z kobylego mleka. Jest napojem popularnym wśród pasterskich ludów koczowniczych: mongolskiego, kirgiskiego, tatarskiego, baszkirskiego. Dla nieprzystosowanych, europejskich żołądków taki mix różnie się może skończyć, mimo że, jak twierdzi Azik: *Alkohol problem? After kumys no problem.*

Na tym kirgiská gościnność się nie kończy. Z samego rana Azik zaprasza nas na śniadanie, gdzie w przyczepie, w otoczeniu całej rodziny wpatrującej się w nowych przybyszów, mamy okazję na powtórna degustację baraniny z herbatą z masłem i solą. A pomiędzy daniami stół zdobi obrana właśnie z mięsa czaszka barana. Zdecydowanie będzie co wspominać podczas dalszej wędrówki nad położone na wysokości 3530 m n.p.m. jezioro Ala-kol.

Omańska gościnność

Czy Oman jest bezpieczny? W końcu to typowo arabski kraj. Do tego mało znany wśród turystów. I oto nam chodziło, kiedy wybieraliśmy cel kolejnej podróży. Na mapie świata nie ma już chyba białych plam, miejsc nieodkrytych, które wciąż pozostają tajemnicą. Można za to odnaleźć kraje, które nie przesiąkły jeszcze komercją. Miejsca, gdzie nie dotarła wieść o tym, że Europejczyk równa się gruby portfel. Regiony, gdzie doświadczyć można autentycznych, a nie wykreowanych przez lokalną społeczność spektakli, a zrobienie zdjęcia

na targu rybnym nie wiąże się z awanturą i zapłatą. W końcu miejsca, gdzie szczerá i naturalna potrzeba gościnności wpisana jest w kulturę i dosłownie między przybysza. I taki właśnie okazał się Oman.

Przeciętny Polak patrzy z podejrzliwością, kiedy ktoś na ulicy nagle – tak po prostu, z potrzeby serca – wciska mu kubek kawy i ciastka. A taka sytuacja spotkała nas w drodze na lotnisko. Kiedy starszy pan zauważa nasze zmieszanie na twarzach, od razu tłumaczy, że przez 40 lat zarabiał pieniądze i wydawał je na swoje potrzeby, przyszła więc pora, aby na emeryturze robił coś dla innych.

Widząc, jak pomocni są Omańcy, wchodzimy do pobliskiej szkoły, aby zapytać o drogę. Ku naszemu zdziwieniu dyrektor placówki zaprasza nas do pokoju nauczycielskiego, gdzie właśnie trwa ucztá. Tam panie częstują nas ciastem i świeżo wyciskanyimi sokami. A na drogę dostajemy torbę pełną ciastek, owoców i wody.

To nie koniec zadziwiających historii prosto z Omanu. Mimo wielu tysięcy przebytych autostopem kilometrów, poznaniu dziesiątek kierowców z różnych stron świata, ten autostop okazał się najdziwniejszy. Na początek pan obwioził nas po swoich włościach. A w nich 10 pokoiów, 5 łazienek, wszystko w najwyższym standardzie. Natomiast po drodze mężczyzna najwyraźniej stwierdził, że odda nam wszystko, co ma w samochodzie. I tak po kolei do naszej torby trafiają: Panadol, mini mydełka i szampony hotelowe, perfumy, puder do rąk, długopisy, kawa, chipsy, przekąski i... miniaturowy lubrykant.

Idrees z kolei zaczyna nas w pierwszej minucie pobytu w Omanie. Pyta, czy nie potrzebujemy pomocy. Stoimy w centrum wielkiego Maskatu z dwoma wypchanymi plecakami i raczej szybko nie wydostaniemy się na drogę wylotową, aby złapać autostop do popularnego Wadi Shab. Idrees



Zadumany Omańczyk wśród korytarzy Wielkiego Meczetu Sultana Qaboosa w Maskacie

proponuje podwózkę. Pytamy, czy to nie problem, na co odpowiada: *Pomaganie to moja misja.* Po drodze towarzyszy przy wymianie pieniędzy i zostawia do siebie kontakt. Prosi o wiadomość, jak tylko wrócimy do Maskatu. Tydzień później rzeczywiście wracamy. Idrees zabiera nas do swojego hostelu, a po drodze pokazuje nam miasto pod osłoną nocy. Możemy zostać, ile tylko chcemy. Pieniądzy za nocleg nie chce. *Od niektórych biore pieniądze, od innych nie. Nie warto ze mną robić biznesów, bo byście zbankrutowali* – śmieje się nasz nowy przyjaciel.

W poszukiwaniu żółwich gigantów

Do omańskiego miasta Sur docieramy o zachodzie słońca. Przeglądamy mapę, aby móc się zlokalizować. Na ulicy zaczepia nas postawny mężczyzna. *Czasem pomagam komuś bezinteresownie, a wy wyglądacie mi na takich, którym pomoc właśnie jest potrzebna* – śmieje się Talal. Mężczyzna zabiera nas na karak, popularny w tym kraju napój przypominający herbatę z mlekiem, i opowiada o swoim mieście. Kiedy dowiaduje się, że nigdy na żywo nie widzieliśmy dużego żółwia, postanawia spełnić nasze marzenie. Nasz nowy przyjaciel zabiera nas na oddaloną o 30 km plażę, gdzie spotykamy się z jego kolegą. Przez następną godzinę przy ognisku na plaży nad oceanem palimy razem shishe, a następnie do 3 nad ranem biegamy w poszukiwaniu gigantycznego żółwia. Kiedy w końcu znajdujemy metrową samicę znoszącą jaja, wszyscy cieszą się jak dzieci.

Po 4 nad ranem Talal odwozi nas na zaciszną plażę, gdzie możemy rozbić namiot. I na tym nie koniec. Następnego dnia przyjeżdża po nas, aby dalej wspólnie zwiedzać jego miasto. Pod koniec przejażdżki udaje nam się namówić Talala, abyśmy to my zapłacili za paliwo. Nasz przewodnik podwozi nas na drogę wylotową, gdzie po kilku minutach zatrzymuje się samochód. Oczywiście standardowo kierowcy po drodze raczą nas napojami i ciastkami.

Wnuczkije i zaginiony aparat

Ten dzień nie zaczął się zbyt ciekawie. W samochodzie kierowcy wiozącego nas do Wadi Bani Khalid zostawiłam cały sprzęt fotograficzny. Torba warta kilka tysięcy złotych odjechała spokojnie gdzieś w stronę miasta... Zaczepiamy młodego taksówkarza i prosimy o pomoc. Ten średnio mówi po angielsku, jednak w tym momencie rozpoczyna się nieoczekiwany ciąg zdarzeń, który pomyślnie kończy całą akcję poszukiwawczą. Taksówkarz dzwoni do swojego wuja, ten do kolegi, tamten do trzech innych znajomych, a po godzinie już całe miasteczko zaangażowane jest w poszukiwanie czerwonego pick-upa z trawą na pacy. Do dziś nie mamy pojęcia, jak udało się go zlokalizować, zwłaszcza że samochód nie był czerwony, jak twierdziliśmy, a biały. Starszy pan czekał z całym sprzętem w miejscu, gdzie nas wysadził. Szukał nas po okolicy, odwiedzał nawet pobliskie jaskinie. Ani przez moment nie przeszło mu przez myśl, żeby przywłaszczyć sobie sprzęt.

Ale to nie koniec. Taksówkarz i jego wujek „na pocieszenie” zabierają nas do siebie na obiad, na drogę dają worek daktyli i wiozą 70 km w jedną stronę na pustynię, gdzie chcemy spędzić kolejną noc. ►

Mieszkańcy omańskiego Maskatu i ich typowe zajęcie





W berberskiej lepiance

Maroko to dość specyficzny kraj. Niestety tu komercja dotarła już dawno, a większość turystów traktowana jest jak chodzące banknoty. Spacer ulicami suków (targów, na których można kupić dosłownie wszystko) w najpopularniejszych miastach jest nie lada wyzwaniem. Wystarczy zerknąć na stoisko, a chwilę potem już siedzi się w środku sklepu z kubkiem herbaty i daktylami, targując się o cenę produktu, którego wcześniej nie miało się zamiaru kupować. I w ten sposób mało asertywny turysta może wrócić do domu z nowymi klapkami „made in China”, kaszmirową chustą czy dywanem. Mój zachwyt nad ręcznie zdobionymi, drewnianymi i potężnymi drzwiami zauważa sprzedawca. **Specjalna cena dla ciebie, przyjacielu** – wypala od razu. Kiedy tłumaczę, że niestety mam ze sobą jedynie plecak i tam raczej drzwi nie upcham, sprzedawca po chwili znajduje rozwiązanie. Przecież drzwi może mi dostarczyć firmą kurierską do Polski... Turystyka to ogromny i bardzo znaczący biznes w Maroku. Zauważyli to nawet mieszkańcy małych wiosek. Idziemy górskim szlakiem, kiedy z naprzeciwka mija nas tradycyjnie ubrana Marokanka. Widząc nas, natychmiast poprawia hidżab, siada na kamieniu i zaczyna pozować do zdjęć, tłumacząc: **Jedno zdjęcie, jeden dolar.**

Na szczęście nawet w takim miejscu można doświadczyć naturalnej gościnności mieszkańców. Z dużą rezerwą podchodzimy do dwóch młodych Berberów, którzy zatrzymują się przy nas samochodem i zapraszają do siebie. Nauczeni wcześniejszymi doświadczeniami już zastanawiamy się, ile taka przyjemność będzie kosztować. Ci jednak, gotowi się obrazić, tłumaczą, że to nie Marrakesz, a ugoszczenie przybysza w tym rejonie Maroka jest wręcz obowiązkiem prawdziwego Berbera. I tym samym trafiamy do lokalnej lepianki, w której wspólnie gotujemy tazin – lokalne danie z kurczakiem, ryżem i warzywami przygotowywane w specjalnym glinianym naczyniu o tej samej nazwie. Do późnych godzin nocnych wymieniamy poglądy i debatujemy na przeróżne tematy. Aby się odwdziżyć,

to właśnie od nowopoznanych znajomych następnego dnia kupujemy wycieczkę wielbłądami po Saharze.

Dzięki otwartemu umysłowi i tolerancji mamy możliwość doświadczać tych wszystkich przygód i autentycznych spotkań. Mamy szansę poznać kraj od środka, z perspektywy mieszkańca. Wieczne rozmowy przy ognisku, wspólne gotowania, przechadzki po tych mało znanych turystom częściach miasta dają nam pełniejszy wgląd w tę część świata, w jaką właśnie przybyliśmy.

Czterej pancerni i pies

Stojąc już drugą godzinę na poboczu gdzieś na argentyńskich bezkresach, powoli tracimy nadzieję, że kiedykolwiek dojedziemy do Mendoza. Głucha cisza przerywana pokrzykiwaniami sokoła nadaje sytuacji wręcz komiczny charakter. Brakuje jeszcze tych charakterystycznych, wysuszonych roślin przelatujących przez opustoszałą jezdnię niczym w amerykańskich produkcjach. Wierzymy jednak, że jeżeli czeka się na okazję wyjątkowo długo, musi to być strzał w dziesiątkę. I tak było również i tym razem.

Wielu z nas ciężko wyobrazić sobie, jak można tak z dnia na dzień porzucić dotychczasowe życie, spakować się w samochód i wyjechać w kilkumiesięczną podróż. Bez konkretnego planu, bez zarezerwowanych noclegów, bez tej codziennej rutyny i stabilności. A żeby tego było mało, z dwójką małych dzieci! Na poboczu, gdzieś wzdłuż Andów, zatrzymał się w końcu kolorowy van z egzotyczną tablicą rejestracyjną z napisem „Costa Rica”. W środku tata Ivan, mama Priscilla, dwuletni Teo i pięcioletnia Lara. Jadą przez całą Amerykę Południową z Kostaryki aż do Ushuai. Intuicyjnie wyczuwam zbliżając się przygodę.

Ivan – sfrustrowany do granic możliwości swoją stałą pracą – z dnia na dzień podziękował za współpracę, kupił przystosowanego do dalekich wojaży vana, spakował rodzinę i wspólnie ruszyli w podróż życia. Dzieci okazały się nie być przeszkodą. Czy maluchy będą coś pamiętały z tych kilku miesięcy podróżowania? Może niekoniecznie zapamiętają, w jakich krajach były, co widziały, kogo spotkały na swojej drodze. Z pewnością jednak podróż ta wykształciła w nich cechy, których na próżno szukać u niejednego dorosłego człowieka. Teo i Lara wyrosną zapewne na niezwykle otwartych, ciekawych świata, kreatywnych i pewnych siebie ludzi, dla których nie będzie rzeczy niemożliwych.

Przez pięć kolejnych dni spędzonych na wspólnej jeździe wzdłuż argentyńskiej części Andów mamy okazję obserwować niezwykle, choć wyjątkowo proste życie. Mimo że każdy dzień ma podobne rytuały, za oknem wciąż zmieniają się krajobrazy. Co dzień przygotowujemy obiad z innym widokiem. Co dzień spotykamy innych ludzi. Co dzień w końcu uczymy się od kilkuletnich dzieci tolerancji i otwartości, kiedy na pokład vana wsiadają inni autostopowicze z najróżniejszych krajów. Mała Lara natychmiast zagaduje dopiero co poznanych przybyszów, a Teo dzieli się zabawkami, chociaż tych mają niewiele. Dzieciom w takiej podróży wystarczy topatka i wiaderko. Na każdym postoju wychodzą ze swojego domku na kółkach i zaczynają biegać dookoła w poszukiwaniu elementów na nową zabawkę. Podczas takiego wyjazdu ich kreatywność rozwija się w tempie ekspresowym, więc z kamienia, kija i czapki stworzą za chwilę najlepszą zabawkę na świecie.

Bus, którym kostarykańska rodzina od kilku miesięcy przemierzała całą Amerykę Południową



W trakcie podróży przez Amerykę Południową do rodziny dołączył Chilcico



Widok z wieży widokowej w lubuskim łagowie



Polska Syberia gdzieś na szlaku podczas podróży rowerem dookoła Polski

Pewnego ciepłego poranka koło samochodu kręci się zwabiony zapachami szczeniak. Zaniedbany, wytarzany w piachu, wygłodniały. Nie mówimy dobrze po hiszpańsku, więc nie rozumiemy, dlaczego nagle Ivan bierze psa pod pachę i idzie z nim w kierunku centrum miasteczka. Jak tłumaczy nam Priscilla, postanowili przyciągnąć psa, ale najpierw Ivan poszedł odwiedzić weterynarza i kupić psu obrozę. Tym samym Chilcico (nazwany tak od miejscowości, w której został przyciągnięty) dołącza do szczęśliwej rodziny podróżującej busem przez Amerykę Południową.

Podróż poślubna

Podróż poza utartym szlakiem to nie tylko niezwykle spotkania w egzotycznych zakątkach świata. To wychodzenie z ram również na „własnym podwórku”. Kiedy zatem przyszło nam zaplanować swoją podróż poślubną, od początku wiedzieliśmy, że nie będą to zwykłe wakacje All Inclusive. Miało to być coś zupełnie innego i fascynującego – w końcu podróż poślubna to wyjątkowa podróż. I tak postanowiliśmy objechać rowerem Polskę dookoła wzdłuż granic za czasów Mieszka I. To tak z okazji 1050-lecia chrztu Polski. Czemu akurat Polska? Fakt, że taki Paragwaj był bardziej egzotyczny niż Gąski i wywoływał inne emocje. Jednak przejeżdżając przez ukryte gdzieś w lasach wsie, o których świat zapominał, czuliśmy się jak odkrywcy. A mieszkające tam dzieci mówiły nam „dzień dobry” z tym samym zawstydzonym uśmiechem na twarzach, co paragwajskie maluchy krzyczące „buenos dias”.

Po 36 dniach pedałowania o 2 w nocy stajemy pod znakiem Siedlce. Tym samym, spod którego wyruszyliśmy ponad miesiąc temu. 3482 km przygody dobiegło końca. I mimo że widok własnego łóżka cieszy niezmiernie, zdecydowanie brakować nam będzie tego wiatru we włosach wciąż oświetlanych promieniami słońca, gotowania na wydmach i jedzenia na przełęczach z widokiem na całą okolicę, wieczornego przesiadywania nad brzegiem jeziora, cykania świerszczy tuż za namiotem, niezwykle

rozwieżdzonego nieba rozdartego Drogą Mleczną. Będzie nam brakowało tego pozytywnego zmęczenia i uczucia zwycięstwa po wjechaniu na kolejną przełęcz. Bo mam wrażenie, że to podróżowanie to choroba nieuleczalna.

Podróże zdeterminowały to, jakimi ludźmi teraz jesteśmy i w jakim miejscu dziś się znajdujemy. Obserwacja prostego, nierzadko ubogiego życia nauczyła nas doceniać to, co mamy. Pokazała, że nawet tak oczywista dla nas rzecz, jak woda w kranie, to dla wielu na tym świecie rarytas. Niezwykle spotkania z mieszkańcami o odmiennej kulturze, religii, kolorze skóry nauczyły nas jeszcze większej tolerancji dla ludzi i świata. Podróż autostopem w odległe rejony okazały się idealną lekcją odwagi i pewności siebie, którą dziś wykorzystujemy w normalnym życiu. Z kolei kilkuletnie doświadczenie podróżnicze pozwoliło na dzielenie się naszą pasją z innymi ludźmi. Dlatego dziś sami zabieramy chętnych do wspólnej przygody. Z dała od koncepcji masowej turystyki, gdzie każdy jest anonimowy. Nowe lądy odkrywamy w kilkusobowych grupach, aby każdy mógł poczuć się jak z paczką znajomych. O naszym projekcie przeczytać można na stronie www.projekt-przygoda.pl. ▼

Autorzy bloga wnuczykije.pl na tle jeziora Ala-kol



Fotografie zamieszczone w niniejszym artykule są autorstwa Joanny Wnuk.





CRONIMET PL

METALE NASZĄ PASJĄ

WRAZ Z PRZEKROCZENIEM KRYTYCZNEGO PUNKTU WYZNACZONEGO ZJAWISKAMI XVIII WIEKU – POSTĘPEM NAUKOWYM W ZAKRESIE PRODUKCJI, ZINTENSYFIKOWANYM ROZWOJEM GOSPODARCZYM ORAZ ZWIĄZANYM Z NIM PRZYROSTEM LUDNOŚCI – W EUROPIE ROZPOCZĘŁA SIĘ EPOKA PRZEMYSŁOWA. OKRES TEN BYŁ BEZ WĄTPIENIA DECYDUJĄCY DLA PÓŹNIEJSZYCH LOSÓW CAŁEJ LUDZKOŚCI I CHOĆIAŻ DOSZŁO WÓWCZAS DO ZAWROTNEGO ROZWOJU GOSPODARCZEGO, TO JEDNAK NIEKTÓRE SKUTKI INDUSTRIALIZACJI POWAŻNIE NARUSZYŁY WIELE ELEMENTÓW WCZEŚNIEJSZEGO ŁADU. DZIAŁALNOŚĆ PRZEMYSŁOWA ODCISNĘŁA SZCZEGÓLNIĘ DOTKLIWE PIĘTNO NA ŚRODOWISKU, KTÓREGO ZATRWAŻAJĄCE ZANIECZYSZCZENIE JEST PRZEDMIOTEM WZMOŻONEJ UWAGI NA CAŁYM ŚWIECIE OD WIELU LAT.

Do jednych z najbardziej toksycznych dla środowiska i człowieka odpadów – obok odpadów przemysłu chemicznego i energetycznego – należą te, które powstają w czasie przeróbki rud metali. Jednak trzeba pamiętać, że odpady hutnicze zawierają również wiele cennych składników, które mogą być z sukcesem wykorzystywane w różnych dziedzinach gospodarki, ogromne znaczenie mają więc możliwości ich odzysku i recyklingu. Konkretnie metody są nieustannie udoskonalane i rozszerzane, dzięki czemu powstające odpady mogą stać się ponownie użyteczne. Z dyrektywy UE w sprawie odpadów (2008/98/WE z 19 listopada 2008 roku) wynika, że recykling i inne metody odzysku powinny być w ramach unieszkodliwiania odpadów traktowane jako niezaprzeczalny priorytet.

Gdyby nie działalność branży recyklingu, metale byłyby znacznie droższe, a w efekcie produkty codziennego użytku miałyby istotnie wyższą cenę. Odzysk surowców umożliwia

ponowne użycie danych materiałów, co eliminuje koszty wydobycia i transportu oraz zapobiega negatywnemu wpływowi na środowisko naturalne. Szczególną zaletą recyklingu metali jest fakt, że do ich produkcji zużywa się mniej energii, niż ma to miejsce w produkcji pierwotnego metalu. I tak na przykład w przypadku aluminium jest to oszczędność na poziomie 95%, dla miedzi 85%, dla stali natomiast 74%. To istotnie mniejsze zapotrzebowanie na energię skutkuje ograniczeniem emisji dwutlenku węgla. Obecnie dzięki recyklingowi odzyskuje się większość metali żelaznych i nieżelaznych.

Nasz Partner – firma **Cronimet PL** – jest częścią międzynarodowej grupy Cronimet Holding, niekwestionowanego lidera branży recyklingu metali i handlu surowcami metalowymi. Centrala firmy znajduje się w Karlsruhe w Niemczech, gdzie powstała w 1980 roku i do chwili obecnej w 100% skupia kapitał rodzinny. Założyciel, pan Günter Pilarsky, pochodzi z Zielonej Góry.

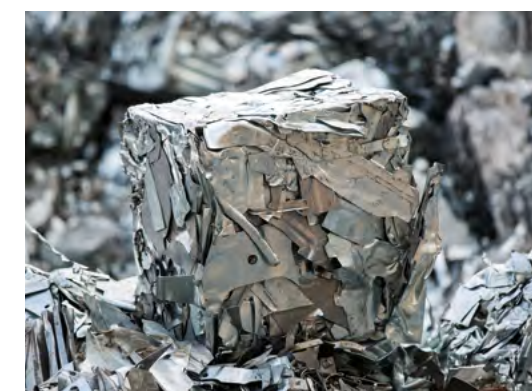
Firma Cronimet PL pojawiła się na polskim rynku w 2003 roku. W Polsce działają aktualnie cztery oddziały – w Kłopotcie koło Inowrocławia, w Herbach koło Częstochowy, Mielcu oraz Szczecinie, gdzie firma posiada nowoczesny terminal przeładunkowy z własnym placem i nabrzeżem, który usprawnia przeładunek z wagonów kolejowych na statki. Trzy hektary powierzchni oraz najnowocześniejszy sprzęt do segregacji i załadunku złomu ułatwiają ekspansję firmy na rynki międzynarodowe.

Złom metali to surowiec strategiczny dla hutnictwa. Recykling sprawia, że zużyty metal ponownie wchodzi do obiegu i staje się pełnowartościowym wyrobem. Za pośrednictwem naszego Partnera skupowany, a następnie przerabiany złom staje się wsadem do pieca hutniczego i zamienia się w maszyny, urządzenia czy elementy infrastruktury. Działalność firmy Cronimet PL przyczynia się do ochrony

środowiska naturalnego poprzez redukcję emisji dwutlenku węgla oraz ograniczenie zanieczyszczenia wód i zapotrzebowania na energię elektryczną.

Nasz Partner skupuje złom zarówno od polskich dostawców, jak i ze Wschodu – Rosji czy Ukrainy. Nabywa go od firm głównie z dwóch źródeł, a więc jako:

- złom poamortyzacyjny – z rozbiórek starych instalacji, np. rzeźni, elektrowni, mleczarni czy zakładów chemicznych,
- złom poprodukcyjny – czyli taki, który powstaje przy produkcji np. sprzętu AGD.



RECYKLING SIĘ OPLACA

Do produkcji metali z surowców pochodzących z recyklingu zużywa się mniej energii, niż ma to miejsce w produkcji pierwotnego metalu.

Jest to oszczędność na poziomie:

95% aluminium

85% miedź

74% stal





PARTNER | CRONIMET PL

DRUGIE ŻYCIE

Niewiele jest materiałów, które dają tak wiele możliwości obróbki przy stosunkowo niskich kosztach wytwarzania jak stal. Ma ona dużo odmian i każda z nich znajduje zastosowanie, zwłaszcza że stop ten łatwo poddaje się wielu procesom, na przykład cięciu, walcowaniu, rozciąganiu, prasowaniu czy klejeniu. Jednak największą zaletą stali – zwłaszcza we współczesnym świecie – jest możliwość jej wtórnego wykorzystywania. Szacuje się, że po 20 latach aż 70% wszystkich produktów stalowych powraca do ponownego obiegu. Tak wysoki odsetek możliwy jest tylko dzięki doskonałe funkcjonującemu systemowi recyklingu.

Ze złomu, który trafia do naszego Partnera, przygotowywane są gotowe wsady hutnicze, a dokładniej taka mieszanka stali stopowej, która posiada odpowiednią specyfikację chemiczną i fizyczną, czyli zawiera określoną zawartość pierwiastków: chromu, niklu, molibdenu, a od strony fizycznej – musi być odpowiednich gabarytów. Tak przygotowany złom jest wysyłany do Finlandii, Szwecji, Hiszpanii i Azji. W Szczecinie załadowywane są

miesięcznie 2-3 statki, każdy o ładowności 5200 ton, natomiast do Azji złom transportowany jest w kontenerach. Ponad 95% obrotu firmy Cronimet PL stanowi eksport.

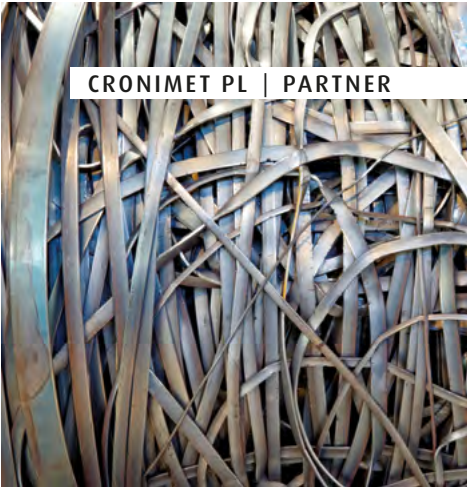
NAJWYŻSZE STANDARDY

Nasz Partner należy do wielu prestiżowych organizacji handlowo-gospodarczych, m.in. Izby Gospodarczej Metali Niezależnych i Recyklingu, Izby Przemysłowo-Handlowej Gospodarki Złomem, Polsko-Niemieckiej Izby Przemysłowo-Handlowej. Ponadto od 2017 roku firma jako jedyna w branży posiada status Upoważnionego Przedsiębiorcy (AEO). Doświadczenie kadry i wysoka jakość usług są potwierdzone certyfikatami: firma spełnia wymogi norm ISO 9001:2000 oraz ISO 14001:2004 w zakresie recyklingu złomu stali stopowych i metali kolorowych. Placówki firmy Cronimet PL wyposażone są zgodnie ze światowymi standardami w branży recyklingu. Detektory promieniowania jonizującego, specjalistyczne laboratoria, podręczny sprzęt analityczny oraz rozwinięty park maszynowy, a także przeszkolona i odpowiedzialna załoga

gwarantują usługi na najwyższym poziomie. Obecnie nasz Partner zatrudnia 120 pracowników, którzy ciągle podnoszą swoje kwalifikacje, a zdobyte umiejętności wykorzystują w codziennej pracy.

GRUPA CRONIMET
W LICZBACH :

- 4 kontynenty
- 89 spółek zależnych, oddziałów i biur handlowych w 62 lokalizacjach
- 5400 pracowników
- 1 mln ton przetworzonego złomu i rud metali rocznie
- ponad 3 mld euro wartość sprzedaży



CRONIMET PL | PARTNER

Międzynarodowy rynek surowców pochodzących z recyklingu zyskuje na znaczeniu w obliczu malejących zasobów naturalnych. Firmy, które są odpowiedzialne za zbiórkę, skup, magazynowanie, odzysk i dostarczanie surowca do odbiorców, odgrywają w nim kluczową rolę. To dzięki nim zużyte produkty stalowe z gospodarstw domowych, zdemontowane instalacje produkcyjne, karoserie samochodowe czy szyny zostają poddawane odzyskowi i transportowane do hut w celu ponownego wykorzystania. Wpływ recyklingu na ochronę środowiska jest wielotorowy.



Ze złomu, który trafia do naszego Partnera, przygotowywane są gotowe wsady hutnicze. By zachować najwyższe standardy, z każdej partii jest przygotowywana próba, która poddawana zostaje dokładnej analizie. Na zdjęciu odlew próbny wykonywany w laboratorium Cronimet PL



POZABIZNESOWO:

Wsparcie:
Nasz Partner wspiera wydarzenia sportowe (np. Bieg Piaśtowski) czy talenty sportowe (np. Rafała Domerackiego).

Pomoc dzieciom:
Firma Cronimet PL jest sponsorem Turnieju Białego Misia.

Aktywność sportowa:
Co roku w czerwcu podczas Dni Sportu odbywa się turniej piłki nożnej, a pracownicy firmy Cronimet PL rywalizują między oddziałami. Firma ma własną drużynę piłkarską (III Liga Piłki Halowej), uczestniczy ponadto w sponsorowanym przez siebie Biegu Piaśtowskim.





Na zdjęciu od lewej: Paweł Rzeszotarski (Dyrektor Finansowy, Cronimet PL), Robert Krzysztof Jurkiewicz (Linde MH) oraz Wojciech Kotas (Dyrektor Regionalny Południe, Cronimet PL).

HISTORIA WSPÓŁPRACY

POMIĘDZY FIRMĄ

CRONIMET PL A LINDE MH POLSKA

Nasza współpraca z firmą Cronimet PL rozpoczęła się w 2014 roku, kiedy to Klient poszukiwał maszyn do obsługi placu, na którym składowane materiały. Po etapie zbierania ofert nadszedł czas, aby zasiąść do finalnych rozmów. Spośród wszystkich dostawców została wybrana oferta Linde. Dostarczyliśmy do naszego Partnera dwie nowe maszyny – **wózki spalinowe Linde H40D i H50D z chwytakami obrotowymi**.

Opinia na temat naszych produktów wpłynęła na decyzję Klienta: oryginalny napęd hydrostatyczny Linde, niezawodność, niskie spalanie czy maszyny zapewniające dobrą widoczność, komfort i wydajność pracy to tylko niektóre z zalet, które przesądziły o wyborze maszyn Linde. W kolejnych latach nasz Partner sukcesywnie wymieniał flotę i zakupywał pojazdy spalinowe o udźwigu w okolicach 5 ton. Zmiana nastąpiła w 2017 roku, kiedy to firma Cronimet PL zamówiła swój pierwszy wózek elektryczny. Podczas procesu wyboru dostawcy Klient ponownie zdecydował, abyśmy to my zrealizowali zlecenie. Dostarczyliśmy wówczas

wózek E50/600HL serii 388. Od tego czasu Cronimet PL stopniowo wymienia wózki diesla na maszyny elektryczne, które znakomicie sprawdzają się w tej wymagającej aplikacji.

Obecna flota naszego Klienta składa się wyłącznie z wózków Linde – w firmie Cronimet PL pracuje piętnaście bardzo dobrze wyposażonych maszyn. Zamawiane wózki, poza wyposażeniem w ciekawe osprzęty, mają między innymi klimatyzowane kabiny posiadające pneumatyczne fotele deluxe czy radia cd/usb.

Serdecznie dziękuję wszystkim Pracownikom firmy Cronimet PL za dotychczasową udaną współpracę i jednocześnie głęboko wierzę, że będzie się ona układała równie pomyślnie w trakcie przyszłych wspólnych projektów.

Robert Krzysztof Jurkiewicz
Doradca Techniczno-Handlowy
Linde MH Polska, oddział Gdańsk



Wózek widłowy Linde E50HL wyposażony w obrotowy chwytak widłowy (możliwość obrotów 360°, wyposażony w widły 1500 mm, zakres pozycjonowania widel 560-2000 mm mierzony z zewnątrz)

W gronie liderów biznesu, jakości i innowacyjności

Linde Material Handling Polska
Członkiem Wspierającym Klaster COP



KLASTER PRZEMYSŁOWY DAWNYCH TERENÓW CENTRALNEGO OKRĘGU PRZEMYSŁOWEGO IM. PREMIERA EUGENIUSZA KWIATKOWSKIEGO TO MIĘDZYNARODOWA GRUPA BIZNESOWA O WIELOSTRONNYCH I WIELOBRANŻOWYCH POWIĄZANIACH JEJ CZŁONKÓW W KILKUNASTU KRAJACH ŚWIATA. KLASTER PRZYGOTOWUJE I REALIZUJE PROJEKTY GOSPODARCZE ZARÓWNO W SFERZE HANDLU, JAK I PRODUKCJI, KOPRODUKCJI, NOWYCH TECHNOLOGII, LOGISTYKI I WIELU INNYCH DZIEDZIN GOSPODARKI. **W MARCU 2019 ROKU FIRMA LINDE MATERIAL HANDLING POLSKA ZASILIKŁA GRONO CZŁONKÓW WSPIERAJĄCYCH KLASTER COP.**

Sieć biznesowa Klastra to ponad 600 podmiotów. Grupa koncentruje swoją uwagę na współpracy przedsiębiorców z wizją, dynamicznie rozwijających się firm, prężnie działających samorządów, innowacyjnych instytucji badawczo-rozwojowych oraz organizacji okołobiznesowych i wspomagających rozwój polskiej przedsiębiorczości. Jednak Klaster COP to nie tylko biznes – to także współpraca międzyuczelniana, międzysamorządowa czy przygotowywanie nowych rynków dla jego członków.

Jako organizacja pozarządowa w ciągu ostatnich kilku lat Klaster utworzył niestandardowe warunki współpracy w rozwoju i sprzedaży dla swoich firm członkowskich oraz partnerów w kilkunastu krajach na całym świecie – w szczególności tam, gdzie rynki szybko rosną i rozwijają swój potencjał oraz gdzie istnieje większa opłacalność projektów. Sieć partnerów działających na tych rynkach ma bogate doświadczenie w kwestii lokalnych warunków gospodarczych, posiada nieocenioną wiedzę i kontakty przygotowujące spółki joint venture o niższym ryzyku niepowodzenia.

Najbliższe plany Klastra obejmują przystąpienie do projektu utworzenia korytarza logistycznego „Amber Route” obniżającego koszty logistyki i czas dostaw dla amerykańskich i polskich przedsiębiorstw stymulujących bliższe relacje biznesowe w kierunku Europy Środkowej i Wschodniej oraz krajów Ameryki Łacińskiej. W ramach tego projektu Klaster COP zamierza powołać organizację pozarządową 3SIO (3 Sea Industrial Organization). Jako działająca w Ameryce siostrzana organizacja Klastra będzie miała na celu zorganizowanie grup przemysłowych i usługowych wokół koncepcji wypromowania Trójmorza jako geopolitycznej szansy dla przedsiębiorstw regionu Europy Środkowej i Wschodniej m.in. poprzez poszerzenie rynków dla partnerów amerykańskich i polskich firm zrzeszonych w Klastrze COP.

Klaster stawia na połączenie potencjału przedsiębiorstw Grupy z regionu Trójmorza, rynków Afryki Zachodniej oraz obu Ameryk wszędzie tam, gdzie działają partnerskie organizacje. Główną rolę w tym układzie – oprócz potencjału polskich firm – będzie grała siła przedsiębiorstw amerykańskich, co wpisuje się w bieżące trendy współpracy polsko-amerykańskiej. Każdy region działalności Grupy COP, gdzie działają lokalne organizacje biznesowe COP, będzie miał swoją misję lokalną. Główną misją Grupy COP w regionie Florydy jest wspomniany „Amber Route” wnoszący swój wkład w ożywienie polskich portów oraz wykorzystanie ich potencjałów, a także potencjału Polski jako ośrodka logistycznego strefy CEE.

Oprócz Polski Klaster COP jest aktywny i angażuje się w organizację projektów klastrowych w ramach europejskiej Inicjatywy Trójmorza, a także w innych krajach Unii Europejskiej (w Hiszpanii, Włoszech, Francji), krajach bałkańskich, Gruzji, Stanach Zjednoczonych, a także

w Zachodniej Afryce (Zachodnioafrykańsko-Polskie Partnerstwo na Rzecz Rozwoju). Wraz z 3SIO Klaster COP planuje rozpoczęcie współpracy także z Meksykiem (oraz innymi krajami Ameryki Łacińskiej), gdzie Polska jeszcze nie jest dobrze znanym partnerem, a może zaoferować wiele dla wspólnego rozwoju firm tych państw.

Region Europy Środkowej i Wschodniej to rynek 130 mln konsumentów, mocny przemysł oraz wysoki potencjał intelektualny i handlowy. To perspektywa szybko rozwijającej się części Europy, która dysponuje wiele razy wyższym wskaźnikiem przyrostu PKB niż „stara” część naszego kontynentu. To także europejski korytarz logistyczny Bałtyk-Adriatyk oraz strefy ekonomiczne oferujące niespotykane warunki inwestycyjne oraz prowadzenia biznesu, porty Gdynia i Gdańsk obsługujące największe statki, transport intermodalny na linii Skandynawia-Grecja. To w końcu planowany Centralny Port Komunikacyjny, który mógłby w spektakularny sposób przyczynić się do zorganizowania mocnego hubu logistycznego dla naszej części Europy. Należy też pamiętać o tym, że to właśnie w Polsce ulokowano przeważającą większość inwestycji skierowanych w ostatnich latach na nowe obszary Unii Europejskiej.

Idee Klastra COP mogą stać się początkiem ustanowienia stałego trendu i posłużyć zbudowaniu ośrodka biznesu, który zaoferuje polskim przedsiębiorcom ogromną dźwignię biznesową w zdobywaniu nowych rynków i kształtowaniu dynamicznego rozwoju. Tylko realizacja śmiałych planów – wybiegających w przyszłość i ją kształtujących – może przynieść tak długo oczekiwany mocny impuls do rozwoju polskich stosunków gospodarczych i wejścia naszych rodzimych przedsiębiorstw na nowe rynki zagraniczne.



Centralny Okręg Przemysłowy (COP) to ośrodek przemysłu ciężkiego budowany w latach 1936-1939 w południowo-centralnej części Polski.

HISTORIA COP

Budowę Centralnego Okręgu Przemysłowego zainicjował wicepremier do spraw ekonomicznych i jednocześnie minister skarbu Eugeniusz Kwiatkowski, który rozpoczął działalność w trudnym czasie, kiedy kryzys dopiero się kończył, w miastach wzrastało bezrobocie, a na wsiach wciąż panowała bardzo ciężka sytuacja.

Centralny Okręg Przemysłowy (COP) to ośrodek przemysłu ciężkiego budowany w latach 1936-1939 w południowo-centralnej części Polski. Był jednym z największych przedsięwzięć ekonomicznych II Rzeczypospolitej. COP miał zwiększyć ekonomiczny potencjał Polski, przyczynić się do rozbudowy przemysłu ciężkiego i zbrojeniowego, a także wpłynąć na zmniejszenie bezrobocia, do którego doszło w wyniku wielkiego kryzysu. Na rozwój okręgu przeznaczono w latach 1937-1939 około 60% całości wydatków inwestycyjnych (w sumie 1925 mln zł).

Nazwa „Centralny Okręg Przemysłowy” zrodziła się w Biurze Planowania przy Gabinetie Ministra Skarbu. Zaproponowany obszar okręgu w całości obejmował rejon bezpieczeństwa, którego granice określało rozporządzenie o ulgach inwestycyjnych z 22 marca 1928 roku (Dz.U. nr 36 poz. 329). Władze wojskowe zaakceptowały propozycję dotyczącą użycia w ustawie o ulgach inwestycyjnych z kwietnia 1938 roku nazwy Centralny Okręg Przemysłowy (Dz.U. nr 26 poz. 224).



Eugeniusz Kwiatkowski
Polski chemik, wicepremier, minister przemysłu i handlu (1926-1930), minister skarbu (1935-1939) II Rzeczypospolitej

Czy wiesz, jak udzielić pierwszej pomocy?

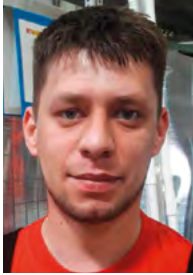
KAŻDY MA OBOWIĄZEK UDZIELIĆ PIERWSZEJ POMOCY – OD NASZEJ REAKCJI NA WYPADK ZALEŻY ŻYCIE DRUGIEGO CZŁOWIEKA!

Wielki Piątek jeden z naszych serwisantów mobilnych, **Rafał Malon**, udzielił pierwszej pomocy pracownikowi konkurencyjnej firmy, który świadczył usługi w tym samym obiekcie. Pracownik ten zaczął odczuwać podczas pracy wyjątkowo silny ból pleców, z którego powodu osunął się na ziemię i zemdlął. Świadkowie zdarzenia zaczęli wzywać pomoc – Rafał Malon od razu przybiegł na miejsce, sprawdził funkcje życiowe poszkodowanego, wezwał karetkę pogotowia, zabezpieczył miejsce zdarzenia, a następnie reanimował go aż do przyjazdu karetki. Wszystko to zrobił sam, podczas gdy pozostali świadkowie beczynnie obserwowali całe zdarzenie. Jesteśmy dumni z postawy naszego pracownika, który potrafił właściwie zareagować i podjąć niezbędne kroki w sytuacji zagrożenia życia drugiego człowieka.

Zadaniem osoby udzielającej pierwszej pomocy jest utrzymanie przy życiu poszkodowanego i niedopuszczenie do powstania dalszych powikłań aż do chwili przybycia karetki pogotowia ratunkowego.



- ALGORYTM POSTĘPOWANIA**
- OCEN BEZPIECZEŃSTWO
 - OCEN PRZYTOŃNOŚĆ
 - UDROŃNIJ DROGI ODDECHOWE
 - ZADZWOŃ NA 112 LUB 999
 - WYKONAJ 30 UCISKÓW KŁATKI PIERSIOWEJ
 - WYKONAJ 2 ODDECHY RATOWNICZE
 - KONTYNUUJ RKO W STOSUNKU 30:2
 - GDY DOSTĘPNY JEST AED, WŁĄCZ I WYKONAJ POLECENIA



Rafał Malon, pracownik serwisu mobilnego, Linde MH Polska.



Efektywna kompletacja zamówień

Nowa generacja wózków do komisjonowania

LINDE MATERIAL HANDLING ROZSZERZA OFERTĘ SWOICH WÓZKÓW DO KOMISJONOWANIA, ABY ZAOFEROWAĆ NAJBARDZIEJ WSZECHSTRONNE PORTFOLIO PRODUKTÓW W BRANŻY. OSIEM NOWYCH MODELI WÓZKÓW DO KOMPLETACJI POZIOMEJ LINDE N20 C TO PIERWSZE TEGO TYPU MASZyny, KTÓRE ZOSTANĄ WPROWADZONE NA RYNEK. ZAPEWNIĄ KOMFORTOWĄ, BEZPIECZNĄ I PRZEDĘ WSZYSTKIM ZOPTYMALIZOWANĄ POD WZGLĘDEM KOSZTÓW KOMPLETACJĘ ZAMÓWIEŃ W ZAKRESIE ŁADOWNOŚCI OD 1,2 DO 2,5 TONY.

Od sklepów budowlanych po hurtownie spożywcze, od przemysłu motoryzacyjnego po logistykę kontraktową: kompletacja towarów jest podstawowym zadaniem w każdym magazynie, a ze względu na konieczność wykonywania wielu czynności ręcznie – także dość kosztownym. Dlatego też przy konstruowaniu nowych maszyn firma Linde Material

Handling zwraca szczególną uwagę na wsparcie użytkowników: nawet standardowe wersje nowych modeli gwarantują wysoki poziom komfortu pracy, który w zależności od potrzeb może zostać zwiększony dzięki dodatkowemu wyposażeniu.

Jedno jest pewne: w ciągu ostatnich lat wymagania stale wzrastają, czy to w związku z krótszymi terminami dostaw, czy też za sprawą rosnących kosztów pracy. Wskaźniki kompletacji i przepływ towarów muszą być sukcesywnie zwiększane, liczba błędów natomiast jak najmniejsza, należy ponadto zapobiegać nieobecności pracowników związanej z problemami zdrowotnymi. *Dzięki różnym wersjom naszego nowego wózka do komisjonowania Klienci mogą kontrolować koszty logistyki w tradycyjnych aplikacjach „towa do człowieka” i zwiększać wydajność swojego magazynu – podsumowuje Eloïse Lévêque, International Product Manager w Linde Material Handling.*

ZWIĘKSZONA FUNKCJONALNOŚĆ I WYDAJNIEJSZE PROCESY

Jeśli chodzi o umiejscowienie baterii, platformy operatora i modułu do obsługi ładunku, firma Linde Material Handling zastosowała w wózku N20 C standardową konstrukcję. Jest to szczególnie korzystne w przypadku flot mieszanych: operatorzy nie muszą zastanawiać się nad obsługą danego pojazdu, kiedy używają na zmianę maszyn od różnych producentów. Niski próg mający zaledwie 130 milimetrów wysokości oraz szerokie wejście do wózka (w zależności od modelu 428 lub 418 milimetrów) umożliwiają łatwe wchodzenie na platformę i schodzenie z niej, co ma istotne znaczenie podczas codziennej kompletacji zamówień.

Ergonomicznie rozmieszczone uchwyty zapewniają pewny chwyt nawet podczas cofania. Opcjonalne wyposażenie obejmuje pneumatycznie amortyzowaną platformę, która redukuje drgania i wstrząsy podczas

jazdy po nierównym terenie. Standardowo wyściełane oparcie zapewnia bezpieczną pozycję podczas jazdy i może być opcjonalnie dostosowane do wzrostu operatora. Rozkładany fotel zintegrowany w oparciu (z czujnikiem wychwytyjącym obecność operatora) ułatwia pracę na większych odległościach lub podczas dłuższego oczekiwania. Dodatkowy komfort podczas siedzenia zapewnia opcjonalnie dostępna wyściełana ochrona kolan.

WSZYSTKO W ZASIĘGU WZROKU

Wózek Linde N20 C obsługiwany jest za pomocą kierownicy o regulowanej wysokości, która stanowi jeden z głównych atutów naszej nowej generacji pojazdów. Przełączniki wahadłowe do jazdy w przód i w tył są zintegrowane w kierownicy i można je obsługiwać z obydwu stron za pomocą kciuka lub palca wskazującego. Inżynierowie Linde celowo umieścili kolorowy wyświetlacz wielofunkcyjny pod kierownicą, aby ten nie rozpraszał operatora. Przejrzysty ekran wyświetla wszystkie istotne dla pojazdu dane – od stanu naładowania baterii aż po informacje serwisowe.

POŁĄCZONE I BEZPIECZNE

Kompletacja odbywa się zazwyczaj w bardzo ruchliwym otoczeniu, co może prowadzić

do szkód materialnych i wypadków, a tym samym pociąga za sobą większe ryzyko nieplanowanych kosztów i zakłóceń operacyjnych. Z tego powodu wózki Linde N20 C posiadają całą gamę standardowych oraz możliwość zainstalowania opcjonalnych elementów zwiększających bezpieczeństwo. Dodatkowe funkcje obejmują hydraulicznie wspomagany układ hamulcowy, który stanowi jeden z trzech systemów hamowania wózka. Sposób zatrzymania maszyny zmienia się adekwatnie do odbieranego ładunku. System Linde Curve Control redukuje prędkość zgodnie z kątem skrętu i zapobiega wypadkom związanym z przewróceniem się maszyny podczas pokonywania zakrętów. Aby zmniejszyć kosztowne uszkodzenia półek, towarów lub samego pojazdu, na przodzie wózka można zamontować specjalne zderzaki. W modelu N20 C operator ma zapewniony doskonały widok na trasę i ładunek. Dodatkowe wyposażenie, takie jak mocne reflektory LED, Linde BlueSpot, przednie lusterko panoramiczne, ekrany ochronne lub siatki na maszt oraz różne ochrony ładunku, dopełnia ofertę opcji bezpieczeństwa.

Na życzenie Klienta w naszych nowych wózkach do komisjonowania można ponadto zainstalować modułowe oprogramowanie do zarządzania flotą Linde connect: z kontrolą dostępu, monitorowaniem wstrząsów i analizą użytkowania.

ROZWIĄZANIA DOSTOSOWANE DO POTRZEB KLIENTA

Nasi Klienci mają szeroki wybór opcji dotyczących ogólnej konstrukcji nowych maszyn: Linde N20 C można zamówić w wersji double-deck (D), z krótkimi widłami podnoszącymi nachodzącymi na unoszące¹⁾ (LoL), z nożycowym mechanizmem podnoszenia (LX), z dłuższymi widłami (do 3100 mm) oraz w wersji high-performance (HP) dla modelu 2,5 t. Dzięki temu maszyna może zostać idealnie dostosowana do danej aplikacji. Ponieważ w coraz większej liczbie magazynów kompletacja odbywa się nie tylko na najniższym poziomie regałów, firma Linde Material Handling dodała do swojego portfolio podnoszoną platformę dla prawie wszystkich wymienionych wyżej wariantów konstrukcyjnych – dzięki temu operator może bezpiecznie sięgnąć po towary znajdujące się na wysokości do 2,8 metra.

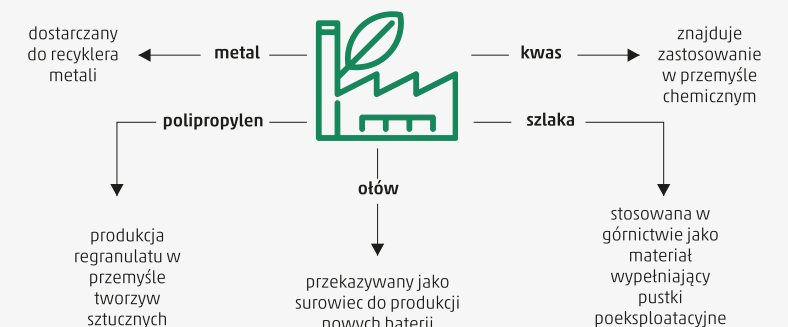
Nowe modele Linde N20 C zasilają zarówno klasyczne baterie kwasowo-ołowiowe, jak i nowoczesne akumulatory litowo-jonowe. Duży wybór baterii (od 345 Ah do 620 Ah) gwarantuje najlepsze rozwiązanie dla danych wymagań. Wymiana baterii może być pionowa lub boczna.

¹⁾ Widły do ergonomicznej pracy z ładunkami na jednej palecie podniesionej do komfortowej pozycji.

HOPPECKE
POWER FROM INNOVATION



Procesy odzysku elementów składowych zużytej baterii:

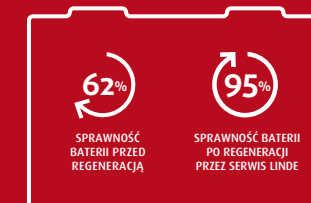


Jesteśmy odpowiedzialni za roztropne zarządzanie powierzonymi nam zasobami – ludźmi, kapitałem, czasem, środowiskiem i surowcami – z uwzględnieniem aspektów społecznych i przy wsparciu przyjaznych środowisku procesów, technologii i produktów...



Technologiczna przewaga Linde w procesie regeneracji baterii

Stosowana przez nas technologia bazująca na automatyzacji całego procesu umożliwia nam monitorowanie poszczególnych etapów regeneracji. Każdy z tych etapów jest automatycznie rejestrowany w systemie komputerowym, co daje transparentny obraz wykonanej usługi. Pozyskane w czasie procesu dane są archiwizowane, a następnie przekazywane Klientom w formie kompleksowego raportu końcowego. Raport ten zawiera wszystkie parametry techniczne dotyczące wykonanej usługi oraz wynik stanu baterii po regeneracji.



REGENERACJA BATERII

Dłuższa praca wózka na jednym ładowaniu

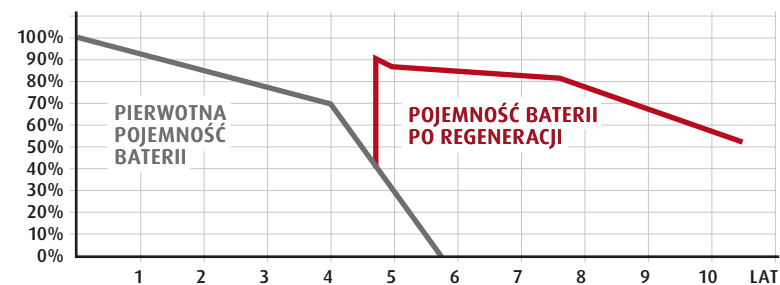
W ELEKTRYCZNYCH WÓZKACH WIDŁOWYCH FUNDAMENTALNY ELEMENT STANOWIĄ BATERIE. ICH WŁAŚCIWA ORAZ SZYBKĄ WYMIANĄ ZAPEWNIĄ CIĄGŁOŚĆ PRACY, A ZMINIMALIZOWANE W KONSEKWENCJI PRZESTOJE ZNACZNIE WPŁYWAJĄ NA OGRANICZENIE KOSZTÓW PONOSZONYCH PRZEZ FIRME. PRZESTRZEGANIE ZAŚ PRAWIDŁOWEJ EKSPLOATACJI, ŁADOWANIA I KONSERWACJI AKUMULATORÓW MA KLUCZOWY WPŁYW NA ICH FUNKCJONALNOŚĆ.

Zachowanie jak najdłuższej sprawności baterii to istotna kwestia w każdej flocie. Kiedy jednak zauważalny stanie się spadek efektywności akumulatora, nie zawsze należy się go pozbywać – często baterie można z sukcesem regenerować.

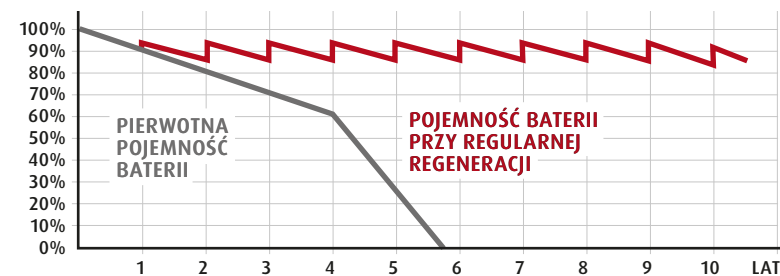
Oferta Linde Material Handling zawiera najnowocześniejszą metodę serwisowania oraz konserwacji baterii trakcyjnych. Korzyści, jakie wynikają z regeneracji akumulatora, to wydłużenie czasu pracy wózka na jednym ładowaniu, redukcja kosztów związanych z wymianami baterii oraz ograniczenie przestoju wózków. Dokonujemy wstępnej diagnostyki stanu akumulatora i możemy zregenerować kilkanaście baterii jednocześnie, ponadto na czas wykonania usługi oferujemy baterię zastępczą. Cały proces regeneracji zajmuje maksymalnie 96 godzin.

TYPY REGENERACJI:

- **regeneracja pełna:** wraz z upływem czasu baterie ulegają zasiarczeniu. Ten rodzaj regeneracji pozwala na przywrócenie w starych (pięcio-, sześciolletnich), średnio i dobrze utrzymanych bateriach nawet do 95% wydajności;



- **regeneracja podtrzymująca:** pozwala utrzymać baterię w optymalnym, wolnym od siarczanów stanie za sprawą regularnie wykonywanych czynności regeneracyjnych.



NOWOCZESNE URZĄDZENIA

Regeneracja ogniw wymaga specjalistycznych urządzeń, odpowiednich pomieszczeń, a także miejsca do przeprowadzenia analiz. Nasze zaplecze techniczne składa się aż z 6 stanowisk do regeneracji baterii – w każdym z nich można regenerować 2 akumulatory. Specjalne kabiny wyposażone są w dwupunktowy system wentylacji: górne wyjście jest przeznaczone do odprowadzania wodoru, dolne natomiast odprowadza związki siarki. Wszystkie kabiny są połączone przez kanały wentylacyjne, które wychodzą na zewnątrz budynku nad dachem. Na końcu kanałów znajdują się dwa duże wentylatory przeciwybuchowe.

Jednostkę sterującą systemu stanowi kiosk z połączeniem Bluetooth. Główne urządzenia używane w trakcie procesu regeneracji baterii to urządzenia rozładowujące, regeneratory i inteligentne prostowniki.

URZĄDZENIE ROZŁADOWUJĄCE – dynamiczne rozładowanie połączone z pomiarowym spadkiem napięcia na poszczególnych ogniwach to najszybszy sposób oszacowania stanu akumulatora i znalezienia wadliwych ogniw. Uszkodzone ogniwa można zidentyfikować już przed procesem regeneracji. BMS 24/48/80/96V narzędzie do pomiaru akumulatorów to zestaw pomiarowy, który monitoruje każde ogniwo baterii podczas dynamicznego rozładowywania. Wyniki pomiaru pokazują stan każdej celi. Znalazienie uszkodzonych ogniw przed rozpoczęciem

regeneracji to kluczowa kwestia – uszkodzone ogniwa muszą być wymienione lub wykluczone z procesu regeneracji. Narzędzie to zapobiega nieudanej regeneracji.

REGENERATOR – impulsowy regenerator baterii rozpuszcza utwardzony siarczan i odslania płyty bateryjne. Wykorzystuje zmienne prądy o wysokiej częstotliwości, które są bardzo skuteczne w usuwaniu utwardzonego siarczanu. Regenerator Powerin to połączenie regeneratora Energic Plus z platformą komunikacyjną do innych urządzeń do regeneracji akumulatorów.

STACJA ŁADOWANIA 96 V 200 A – inteligentna wielonapięciowa stacja ładowania z aktywną kontrolą temperatury baterii. Oprogramowanie Powerin steruje procesem ładowania i temperaturą akumulatora w czasie rzeczywistym. Dzięki zastosowaniu specjalnych krzywych ładowania można ładować więcej niż jedną baterię.

Cały proces regeneracji przebiega przy zachowaniu najwyższej ostrożności: system monitoringu działa bez przerwy i jest kontrolowany przez personel ochrony, w najwyższym punkcie sufitu znajduje się czujnik gazu, w pomieszczeniu zamontowano ponadto detektory dymu. Serwis Linde zawsze zapewnia zachowanie odpowiednich standardów w trakcie wykonywania usługi. ►

REGENERACJA BATERII PRZEZ SERWIS LINDE OBEJMUJE:

- oględziny stanu baterii,
- ładowanie baterii,
- pomiar gęstości elektrolitu,
- pomiar napięcia oraz oporu wewnętrznego każdego ogniwa,
- weryfikację stanu połączeń międzyogniowych,
- pomiar rezystancji izolacji obudowy,
- badanie faktycznej początkowej pojemności baterii,
- cyfrową regulację gęstości elektrolitu,
- rewitalizację ogniw,
- wymianę uszkodzonych części (łącniki, śruby, korki),
- badanie końcowej faktycznej pojemności baterii,
- neutralizację osadów kwasowych,
- konserwację ogniw,
- szczegółowy raport z przeprowadzonego procesu o stanie baterii,
- dokumentację potwierdzającą dopuszczenie do użytku dla UDT,
- gwarancję.

Jeżeli wynik wstępnej diagnostyki baterii okaże się nierokujący, przygotujemy indywidualne rozwiązanie w formie oferty uzupełniającej.

PRAWIDŁOWA EKSPLOATACJA BATERII

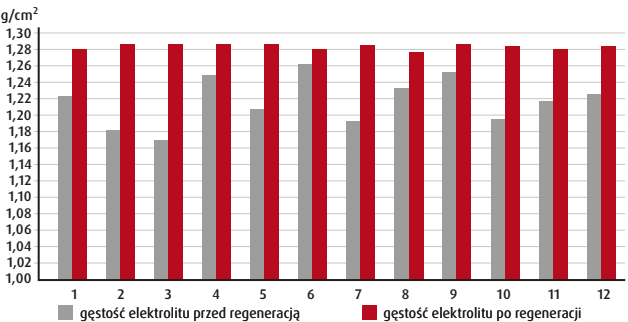
Ze względu na swoją doskonałą jakość wózki Linde mogą pracować wyjątkowo wydajnie przez wiele lat. Mimo tego i tak może dojść do przestoju w pracy maszyny, jeśli bateria nie jest poddawana konserwacji. Akumulator stanowi dość dużą część kosztów pojazdu, a jego awaria może stanowić dodatkowo spory wydatek, stąd tak istotne jest właściwe obchodzenie się z baterią w codziennej pracy, aby zapewnić jak najdłuższą jej sprawność.

PAMIĘTAJ:

- ŁADUJ BATERIĘ DO KOŃCA.** Odłączaj baterię od prostownika tylko wtedy, gdy zostanie całkowicie naładowana, tzn. na prostowniku zapali się zielona lampka.
- ZACHOWAJ ODPOWIEDNIĄ KOLEJNOŚĆ DZIAŁAŃ.** Po zakończonym ładowaniu najpierw wyłącz prostownik (przyciskiem STOP lub OFF), a dopiero potem rozłącz wtyczki. Rozłączenie w odwrotnej kolejności może doprowadzić do wypadku lub uszkodzenia baterii i prostownika.
- ŁADUJ BATERIĘ OD RAZU PO SYGNALE INFORMACYJNYM.** Gdy wskaźnik na wózku poinformuje Cię o rozładowanej baterii, bezzwłocznie podstaw ją do ładowania.
- NIE POZOSTAWIAJ BATERII CZĘŚCIOWO ROZŁADOWANEJ.** Baterię ładuj w czasie dłuższego postoju wynoszącego minimum 8 godzin (m.in. po pracy).
- UZUPEŁNIAJ PŁYN W BATERII WE WŁAŚCIWY SPOSÓB.** Uzupełniaj wodę tylko po ładowaniu i według potrzeb ocenianych na podstawie obserwacji wskaźnika poziomu elektrolitu. Używaj wyłącznie wody destylowanej.
- KONTROLUJ STAN TECHNICZNY PRZEWODÓW.** Regularnie sprawdzaj stan izolacji na przewodach. Przetarcia izolacji mogą być przyczyną poważnych uszkodzeń elektroniki wózka – w takim przypadku natychmiast wezwij serwis.
- KONTROLUJ STAN TECHNICZNY WTYCZEK BATERYJNYCH.** Regularnie sprawdzaj stan wtyczek bateryjnych: pęknięcia wtyczek czy brak bolca zabezpieczającego przed odwrotnym podłączeniem baterii może stać się przyczyną poważnych usterek elektroniki wózka. W przypadku wystąpienia uszkodzeń wtyczek natychmiast wezwij serwis. ▽

TRZY KROKI PODCZAS REGENERACJI:

- wstępna diagnostyka baterii,
- regeneracja,
- raport końcowy.



Wykres analizy gęstości elektrolitu w ogniwach baterii sporządzony na podstawie badania gęstości elektrolitu przy użyciu Systemu elektronicznej regeneracji elektrolitu POWERIN ED-7.



PO WIĘCEJ INFORMACJI ZAPRASZAMY DO KONTAKTU Z PRZEDSTAWICIELAMI HANDLOWYMI DZIAŁU SERWISU
Wystarczy zgłoszenie do doradcy odpowiedzialnego za dany region:

MAZOWIECKIE
Robert Kalinowski
660 558 602
robert.kalinowski@linde-mh.pl

**PODLASKIE,
WARMIŃSKO-MAZURSKIE**
Piotr Zaniewski
600 490 019
piotr.zaniewski@linde-mh.pl

ŁÓDŹKIE, ŚWIĘTOKRZYSKIE
Marcin Goska
600 490 268
marcin.goska@linde-mh.pl

**KUJAWSKO-POMORSKIE,
POMORSKIE**
Mieczysław Serkowski
668 400 355
mieczyslaw.serkowski@linde-mh.pl

WIELKOPOLSKIE
Michał Szrama
660 553 598
michal.szrama@linde-mh.pl

**LUBELSKIE,
PODKARPACKIE**
Marcin Siczek
660 553 523
marcin.siczek@linde-mh.pl

MAŁOPOLSKIE, ŚLĄSKIE
Tomasz Just
735 995 484
tomasz.just@linde-mh.pl

DOLNOŚLĄSKIE, OPOLSKIE
Norbert Opaliński
600 490 052
norbert.opalinski@linde-mh.pl

**LUBUSKIE,
ZACHODNIOPOMORSKIE**
Robert Szewczyk
600 490 041
robert.szewczyk@linde-mh.pl



Czas na zmianę

TERAZ TO TAKIE ŁATWE



NOWA OPONA



ZUŻYTA W 33 %



ZUŻYTA W 66 %



ZOSTAŁO 100 GODZIN PRACY OPONY



Trelleborg Wheel Systems opracował znaczącą innowację dla swojej opony klasy Premium. Ukazując wyraźny wizualny wskaźnik, innowacja ta pozwala dokładnie określić, kiedy Twoją oponę należy wymienić.

Innowację tę nazwaliśmy **Pit Stop Line**.

Wybierając oponę Trelleborga z Pit Stop Line zawsze wiesz, kiedy nadchodzi właściwy czas na wymianę. W ten sposób zapewniasz sobie mniej przestojów Twojego wózka widłowego, dłuższą eksploatację opony oraz największą całkowitą korzyść ze swojej inwestycji w opony.

Istotna Innowacja. Wymierna Korzyść.



SOLIDEAL RES 550
SERIA MAGNUM

SOLIDEAL RES 660
SERIA XTREME

SOLIDEAL RES 330



MAKSYMALNA ŻYWOTNOŚĆ PRZY INTENSYWNYM UŻYTKOWANIU

Stworzone, by sprostać każdemu wyzwaniu z zakresu potrzeb rynku transportu wewnętrznego (Material Handling), takich jak szybsza jazda maszyny, zwiększone możliwości podnoszenia ładunków, czy też zwiększenie efektywności energetycznej (oszczędność baterii trakcyjnych) w celu zapewnienia rozwiązania o najniższych kosztach eksploatacji (LOCS). Odkryj możliwość doboru opon do intensywności użytkowania dla wybranej przez siebie aplikacji na stronie:

maximumlifespan.camso.co/pl

Camso Polska S.A.

ul. Trakt Brzeski
35 05-077 Warszawa
tel. 22 783 35 89-90
biuro@camso.co

camso.co



**ROAD
FREE
COMPANY**