

The Linde logo, featuring the word "Linde" in a white, stylized script font, set against a red background.

LindePartner

ZAAWANSOWANE TECHNOLOGIE I EKONOMICZNE ROZWIĄZANIA W BRANŻY LOGISTYCZNEJ

PRODUKT

PALETOWY WÓZEK STERUJĄCY
Wózki serii 1173 L14 AP – L20 AP

NEWS

UNOSZONA KABINA
Doskonała widoczność
nawet przy dużych ładunkach

LIFESTYLE

GENUA
MIASTO PACHNĄCE
BAZYLIĄ

A large, yellow, trapezoidal caution sign with the words "CAUTION", "FORKLIFT", and "TRAFFIC" printed in bold, black, sans-serif capital letters. The sign is set against a dark, textured background.

Linde PARTNER

Północnoatlantycka
Organizacja Producentów

Linde PARTNER

WIŚNIEWSKI
Bramy Ziemi Sądeckiej

BHP W PRACY WÓZKIEM WIDŁOWYM

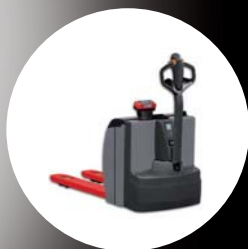
“ Życie ludzkie bezdyskusyjnie stanowi najwyższą wartość. Dbałość o nie w coraz większym zakresie przejawia się także w miejscach pracy, gdzie zagadnieniom zapewnienia bezpieczeństwa pracownikom poświęca się sporo czasu i uwagi. ”

RAVAS - NUMER 1 w Wagach Mobilnych

WAGI ZINTREGOWANE W URZĄDZENIA TRANSPORU WEWNĘTRZNEGO FIRMY



WAGI DLA WÓZKÓW WIDŁOWYCH



WAGI DLA WÓZKÓW MAGAZYNOWYCH



RĘCZNE WÓZKI PALETOWE Z WAGĄ



ŁĄCZNOŚĆ Z ERP & WMS



Nastąpiła jesień – najbardziej ze wszystkich refleksyjna pora roku. W wielu firmach jesienne miesiące to czas wytężonej pracy i nadrabiania zleceń wstrzymanych na czas wakacji. Pośpiech i nadmiar obowiązków oraz ograniczony czas na ich wykonanie sprzyja wypadkom. W najnowszym numerze czasopisma Linde Partner postanowiliśmy przypomnieć podstawowe zasady BHP, gdyż uważamy, że bezpieczeństwo pracowników dla każdej organizacji powinno być sprawą najważniejszą.



BHP W PRACY WÓZKIEM WIDŁOWYM

Wszystkie działania prowadzące do zmniejszenia liczby wypadków, w tym podnoszenie świadomości w zakresie BHP zarówno u pracodawców, jak i pracowników jest przejawem realnej troski o zdrowie i życie osób na co dzień wykonujących swoje obowiązki. W pierwszym numerze tegorocznego Linde Partnera przedstawiliśmy punkt widzenia pracodawcy, dla którego zapobieganie wypadkom wiąże się z wieloma korzyściami, w tym także finansowymi. Będąc dystrybutorem wózków widłowych i jednocześnie mając świadomość tego, jak ważna jest ochrona życia i zdrowia ludzkiego, postanowiliśmy uzupełnić wcześniej poruszony temat BHP o wiedzę z zakresu bezpiecznego użytkowania wózków widłowych – strona 8.



PRODUKT W najnowszym numerze czasopisma Linde Partner zamieściliśmy charakterystykę najnowszego modelu paletowego wózka sterującego z platformą, seria 1173. Dokładne dane na temat wszystkich funkcji, a także wyposażenia podstawowego oraz nowych elementów zamieszczone zostały na stronie 5.



ZDROWIE Z GŁĘBI OCEANÓW Północnoatlantycka Organizacja Producentów, a więc prezentowany w najnowszym numerze Partner, stanowi jedno z ogniw w łańcuchu dostaw i dystrybucji ryb przeznaczonych dla odbiorców krajowych i zagranicznych. Szczegółowe informacje na temat znaczenia polskich portów i chłodni w przemyśle surowców pochodzenia morskiego znajdują się na stronie 12.



GENUA – MIASTO PACHNĄCE BAZYLIĄ Mimo, że rozpoczęła się jesień to letnie upały, bezchmurne niebo i wspomnienia wakacyjnych wyjazdów jeszcze na długo pozostaną w naszej pamięci. Chcąc przywołać najpiękniejsze wspomnienia lata prezentujemy jedno z najbardziej klimatycznych, a jednocześnie mniej popularnych wśród turystów włoskich miast. Genova la Superba, bo o niej właśnie mowa, w bardzo osobisty sposób przedstawiona została na stronie 20.



BRAMY ZIEMI SĄDECKIEJ Na terenie Sądecki znajduje się siedziba naszego drugiego Partnera – firmy Wiśniowski produkującej bramy i ogrodzenia. Nietypowa lokalizacja terenów zakładu wymusiła zastosowanie niebanalnego i niezwykle oryginalnego rozwiązania – szklanego mostu, który w krótkim czasie stał się symboliczną bramą Sądecki, a sama firma wizytówką regionu. Pełne informacje, a także wywiad z właścicielem, Andrzejem Wiśniowskim, znajdują się na stronie 32.



UNOSZONA KABINA I WSPÓŁPRACA Z BALYO W ramach nowinek na stronie 31 prezentujemy rozwiązanie zwiększające bezpieczeństwo pracy – unoszoną kabinę zapewniającą doskonałą widoczność nawet przy dużych ładunkach. Na stronie 41 znajdują się zaś szczegóły zawarcia umowy współpracy pomiędzy Linde MH i Balyo dotyczące wspólnie opracowywanych rozwiązań z zakresu automatyki.



MYŚL JAK TWÓJ KLIENT Na koniec przedstawiamy artykuł zawierający cenne wskazówki dotyczące tworzenia nowych rozwiązań. Z design thinking, nowoczesną metodą łączącą kreatywne podejście projektantów z realnymi potrzebami klientów, zapoznamy się na stronie 44.



ZAMÓW NASZE BEZPŁATNE WYDAWNICTWA:

Jeśli chcesz otrzymywać bezpłatnie nasze wydawnictwa bezpośrednio do swojej skrzynki pocztowej lub na e-mail **daj nam znać: marketing@linde-mh.pl**

- Biuletyn „nowaOferta” – miesięcznik z aktualną ofertą certyfikowanych wózków używanych wyselekcjonowanych i serwisowanych przez Linde Material Handling Polska
- Magazyn „LindePartner” jest kwartalnikiem branży TSL. Przeczytasz w nim o nowoczesnych zagadnieniach związanych z logistyką, a także o nowinkach w zakresie oferty Linde oraz partnerów biznesowych
- Zapraszamy do subskrypcji naszego LindeNewslettera

Wersja elektroniczna magazynu i możliwość zapisu do LindeNewslettera dostępne na stronie: www.linde-mh.pl

BĄDŹ NA BIEŻĄCO • ZDOBĄDŹ PRZEWAGĘ • WYPRZEDŹ KONKURENCJĘ

Redaktor naczelny: Marcin Zarzecki
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: 10 000 egz.

WYDAWNICTWO BEZPŁATNE
Wszelkie prawa zastrzeżone
All rights reserved Copyright © 2008-2015
Linde Material Handling Polska Sp. z o.o.

RAVAS Polska
Magdalena Futyma
T. +48 664 764 245, www.ravas.com

RAVAS

Camso, wiodący na świecie producent opon do wózków widłowych

BEZKONKURENCYJNA WYTRZYMAŁOŚĆ
WYJĄTKOWA NIEZAWODNOŚĆ

Solideal Xtreme

LOCS NAJNIŻSZE
KOSZTY
EKSPLOATACJI

NAJLEPSZA WYTRZYMAŁOŚĆ I WYDAJNOŚĆ



**WYJĄTKOWO GŁĘBOKI BIEŻNIK
ZE ZNACZNIKIEM ZUŻYCIA**
Długi czas użytkowania
i łatwa obsługa



**CIĄGŁOŚĆ ŚRODKOWEGO KLOCKA
BIEŻNIKA NA CAŁYM OBWODZIE**
Zmniejsza drgania i głośność opony
Większy komfort pracy operatora
Spowalnia zużycie elementów
przeniesienia napędu
Mniejsze koszty konserwacji i wymiany



BARDZO SZEROKI PROFIL BIEŻNIKA
Zwiększa o 20% stabilność boczną
pod obciążeniem
Większe bezpieczeństwo podczas
wysokiego podnoszenia
i jazdy na zakrętach



OPONA SUPERELASTYCZNA (PEŁNA)
Wysoka stabilność
dla bezpieczeństwa pracy



Camso Polska S.A.
ul. Trakt Brzeski 35
05-077 Warszawa - Wesoła
tel. 22 783 35 89, 783 35 90, fax 22 783 35 82
biuro@camso.co

camoso.co



PALETOWY WÓZEK STERTUJĄCY Z PLATFORMĄ

Seria 1173, o udźwig 1400, 1600 i 2000 kg
L14 AP, L16 AP, L20 AP

Bezpieczeństwo Paletowy wózek stertujący Linde ze składaną platformą operatora to idealne rozwiązanie do każdej aplikacji wymagającej podnoszenia. Unikalny system Load Management® oblicza udźwig na bieżąco i ostrzega operatora, gdy ciężar ładunku na widłach przekroczy dopuszczalny limit. Funkcja proporcjonalnego sterowania automatycznie dostosowuje prędkość jazdy wózka do kąta wychylenia zadajnika jazdy, co daje gwarancję maksymalnego bezpieczeństwa.

Wydajność Mocną stroną tego wózka jest jego 2,3 kW silnik prądu zmiennego, który umożliwia jazdę wózkiem z prędkością 10km/h

oraz obsługę ładunków o stosunkowo dużych ciężarach – od 1400 kg do 2000 kg (w wersji do ciężkich aplikacji), co dodatkowo zwiększa wydajność pracy wózkiem. Osiągnięcie tak dużej zdolności udźwigu wózka jest możliwe także dzięki wytrzymałej konstrukcji chassis.

Komfort Wózek tworzy jednolitą konstrukcję, na którą składają się: tłumiona platforma, osłony boczne i dyszel sterujący. Cała konstrukcja wózka skutecznie izoluje operatora od wszelkich wstrząsów i wibracji. System OptiLift, łatwy dostęp do elementów sterujących i bardzo łatwa obsługa pozwalają na precyzyjną i wygodną pracę.

Niezawodność Materiał, którym pokryto składaną platformę, został zaprojektowany tak, aby skutecznie i przez maksymalnie długi okres

użytkowania amortyzować wstrząsy. Wytrzymałe chassis i tylna rama wykonana ze stali zapewniają długą żywotność nawet przy pracy w wymagających aplikacjach. W wersji z unoszeniem wstępnym (opcja) prześwit pod wózkiem zostaje zwiększony, co pozwala na bezpieczne pokonywanie ramp i doków załadunkowych.

Serwis Wydajna praca zawsze wiąże się ze skutecznym serwisowaniem. Kolorowy wyświetlacz dostarcza operatorowi kluczowe informacje o parametrach pracy wózka, poziomie rozładowania baterii, a także sygnalizuje konieczność wykonania przeglądu. Wytrzymałe komponenty i niezawodny silnik zapewniają wydłużenie okresów między przeglądami i zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych.

DOKOŃCZENIE NA S. 7

LindePartner 3/2015

LEASING WOZKÓW WIDŁOWYCH

Magazyn jak nowy i sprawna praca dzięki finansowaniu inwestycji w nowe i używane wózki widłowe Linde.

Szeroki wybór pojazdów, szybkie procedury i niezawodna obsługa.

Finansujemy też samochody osobowe i dostawcze do 3,5 tony ładowności.

kontakt:

Anna Grabowska

tel. kom. +48 608 537 700

anna.grabowska@sgef.pl

www.sgef.pl/leasing-pojazdow.html



BUILDING TEAM SPIRIT TOGETHER



SOCIÉTÉ GÉNÉRALE
Equipment Finance

Cechy szczególne

Silnik AC

- Elektryczne wspomaganie sterowania zapewnia bezwysyłkową obsługę
- Łatwo dostępne przyciski sterujące umożliwiają precyzyjną obsługę
- Budowa zapewnia pełną ochronę dłoni
- Konstrukcja głowki sterującej pozwala na obsługę dowolną dłonią



Platforma AP

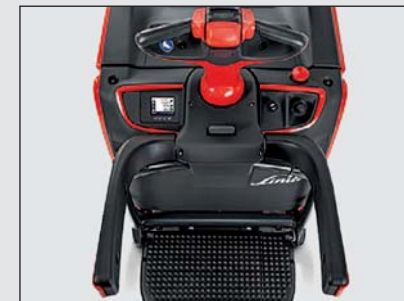
- Koncepcja platform:
- platforma, dyszel i osłony boczne jako jeden element
- gumowa mata na platformie redukuje wstrząsy i wibracje
- Poziom drgań to zaledwie 0,68 m/s²
- Składane osłony boczne umożliwiają piesze prowadzenie wózka

Linde Load Management

- System zarządzania ładunkiem w wersji standardowej lub zaawansowanej
- Natychmiastowe szacowanie ciężaru i wskazywanie wysokości podnoszenia ładunku

Wielofunkcyjny wyświetlacz

- Informacje o parametrach pracy wózka i ładunku
- Łatwa i ergonomiczna obsługa
- Licznik motogodzin, wskaźnik poziomu rozładowania baterii, sygnalizacja konieczności wykonania przeglądu



Silnik AC

- Mocny, 2,3 kW silnik prądu zmiennego o dużym momencie obrotowym
- Zabezpieczenie przed kurzem i wilgocią
- Zabezpieczenie przed stacaniem się wózka na pochyłościach
- Prędkość jazdy do 10 km/h z rozłożoną platformą z ładunkiem i bez ładunku



System podnoszenia

- OptiLift zapewnia precyzyjną, w pełni proporcjonalną pracę układu ponoszenia
- Funkcja wideł Soft Landing chroni ładunek przy opuszczaniu
- Wersja z unoszeniem wstępnym zapewnia większy prześwit sprawdzający się podczas pokonywania ramp i doków
- Szeroka oferta masztów

Hamulce

- Automatyczne hamowanie przy zwolnieniu zadajnika jazdy lub zmianie kierunku
- Wózek zwalnia przed zatrzymaniem, cały czas pozostając pod całkowitą kontrolą
- Bardzo wydajny hamulec elektromagnetyczny działający przy pionowej i poziomej pozycji dyszla
- Łatwo dostępny przycisk awaryjny umieszczony na górze przedniej pokrywy

Wymiana baterii

- Górna wymiana baterii w standardzie
- Opcja bocznej wymiany zawiera
- Rolki wewnątrz przedziału baterii w celu ułatwienia wymiany
- Dźwignię wypychającą baterię, która pozwala uniknąć bezpośredniego kontaktu

Wyposażenie standardowe Najwyższy możliwy poziom komunikacji między operatorem a maszyną - Sinergo® • Wygodne stanowisko operatora z w pełni amortyzowaną platformą AP • Wspomaganie sterowania • Opcja żółtej prędkości • Linde SafetyLift • Opór przy końcowej (poziomej) pozycji dyszla • Dedykowane stanowisko pracy (ze schowkami) • System proporcjonalnego sterowania podnoszeniem OptiLift® • Osłona na maszcie (kratka poliwęglanowa lub stalowa) • Wielofunkcyjny wyświetlacz z urządzeniem

ważącym, licznikiem motogodzin, wskaźnikiem poziomu rozładowania baterii, sygnalizacją potrzeby wykonania przeglądu, wyświetlaniem kodów błędów • System ważący działający z dokładnością +/- 50kg przy podnoszeniu do 1500 mm • Rozkładana platforma z osłonami bocznymi 2,3 kW bezobsługowy silnik prądu zmiennego • Łatwa i precyzyjna obsługa sterowania • Automatyczna redukcja prędkości na zakrętach • Elektromagnetyczny hamulec awaryjny • Dostęp za pomocą kluczyka lub LFMgo (dostęp za pomocą kodu PIN)

• Technologia CAN-bus • Pionowa wymiana baterii 2PzS (3PzS w wersji 2 t) • Gumowe koło napędowe • Pojedyncze poliuretanowe koła ładunkowe • Podwójne koła podporowe • Szerokość karetki wideł: 560 mm, 680 mm (w wersji 1,4t i 1,6t) lub 580 mm (w wersji 2t) • Długość/grubość karetki wideł: 1150 mm/71 mm lub 55 mm (do stosowania z koszami gitter box), 1150 mm/73 mm w wersji 2 t • Ochrona do -10°C

BHP W PRACY WÓZKIEM WIDŁOWYM

Życie ludzkie bezdyskusyjnie stanowi najwyższą wartość. Dbłość o nie w coraz większym zakresie przejawia się także w miejscach pracy, gdzie zagadnieniom zapewnienia bezpieczeństwa pracownikom poświęca się sporo czasu i uwagi. W pierwszym numerze tegorocznego Linde Partnera przedstawiliśmy punkt widzenia pracodawcy, dla którego zapobieganie wypadkom wiąże się z wieloma korzyściami, w tym także finansowymi. Będąc dystrybutorem wózków widłowych i jednocześnie mając świadomość tego, jak ważna jest ochrona życia i zdrowia ludzkiego, postanowiliśmy uzupełnić wcześniej poruszony temat BHP o wiedzę z zakresu bezpiecznego użytkowania wózków widłowych. Wszystkie działania prowadzące do zmniejszenia liczby wypadków, w tym podnoszenie świadomości w zakresie BHP zarówno u pracodawców, jak i pracowników jest przejawem realnej troski o zdrowie i życie osób na co dzień wykonujących swoje obowiązki.

Kilka słów o wózkach

Wózki jezdniowe podnośnikowe, zwane potocznie wózkami widłowymi, należą do grupy urządzeń transportu bliskiego przeznaczonych do przemieszczania ładunków najczęściej rozłożonych na paletach. Wózki widłowe stanowią podstawowy środek transportu wewnątrz-kładowego – a zasięg ich pracy ograniczony jest do terenu danego przedsiębiorstwa, placu budowy lub innego miejsca użytkowania. Pojazdy te codziennie poddawane są znacznym obciążeniom, niejednokrotnie w krótkim czasie i w skrajnie trudnych warunkach. Intensywna praca tych urządzeń może być przyczyną wielu sytuacji potencjalnie niebezpiecznych.

Istnieje wiele rozwiązań konstrukcyjnych wózków podnośnikowych, pozwalających na wykonywanie zadań związanych z podnoszeniem, paletyzowaniem, spiętrzaniem lub układaniem ładunków w gniazdach regałowych. Najczęściej spotykane są wózki jezdniowe podnośnikowe czołowe z siedziskiem dla operatora, wózki z operatorem podnoszonym wraz z ładunkiem oraz wózki ze zmiennym wysięgiem.

Obecnie produkowane wózki to urządzenia wyposażone w nowoczesne rozwiązania

konstrukcyjne, do których można zaliczyć m.in. napęd hydrostatyczny, funkcję jazdy w trybie pełzania, systemy stabilizacji toru jazdy, ograniczniki prędkości jazdy z podniesionym masztem, konstrukcje chroniące operatora zarówno przed skutkami wywrócenia, jak i przed spadającymi przedmiotami. Wózki są również wyposażane w nowoczesne systemy sterowania ułatwiające pracę operatorom, m.in. sterowanie proporcjonalne, systemy odzysku energii elektrycznej, podnoszoną i pochyloną kabinę operatora, systemy kamer wizyjnych, a także dodatkowe oświetlenie zewnętrzne informujące o nadjeżdżającym wózku. Wyposażenie w rozbudowane systemy elektroniczne ułatwia zarówno operatorom, jak i konserwatorom monitorowanie pracy i diagnozowanie potencjalnych usterek.

Poza podstawowym osprzętem, jakim są widły, wózki mogą być wyposażane w wiele rodzajów wyposażenia wymiennego, jak np. łyżki ładowarkowe, lemiesz, chwytaki, pozycjonery czy zintegrowane platformy robocze. Przy zastosowaniu takiego wyposażenia szczególną uwagę należy zwrócić na zmianę udźwigu wózka, wynikającą z masy wyposażenia wymiennego, co zasadniczo wpływa na

podstawowe parametry pracy wózka, tj. stateczność, prędkość jazdy, drogę hamowania, zdolność pokonywania wzniesień. Należy również pamiętać, że zastosowanie i użytkowanie danego wyposażenia wymiennego powinno być zgodne z instrukcjami producenta.

Czynnikiem, który bezpośrednio wpływa na bezpieczne użytkowanie wózków, jest eksploatacja i użytkowanie zgodnie z przeznaczeniem, jakie przewidział producent w instrukcji obsługi, a także obsługa przez osoby z potwierdzonymi kwalifikacjami.

Kto może obsługiwać wózek?

Wózki jezdniowe podnośnikowe z mechanicznym napędem podnoszenia podlegające dozorowi technicznemu mogą być obsługiwane jedynie przez osoby mające zaświadczenie kwalifikacyjne wydane przez Urząd Dozoru Technicznego lub świadectwo kwalifikacyjne wydane przez Instytut Mechanizacji Budownictwa i Górnictwa Skalnego albo imienne zezwolenie wystawione przez pracodawcę, ważne tylko na terenie danego zakładu pracy. Imienne zezwolenie może być wydane pracownikowi po ukończeniu przez niego z wynikiem pozytywnym szkolenia dla kierowców wózków, zorganizowanego przez pracodawcę według programu opracowanego lub zatwierdzonego przez jednostkę organizacyjną wyznaczoną przez ministra właściwego do spraw gospodarki.

Zwykle zaś zdobycie uprawnień poprzedzone jest odbyciem kursu zakończonego egzaminem organizowanym przez UDT. Uprawnienia operatora dzielą się na dwie grupy: kategoria II WJO uprawnia do obsługi wszystkich wózków standardowych, zaś kategoria I WJO umożliwia zaś jazdę wózkami specjalizowanymi, czy też wózkami, w których operator jest podnoszony razem z towarem. Zgodnie z przepisami serwisanci przeprowadzający naprawy także muszą posiadać uprawnienia wydane przez UDT.

W przypadku wózków widłowych należy przyswoić inne zasady poruszania się pojazdów, co na początku może wydawać się kłopotliwe. Zasadnicza różnica polega na tym, że miejscem ich pracy są przede wszystkim ograniczone rozmiarowo przestrzenie, dlatego pojazdy te mają zupełnie inne charakterystyki jezdne, np. tylne koła skrętne, zachodzący tył, itp. Dlatego więc operatorzy muszą mieć świadomość specyficznych zasad bezpieczeństwa, jakie dotyczą pracy wózkami jezdniowymi. Z punktu widzenia bezpieczeństwa największe zagrożenia będą związane z pokonywaniem zakrętów, jazdą po pochyłościach oraz hamowaniem wózka.

Rola UDT

Wózki jezdniowe podnośnikowe z mechanicznym napędem podnoszenia, czyli takie, których mechanizm podnoszenia jest napędzany siłą inną niż mięśnie ludzkie, podlegają dozorowi technicznemu. Nie podlegają natomiast takiemu dozorowi wózki unoszące, bez względu na rodzaj zastosowanego źródła napędu mechanicznego jazdy i podnoszenia.

Przed rozpoczęciem użytkowania wózka eksploatujący ma obowiązek przedłożyć w jednym z oddziałów Urzędu Dozoru Ruchu, w skrócie UDT, instrukcję producenta wózka oraz deklarację zgodności WE w celu uzyskania decyzji zezwalającej na eksploatację. Zanim inspektor UDT wyda taką decyzję, sprawdzi najpierw, czy dokumentacja jest kompletna i odpowiednia. Następnie dokona oceny stanu technicznego wózka, sprawdzi oznakowanie i zgodność wyposażenia z dokumentacją oraz przeprowadzi badanie odbiorcze. Jeśli wynik przeprowadzonych czynności będzie pozytywny, inspektor wyda decyzję zezwalającą na eksploatację wózka.

Podstawowym czynnikiem wpływającym na bezpieczeństwo eksploatacji wózków jest utrzymywanie ich w stanie technicznym zgodnym z wymaganiami określonymi w instrukcji producenta. Prawidłowo prowadzone przeglądy, wykonywanie ich w podanych terminach i zakresie określonym w instrukcji przez osoby z potwierdzonymi kwalifikacjami pozwolą na prawidłowe funkcjonowanie wózka w założonym okresie eksploatacji.

Obowiązki pracodawcy

To, w jaki sposób pracodawca powinien zadbać o bezpieczeństwo pracy w zakładzie, bardzo ściśle regulują przepisy. „Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 30 października w sprawie minimalnych wymagań dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy w zakresie użytkowania maszyn przez pracowników podczas pracy (DzU nr 191, poz. 1596), pracodawca powinien udostępnić pracownikom maszyny odpowiednie do wykonywania danej pracy lub do tego przystosowane. Ponadto w przypadku wózków wprowadzonych do obrotu przed wejściem Polski do Unii Europejskiej, które nie mają deklaracji zgodności WE i nie są oznakowane znakiem CE, pracodawca powinien dostosować użytkowane wózki do minimalnych wymagań określonych w rozdziale 3 wymienionego powyżej rozporządzenia. Jeśli praca na wózku wiąże się z jakimś zagrożeniem i ryzykiem, może być konieczne dostosowanie wózków do minimalnych wymagań przez zastosowanie niezbędnych środków technicznych, tj. osłon, zabezpieczeń i systemów ochronnych dla operatora.

Istotnym dokumentem, który należy sporządzić przed wprowadzeniem wózków widłowych do zakładu jest regulamin określający zasady ruchu wózkami na terenie magazynu w tym: dopuszczalne prędkości wózków, w pomieszczeniach magazynowych, typy oznakowania użyte w magazynie, wykaz stref niebezpiecznych i ścieżek wyłączonych dla ruchu wózków widłowych. Z powyższym dokumentem muszą zapoznać się wszyscy operatorzy przed rozpoczęciem pracy”.

Podsumowując, zanim operator rozpocznie pracę na wózku, pracodawca powinien przekazać mu niezbędne informacje o warunkach pracy, a w szczególności o dopuszczalnej masie ładunków, ich właściwościach fizycznych i chemicznych oraz rodzajach opakowań. Bardzo ważne jest również, aby operator dowiedział się o zagrożeniach pożarowych, wybuchowych, chemicznych i innych, mogących wystąpić w pomieszczeniach, w których będzie eksploatowany wózek. Ponadto operator musi zostać poinformowany o stanie technicznym dróg i trasie przejazdu wózka oraz o wymaganiach dotyczących stosowania środków ochrony indywidualnej.

Obowiązki operatora

Czynności związane z podnoszeniem poziomu bezpieczeństwa znajdują się także po stronie operatora. Dlatego właśnie każdorazowo, przed przystąpieniem do pracy operator wózka powinien sprawdzić stan techniczny powierzonego sobie urządzenia, w szczególności prawidłowość działania układu kierowniczego, hamulcowego i napędowego, mechanizmów podnoszenia oraz zamontowanego wyposażenia, oświetlenia i sygnalizacji, urządzeń pomiarowo-kontrolnych oraz elementów i urządzeń zabezpieczających operatora. Operator powinien każdorazowo zapoznać się z rodzajem transportowanego ładunku, a także znać wyznaczone ciągi komunikacyjne na danym terenie. W dużym stopniu to właśnie od operatora zależy bezpieczeństwo, dlatego bardzo ważne jest budowanie u nich świadomości odpowiedzialności za prawidłowe wykonanie powierzonych im obowiązków. Umiejętnością bezspornie niezbędną w bezpiecznej pracy operatora jest prawidłowe oszacowanie masy i gabarytu ładunku, który będzie przemieszczany za pomocą wózka. To bardzo ważne, gdyż właśnie od tych parametrów zależy prędkość stosowana w wózku. Należy pamiętać o tym, że wózek może utracić stateczność na skutek przekroczenia dopuszczalnego obciążenia, a także podczas jazdy bez obciążenia z nadmierną prędkością na zakrętach, przyspieszania i hamowania na pochyłościach oraz z powodu zmiennych warunków podłoża.

DOKOŃCZENIE NA S. 10

20 reguł bezpieczeństwa przy obchodzeniu się z wózkami widłowymi

Wózki widłowe są obecnie nieodłącznym elementem wyposażenia każdego magazynu. Biorą one udział w przemieszczaniu towarów, obsługują obszary przeładunkowe i składowania. Są uniwersalne i niezbędne przy realizacji wielu zadań. Wszystkie te czynniki wpływają na to, że są one wszechobecne i niezastąpione w branży logistycznej.

Obecnie większość zagrożeń przyczyniających się do powstania wypadków wiąże się głównie z niewłaściwą eksploatacją, obsługą, a także niestosowaniem się do podstawowych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy. Dotyczy to zarówno operatorów urządzeń transportowych, jak i postronnych osób pracujących w transporcie wewnętrznym. Przestrzeganie poniższych 20 zasad bezpiecznej obsługi pozwoli ustrzec się przed wieloma wypadkami wynikających z niewłaściwego użytkowania wózków widłowych:

1. Codziennie przed rozpoczęciem pracy skontroluj wózek widłowy na podstawie listy kontrolnej przygotowanej przez pracodawcę. Nie wolno korzystać z wózka widłowego, który jest uszkodzony lub niesprawny.
2. Przestrzegaj reguł bezpieczeństwa, tablic ostrzegawczych i znaków zakazu wjazdu wózków widłowych. Zachowaj szczególną ostrożność w pobliżu chodników – zwolnij i uważaj na pieszych.
3. Podczas jazdy przechył widły do tyłu i trzymaj ładunek nisko nad ziemią. W ten sposób poprawisz stabilność i widoczność podczas jazdy.
4. Podwożenie pasażerów jest zabronione, ponieważ może prowadzić do wypadków. Pamiętaj o tym, że wózki widłowe są przeznaczone wyłącznie do transportu towarów.
5. Nie podnoś ludzi, gdy widły wózka nie są wyposażone w specjalną platformę, gdyż grozi to upadkiem i poważnymi obrażeniami ciała.
6. Unikaj ostrego ruszania i raptownego hamowania. Zbyt wysoka prędkość i nagłe zmiany kierunku mogą prowadzić do wypadków. Zawsze jeźdź ostrożnie – nawet wtedy, gdy nie transportujesz ładunku.
7. Nigdy nie wolno wchodzić pod uniesiony wózek ładunek. Ponadto podczas podnoszenia musisz mieć pewność, że ładunek nie spadnie na przypadkowych przechodniów.
8. Przy wjeździe na rampę jeźdź przodem, a zjeżdżając z rampy jeźdź tyłem. Nigdy nie jeźdź w dół wzniesienia trzymając ładunek z przodu.
9. Nigdy nie zawracaj na rampie, gdyż może to być przyczyną poważnych wypadków związanych z upadkiem i zsunięciem się wózka z wysokości. Jazda po rampie wymaga zachowania szczególnej ostrożności.



10. Zwracaj uwagę na prawidłowe zabezpieczenie ładunku i nie przewoź ładunków, które są wyższe od kratki zabezpieczającej operatora wózka. Spadające towary mogą zranić Ciebie i innych.
11. Nigdy nie jeźdź przodem, kiedy ładunek ogranicza widoczność. W takim przypadku zawsze jeźdź tyłem, mając dodatkowo na uwadze reguły poruszania się po rampie.
12. Upewnij się, że ładunki są bezpiecznie ułożone i znajdują się pośrodku wideł. Zachowaj szczególną ostrożność przewożąc ładunki o sporych rozmiarach.
13. Nigdy nie przeciążaj wózka i nie montuj dodatkowych przeciwwag. W żadnym wypadku nie wolno przekraczać dopuszczalnej nośności. Jest to częsta przyczyna wypadków!
14. Uważaj na wszelkie tablice, które informują o dopuszczalnym obciążeniu podłoża lub wysokości przejazdu. Zwracaj też uwagę na pozostałe znaki drogowe i szczególnie uważaj na pieszych.
15. Wjeżdżając na blaszane kładki zwracaj uwagę na ich wytrzymałość. Muszą one wytrzymać ciężar wózka i przewożonego ładunku, nie mogą się także przemieszczać.



16. Wózek wolno obsługiwać tylko z siedzenia operatora. Wszystkie części ciała muszą znajdować się we wnętrzu kabiny operatora. Nigdy nie wystawiaj rąk i nóg podczas jazdy.
17. Podobnie jak w ruchu ulicznym zwracaj uwagę na wystarczający odstęp od innych wózków widłowych. Zawsze pamiętaj o zachowaniu wystarczającej drogi hamowania.
18. Operator musi przez cały czas mieć kontrolę nad prowadzonym pojazdem. Podczas jazdy musisz wiedzieć co się dzieje naokoło i zachować pełną koncentrację. Nigdy nie pozostawiaj wózka widłowego z podniesionym wysoko ładunkiem.
19. Nigdy nie jeźdź z podniesionym wysoko ładunkiem. Upadek ładunku stwarza zagrożenie dla otoczenia i naraża towar na zniszczenie. Uważaj na przeszkody terenowe.
20. Zapamiętaj! Podczas parkowania wóзка w wyznaczonym miejscu: opuść widły na podłoże, podnośnik pochyl do przodu, zaciągnij hamulec postojowy i wyciągnij kluczyk ze stacyjki.



Prędkość i brawura

Wypadki często spowodowane są „brawurą” operatorów wózków. Rozwijane znaczne prędkości w halach magazynowych, podczas transportu palet z towarem, kiedy to widoczność jest w znacznym stopniu ograniczona, powodują niewłaściwe postrzeganie otoczenia lub zbyt późne spostrzeżenie przeszkód na drodze takich, jak wtargnięcia osób trzecich, czy też pojawienie się innego środka transportowego. Rozwijanie znacznych prędkości może doprowadzić do utraty kontroli nad wózkiem – jest to silnie związane z dużą zwrotnością tych urządzeń i bywa przyczyną wypadków w wyniku szybkiego najeżdżania na niewielką przeszkodę, np. krawężnik, kiedy to dochodzi do utraty stateczności wózka.

Jak zapewnić sprawne działanie

Podstawowe czynniki wpływające na bezpieczeństwo eksploatacji wózków to utrzymywanie ich stanu technicznego zgodnie z wymaganiami określonymi w instrukcji producenta, eksploatacja zgodnie z przeznaczeniem, jaką przewidział producent w instrukcji obsługi, oraz obsługa przez osoby posiadające potwierdzone kwalifikacje.



Podstawowym czynnikiem wpływającym na bezpieczeństwo eksploatacji wózków jest utrzymywanie ich w stanie technicznym zgodnym z wymaganiami określonymi w instrukcji producenta.

Przeglądy eksploatacyjne i konserwacyjne wózków podlegających dozorowi technicznemu mogą prowadzić jedynie osoby posiadające specjalne potwierdzone kwalifikacje przez UDT. Prawidłowo prowadzone przeglądy w terminach i w zakresie określonym w instrukcji producenta przez osoby posiadające potwierdzone kwalifikacje decydują o prawidłowym funkcjonowaniu wózka w założonym okresie eksploatacji. Pełne informacje dotyczące wszystkich działań konserwacyjno-eksploatacyjnych zawiera Dokumentacja Techniczno-Ruchowa dodawana do wózka przez producenta.

Codziennie kontrole

Sprawne działanie wózka zapewniają także codziennie przeprowadzane kontrole. Operator, rozpoczynając swoją pracę, powinien

szczegółowo sprawdzić działanie następujących części wózka: akumulatora; sygnału dźwiękowego, kierunkowskazów, świateł; hamulców; układu kierowniczego; stanu ogumienia; sprawności kontroli siedziska.

Istotne jest także wizualne sprawdzenie ogólnego stanu technicznego pojazdu, między innymi podzespołów: tego, czy widły nie są zbyt zużyte i czy nie mają śladów pęknięć, czy przewody hydrauliczne nie są luźne i czy nie ma żadnych wycieków. Ważne jest sprawdzenie możliwości jazdy: przód, tył, hamulca i wszystkich funkcji hydraulicznych, na które składają się: przechył, przesuw, podnoszenie, zabezpieczenia oraz skrety lewa-prawa. Przy wyposażeniu wózka w dodatkowe elementy, na przykład w oświetlenie ostrzegawcze, także należy upewnić się, czy jego funkcjonowanie jest prawidłowe.

Regularnie sprawdzany stan techniczny i odpowiednia konserwacja pojazdów także powinna ustrzec przed wypadkami. Duży stopień sytuacji niebezpiecznych tworzą sami ludzie i to w sytuacjach, których aby uniknąć, nierzadko wystarczałoby tylko postępować według wytycznych dołączanych do instrukcji wózka, a także racjonalnie myśleć i spróbować przewidzieć efekty swojego działania.

To jeszcze nie koniec

Obecnie, kiedy to powierzchnie magazynowe są minimalizowane, a dostawy części i wyrobów występują regularnie, znacznie wzrosło znaczenie transportu wewnętrznego. Potrzeba szybkiego rozładunku, dostarczania wyrobów na stanowiska pracy wymaga zastosowania większej ilości środków transportowych. Niewielkie powierzchnie magazynowe, wypełnione towarami, poruszającymi się wózkami, oraz towarzyszący temu ruch pieszy wpływa w znacznym stopniu na zwiększenie zagrożeń występujących w transporcie wewnętrznym. Opracowanie strategii dotyczącej bezpiecznej pracy jest więc niezwykle ważne.

W powyższym artykule przybliżyliśmy podstawowe informacje na temat obszaru BHP dla wózków widłowych, zaś w kolejnym numerze naszego czasopisma Linde Partner wskażemy i opiszemy konkretne, najbardziej problematyczne obszary, w obrębie których występuje najwięcej wypadków z udziałem wózków widłowych. Uświadamianie pracowników o czynnikach zagrażających ich zdrowiu i życiu w naszej ocenie jest bowiem pierwszym i najważniejszym krokiem do zapobiegania wypadkom.

Autorzy:

Jacek Cieloch i Jan Biskupski
Dział Szkoleń Linde MH Polska



Zdrowie z głębi oceanów

Współcześnie wzrasta zainteresowanie żywieniem jako sposobem na zapewnienie zdrowia. Odpowiednio zbilansowana dieta nie tylko zmniejsza zagrożenie chorobami cywilizacyjnymi, lecz także warunkuje dobre samopoczucie na co dzień. Stałe rośnie liczba osób, dla których zdrowe odżywianie, w połączeniu z regularną aktywnością fizyczną, jest stylem życia świadomie obranym i konsekwentnie prowadzonym. To bardzo pozytywne zjawisko polega przede wszystkim na wypracowaniu zdrowych nawyków i zwracaniu uwagi na jakość – niezwykle ważną zarówno w kontekście wyboru form spędzania czasu, jak i produktów, z których przygotowywane są posiłki.

Dlatego też głównym zadaniem przemysłu rybnego jest zachowanie wysokiej jakości mięsa rybiego, które posiada wszystkie jego zdrowotne i smakowe właściwości. W tym celu wykorzystuje się niemal każdą znaną metodę utrwalania żywności. Do podstawowych fizycznych metod służących zachowaniu najwyższej jakości mięsa rybiego należy chłodzenie i zamrażanie. Metody te mają istotne znaczenie, ponieważ umożliwiają dostarczenie na rynek produktu o cechach jakościowo najbardziej zbliżonych do świeżo złowionej ryby. Profesjonalnym i bezpiecznym przechowywaniem ryb specjalizuje się nasz Partner – Północnoatlantycka Organizacja Producentów Sp. z o. o.



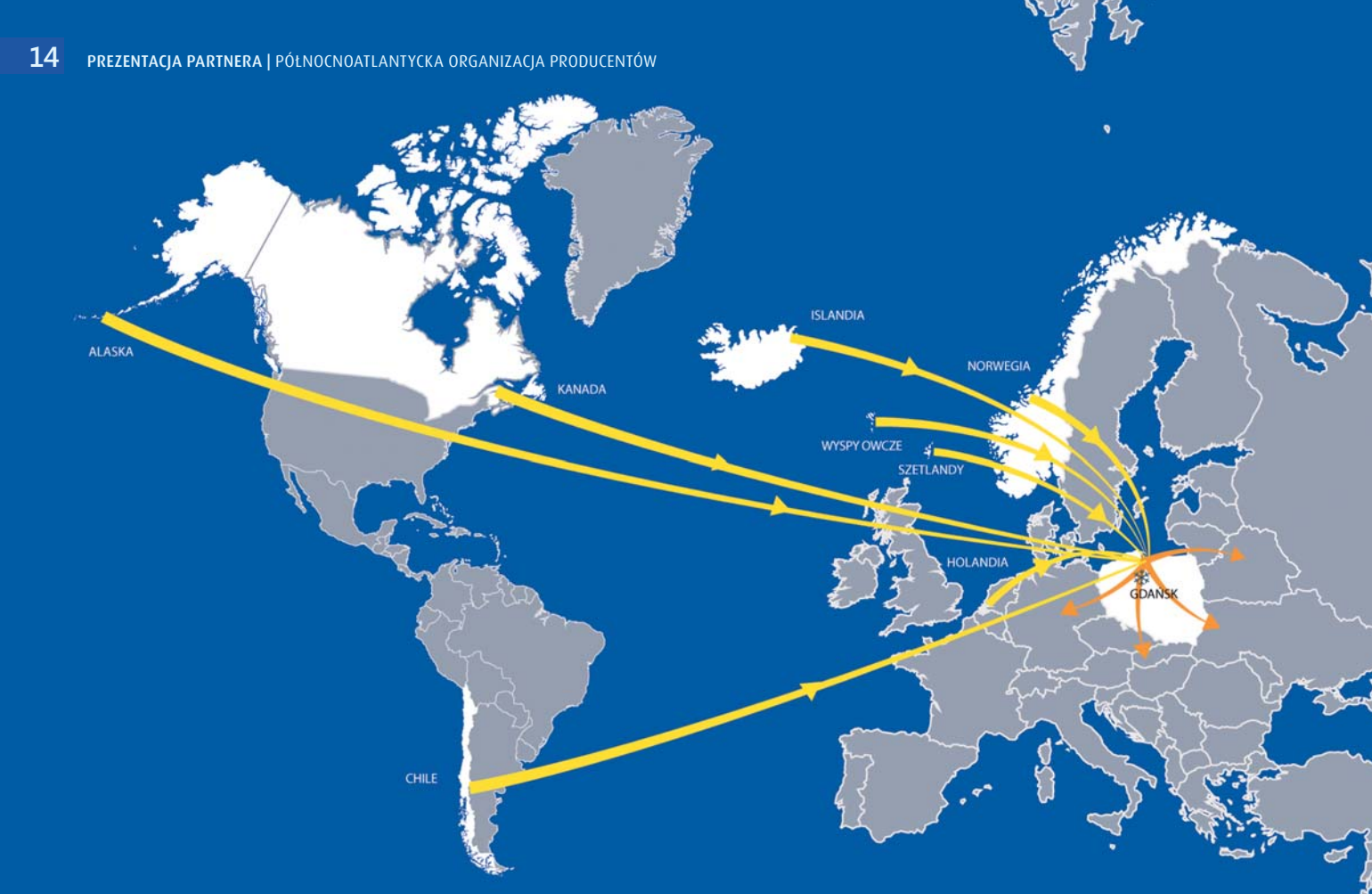
W zdrowej, zbilansowanej diecie ważną rolę odgrywają ryby i owoce morza, zawierają bowiem prawie wszystkie ważne w żywieniu człowieka składniki pokarmowe: białka, tłuszcze, witaminy i składniki mineralne. Aby móc w pełni korzystać z dobrodziejstw skrywanych w ich mięsie nasza dieta powinna zakładać spożywanie ryb co najmniej dwa razy tygodniowo. Ze względu na wartość odżywczą i korzystny wpływ na zdrowie człowieka, ryby i produkty rybne możemy zaliczyć do żywności o właściwościach funkcjonalnych, tj. takich, u których oprócz efektu odżywczego udowodniono korzystny wpływ na poprawę stanu zdrowia oraz samopoczucia, a ponadto zmniejszenie ryzyka wystąpienia chorób.

Zawartość białek w rybach jest bardzo zbliżona do poziomu zawartości w mięsie, przy czym w rybach jest tylko 8% tkanki łącznej, a w mięsie zależnie od jego rodzaju nawet do trzech razy więcej. To sprawia, że ryby są lekkostrawne, a znajdujące się w nich białko – łatwo przyswajalne. Ponadto, białka występujące w rybnym mięsie zawierają wszystkie aminokwasy w proporcjach

zbliżonych do zapotrzebowania człowieka. Białka odgrywają bardzo ważną rolę, stanowią bowiem zasadniczy element budowy wszystkich tkanek ustroju człowieka i wielu czynnych biologicznie związków, m.in. enzymów i hormonów. O ich wartości odżywczej decyduje przede wszystkim zawartość aminokwasów egzogennych, a więc takich, których organizm nie jest w stanie syntetyzować, a także suma aminokwasów endogennych – wytwarzanych samodzielnie przez organizm. Białka ryb i przetworów rybnych zawierają wszystkie niezbędne aminokwasy w stosunku zbliżonym do tego, jaki najbardziej odpowiada zapotrzebowaniu człowieka, dlatego zaliczamy je do pełnowartościowych, a ze względu na wysoką strawność (ponad 90%), także do łatwo przyswajalnych.

Ponadto, ryby i przetwory rybne zawierają mikro- i makroelementy, m.in. wapń, fosfor, fluor, jod, witaminy rozpuszczalne w tłuszczach, a także nienasycone kwasy tłuszczowe, w tym kwasy z rodziny omega-3 wykazujące szereg korzystnych działań związanych ze wzmocnieniem funkcji organizmu oraz zmniejszeniem ryzyka chorób układu krążenia i nowotworowych. Podstawowa różnica między tłuszczem rybnym a innymi tłuszczami zwierzęcymi lub roślinnymi polega głównie na wyjątkowo korzystnym składzie kwasów tłuszczowych, wynikającym z wysokiego poziomu zawartości wielonienasyconych kwasów tłuszczowych z rodziny omega-3. Tłuszcze rybne są praktycznie jedynym źródłem tych kwasów.

Wartym zauważenia jest także fakt, że ryby pochodzące m. in. z połowów na Północnym Atlantyku są jednym z ostatnich naturalnych i nieprzetworzonych pokarmów nieskażonych ludzką aktywnością na Ziemi. Środowisko naturalne bytowania tych ryb pozostało co do zasady niezmienione od tysięcy lat, co gwarantuje, że deklarowane składniki odżywcze zawarte w mięsie ryb faktycznie się w nim znajdują. □



Ryby na lądzie

Znaczna część importu głęboko mrożonych produktów rybołówstwa trafia do Polski przez porty znajdujące się w Europie Zachodniej, m. in. w Bremerhaven, Rotterdamie oraz Velsen. Uzależnienie importu ryb do Polski od zewnętrznych portów pociąga za sobą liczne negatywne konsekwencje. Z uwagi na ogniwa łańcucha logistycznego przede wszystkim wzrastają koszty dostarczenia produktu do finalnego odbiorcy, co w efekcie powoduje podwyższenie cen ryb sprzedawanych w sklepach.

Należy zdawać sobie sprawę także z kosztów pośrednich, jakie ponosi gospodarka krajowa. Towar z zagranicznych portów dostarczany jest do Polski w większości transportem kołowym, co przyczynia się do większego zużycia infrastruktury drogowej, a tym samym zwiększenia nakładów odtworzeniowych oraz zwiększonych potencjalnych kosztów czasu i wypadków drogowych. Oznacza to także spadek wpływów do budżetu krajowego z tytułu udziału w należnościach celnych od towarów wprowadzanych na Wspólnotowy Rynek UE,

bowiem 25% cła zostaje w kraju wprowadzenia – w obecnym stanie faktycznym zasila budżety Niemiec i Holandii.

Obok kwestii ekonomicznych i finansowych pojawiają się także inne czynniki, które warto mieć na uwadze: więcej punktów przeładunków towaru, dłuższy transport i związane z tym ryzyko uszkodzenia czy mimowolnego rozmrożenia skutkuje pogorszeniem jakości surowca. Ryby są towarem nietrwałym i dość wymagającym, stąd powstaje potrzeba zminimalizowania ryzyka związanego z wydłużeniem czasu potrzebnego na dostawę z obszaru połowu do finalnego odbiorcy. To ważne tym bardziej, że wraz z utratą świeżości znacząco zmniejsza się ich wartość odżywcza wynikająca ze spadku zawartości składników posiadających właściwości funkcjonalne.

Dobre, bo polskie

Optymalnym rozwiązaniem powyższych kwestii jest odpowiednia lokalizacja punktu dystrybucyjnego i składowego. Najbardziej właściwym do tego miejscem jest oczywiście teren położony w pobliżu międzynarodowego węzła transportowego łączącego w sobie różne gałęzie transportu: morskiego, lądowego, kolejowego oraz lotniczego, a jednocześnie multimodalnego, a więc obsługującego zarówno kontenery chłodnicze, jak i statki transportowe. Punkt taki powinien zapewniać nowoczesną infrastrukturę

i umożliwiać sprawny i bezpośredni przeładunek towarów głęboko mrożonych gwarantujący utrzymanie najwyższej jakości produktu. Istotnym elementem z punktu widzenia importera jest możliwość zapewnienia pełnego wachlarza usług dodatkowych, tzw. Value Added Logistics (VAL), wspomagające główną działalność obrotu towarem, a także kompleksowość obsługi celnej, weterynaryjnej i logistycznej w jednym dogodnym miejscu. Takie rozwiązanie w efekcie przyczynia się do optymalizacji kosztów celnych, fiskalnych, logistycznych i, w konsekwencji, także środowiskowych.

Przykładem lokalizacji punktu magazynowo – dystrybucyjnego wg powyższej logiki jest chłodnia magazynowo-przeładunkowa Dalekomorski Port Rybacki Gdańsk, zlokalizowana na obszarze Wolnego Obszaru Celnego w porcie w Gdańsku. Charakteryzuje się dobrze zorganizowaną logistyką umożliwiającą obsługę towarów spakowanych i niespaletyzowanych dostarczanych w kontenerach chłodniczych (2 terminale kontenerowe w promieniu 5 km), jak również statkami transportowymi, którym dedykowano osobne nabrzeże. Ulokowanie portu w Gdańsku oznacza także dostępność do lądowego transportu: drogowych i kolejowych szlaków – autostrad A1, S7, DK 91 oraz linii kolejowych E/CE 65 ułatwiających transport zarówno krajowy, jak i międzynarodowy. Ponadto lokalizacja chłodni

Towar z zagranicznych portów dostarczany jest do Polski w większości transportem kołowym, co przyczynia się do większego zużycia infrastruktury drogowej, a tym samym zwiększenia nakładów odtworzeniowych oraz potencjalnych kosztów czasu i wypadków drogowych. Oznacza to także spadek wpływów do budżetu krajowego z tytułu udziału w należnościach celnych od towarów wprowadzanych na Wspólnotowy Rynek UE, bowiem 25% cła zostaje w kraju wprowadzenia.

na terenie Wolnego Obszaru Celnego pozwala na optymalizację kosztów celnych i fiskalnych, zarówno z perspektywy eksportera, jak również importera towarów.

Najwyższa jakość

Jednym z kluczowych ogniw w całym łańcuchu logistycznym obrotu towarem głęboko mrożonym jest przechowywanie go przez cały czas w pełni kontrolowanych warunkach temperaturowych i higienicznych. Cały proces przepływu dóbr przez gdańską chłodnię realizowany jest przy wsparciu dedykowanego systemu zarządzania przestrzenią magazynową WMS (Warehouse Management System) zapewniający pełną identyfikowalność towarów przy jednoczesnej optymalizacji wykorzystania przestrzeni magazynowej. Najwyższy poziom usług oferowanych przez chłodnię magazynowo-przeładunkową Dalekomorski Port Rybacki Gdańsk potwierdzają liczne certyfikaty jakościowe norm, m.in. ISO 9001, IFS Logistics, MSC/ASC CoC, a także potwierdzona zgodność wdrożonych procedur z wymogami weterynaryjnymi, m.in. HACCP. Powyższe potwierdza także fakt, że chłodnia posiada uprawnienia eksportowe do składowania produktów przeznaczonych do wysyłki na rynki następujących państw trzecich: Egipt, Gruzja, Uzbekistan, ChRL, Australia, Indie, Korea Południowa, Meksyk, Nigeria, Turkmenistan, Turcja, Urugwaj, Wybrzeże Kości Słoniowej, Bośnia i Hercegowina, Mołdawia, Republika Południowej Afryki, Serbia, Tajlandia, Ukraina, Izrael, Japonia, Szwajcaria, USA, Kanada, Nowa Zelandia, Wietnam.

Zapewnienie odpowiednich warunków magazynowania i dystrybucji wymaga także wykorzystania najwyższej jakości sprzętu do obsługi ładunków. Ruchome regały wysokiego składowania, najwyższej klasy bezpieczeństwa instalacja amoniakalna, a także park transportu wewnętrznego w pełni oparty o urządzenia Linde mają ogromny, korzystny wpływ na wszystkie procesy logistyczne, a to z kolei wpływa na utrzymanie wysokiej

jakości towaru. Utrzymanie najwyższej jakości przechowywanego produktu nie odbywa się jednak kosztem środowiska. Z myślą o ekologii zastosowano rozwiązania systemowe i infrastrukturalne ograniczające negatywny wpływ działalności na środowisko naturalne. W praktyce oznacza to m.in. recykling odpadów, zastosowanie oświetlenia LED, czy odzysk i ponowne wykorzystanie wytworzonego ciepła z instalacji chłodniczej.

Powyższe nie byłoby w pełni możliwe gdyby nie wykwalifikowana i dedykowana kadra składająca się w pełni z zaangażowanych pracowników skoncentrowanych na realizacji powierzonych im zadań, a także mających stale na uwadze optymalizację przepływu towarów przez chłodnię. System szkoleń i rozwoju pracowniczego sprzyja budowaniu trwałego i zgranego zespołu, a także stale podnosi świadomość znaczenia jakości w obrocie towarem wrażliwym temperaturowo. Na terenie chłodni, poza przestrzenią magazynową – dystrybucyjną, zapewniona jest dedykowana przestrzeń biurowa i badawcza niezbędna do prawidłowej obsługi dokumentacyjnej i inspekcyjnej przechowywanych towarów.

Mrożenie

Metoda zamrażania jest szczególnie istotna w przypadku ryb, które są często odławiane na dalekich łowiskach. Zasada procesu zamrażania polega na wymrożeniu głównej masy wody i zasadniczej zmianie warunków istniejących w mięsie ryb. Niska temperatura działa hamująco na większość procesów chemicznych, jak również na namnażanie się drobnoustrojów.

Ryby mrożone to te, których temperatura w głębi mięsa nie jest wyższa niż -8°C, zamrożone metodą szybką, czyli taką, w której obniżenie temperatury ryb do -9°C nastąpiło w czasie nie dłuższym niż 2 godziny.

Najbardziej istotnym czynnikiem mającym wpływ na jakość mrożonego produktu jest jak najkrótszy czas między odłowem a zamrażaniem. Aktualnie w przemyśle rybnym stosuje się wiele typów urządzeń do zamrażania różnymi metodami. Metody te różnią się między sobą sposobem przenoszenia ciepła od produktu do czynników oziębiających, prędkością zamrażania oraz zapotrzebowaniem energetycznym. Czas zamrażania wynosi od kilku do 24 h. Szybkie zamrażanie, od 15 min do 2-3 h stosuje się do mrożenia dorszy w blokach. Powolne zamrażanie 12-24 h stosowane jest w przypadku dużych ryb. Stosuje się zamrażanie w temp. -18°C w oziębionym powietrzu, w temp. -20°C przy użyciu ciekłego azotu, w temp. -30°C stosując ciekły freon oraz w urządzeniach stykowych w temp. od -35 do -30°C. □



Jak mogę odróżnić rybę dziko żyjącą od hodowlanej?

Zgodnie z obowiązującym prawem ryby sprzedawane jako żywe, świeże, mrożone, solone i wędzone muszą być odpowiednio oznakowane.

Poza nazwą gatunkową ryby, etykieta lub wywieszka w miejscu sprzedaży powinna zawierać informacje o tym: czy ryba została złowiona w morzu, wodach śródlądowych lub pochodzi z hodowli, gdzie ryba została złowiona lub w jakim państwie została wyhodowana.

Powyższych informacji możesz nie znaleźć na konserwach i marynatkach, ponieważ na tych przetworach producenci nadal nie mają obowiązku zamieszczania takiego oznakowania.

W przypadku ryb dziko żyjących, obszar połowu na etykiecie może być oznakowany kodem „FAO”.

Oto jak można go rozszyfrować:

FAO 21 – Północno-Zachodni Atlantyk
FAO 27 – Północno-Wschodni Atlantyk
FAO 27.IIId – Morze Bałtyckie
FAO 31 – Środkowo-Zachodni Atlantyk
FAO 34 – Środkowo-Wschodni Atlantyk
FAO 41 – Południowo-Zachodni Atlantyk
FAO 47 – Południowo-Wschodni Atlantyk
FAO 37.1, 37.2 i 37.3 – Morze Śródziemne
FAO 37.4 – Morze Czarne
FAO 51 i 57 – Ocean Indyjski
FAO 61, 67, 71, 77, 81 i 87 – Ocean Spokojny
FAO 48, 58 i 88 – Antarktyda

Przykładowe oznakowanie ryby mrożonej: „Filety z morskiczki, FAO 27, złowione w morzu”. Oznacza to, że morskiczka została złowiona w wodach Północno-Wschodniego Atlantyku.



Północnoatlantycka Organizacja Producentów

Północnoatlantycka Organizacja Producentów Sp. z o.o. (PAOP) została utworzona w 2003 roku przez spółki, które prowadzą połowy na łowiskach: Atlantyku Północnego - na akwenach konwencji NAFO, NEAFC oraz w rejonie Svalbardu (od 1997 roku), Afryki Zachodniej - na akwenach Maroka i Mauretanii (od 2008 roku) i Pacyfiku Południowego - na akwenach konwencji SPRFMO (od 2009 roku).

PAOP jest członkiem Europejskiego Stowarzyszenia Organizacji Producentów w sektorze rybołówstwa (EAPO). Bierze udział w grupach roboczych w ramach UE, NAFO, NEAFC, SPRFMO i innych branżowych organizacji zawodowych, w tym organizacji przeciwdziałających nieraportowanemu połowowi (IUU fishing). PAOP reprezentuje polskie rybołówstwo dalekomorskie w Regionalnej Radzie Doradczej Morza Północnego (NSAC), Pelagicznej Regionalnej Radzie Doradczej (Pelagic AC) oraz Regionalnej Radzie

Doradczej Floty Dalekomorskiej (LDAC). Organizacja reprezentuje 100% polskich połowów dalekomorskich w segmencie Atlantyku Północnego, 100% polskich połowów dalekomorskich w segmencie Afryki Zachodniej, a także około 50% potencjału polskiej floty rybackiej zarejestrowanego w Rejestrze Statków Rybackich.

PAOP współpracuje również z Morskim Instytutem Rybackim – Państwowym Instytutem Badawczym (MIR-PIB) w Gdyni, w zakresie wspierania badań naukowych na wodach Północnego Atlantyku, mających na celu racjonalne gospodarowanie zasobami rybackimi, ochronę środowiska oraz stworzenie systemów zarządzania jakością. Zgodnie z opracowywanym corocznie Planem Produkcji i Obrotu, Północnoatlantycka Organizacja Producentów podejmuje regularne działania w celu promowania rentownej i zrównoważonej działalności połowowej swoich członków, stabilnego zatrudnienia polskich

marynarzy oraz zapewnienia bezpieczeństwa, identyfikowalności i wysokiej jakości produktów żywnościowych wytwarzanych na statkach swoich partnerów. ■

Pod koniec 2011 roku w Porcie Gdańskim, na terenie Wolnego Obszaru Celnego, spółka rozpoczęła budowę chłodni składowo-przeładunkowej Dalekomorski Port Rybacki Gdańsk. Inwestycję ukończono w 2014 roku. Operacja ta była współfinansowana przez Unię Europejską ze środków finansowych Europejskiego Funduszu Rybackiego. Obecnie chłodnia funkcjonuje pod nazwą Dalekomorski Port Rybacki Gdańsk i stanowi jedno z ogniw w łańcuchu dostaw i dystrybucji ryb przeznaczonych dla odbiorców krajowych i zagranicznych.



Historia współpracy

pomiędzy Linde MH Polska a Północnoatlantyczną Organizacją Producentów Sp. z o. o.

Nasz klient, firma Północnoatlantyczna Organizacja Producentów Sp. z o.o. (PAOP), to największa chłodnia magazynowo-przeładunkowa znajdująca się w Polsce Północnej. Już na etapie jej budowy wymagania w zakresie transportu magazynowego i serwisu zostały postawione bardzo wysoko ze względu na warunki mroźnicze, a także specyfikę produktu. Do obsługi ponad 18 000 miejsc paletowych żywności, która po załadunku statku musi trafić z nabrzeża w możliwie najszybszym, ale i bezpiecznym tempie do mroźni, zostały wybrane wózki Linde.

Decyzja o początku współpracy poprzedzona była wizytami referencyjnymi u naszych klientów, u których wózki Linde już od lat pracują w równie trudnych warunkach. Pozytywne opinie, jakie otrzymaliśmy od naszych klientów, przekonały firmę PAOP do zakupu

– w listopadzie 2013 roku trafiły tam pierwsze nasze pojazdy. Obecna flota magazynowa to 10 wózków Linde, wśród których większość to wózki wysokiego składowania z serii 1120, pozostałe zaś to wózki czołowe z serii 386, 387 i 394 EVO.

Codzienna praca wykonywana w chłodni opiera się na bardzo precyzyjnie zaplanowanym procesie logistycznym łączącym dobiecie statku transportowego do nabrzeża z umieszczeniem przewożonego towaru w magazynie wysokiego składowania w temperaturze od -18 do -25 stopni. Naszemu klientowi wyraźnie zależało na rozwiązaniu bardzo bezpiecznym i wydajnym, a przede wszystkim wykazującym się wysokim poziomem ergonomii – wszystko po to, by operator mógł skupić całą swoją uwagę na podejmowaniu ładunku. Co prawda możliwość szybkiej zmiany kierunku jazdy oraz intuicyjna obsługa funkcji hydraulicznych także były istotnymi argumentami, jednak to bezpieczeństwo pracy w zamkniętych



komorach mroźniczych i podczas składowania towaru na prawie 10 m wysokości miało kluczowe znaczenie. Wózki Linde typu R16HD z serii 1120 w celu polepszenia widoczności na dużych wysokościach wyposażone zostały w kamerę na maszcie i system monitorowania wnętrza kabiny.

Pełne dostosowanie kabiny do warunków mroźniczych to najważniejszy element wpływający pozytywnie na wydajność pracy operatora. Wersja mroźnicza wózków Linde wyposażona jest w drzwi o specjalnie profilowanym kształcie, większe okna wykonane z nietłukącego się poliwęglanu i – co najważniejsze – system ogrzewania, którego skuteczność zwiększona jest poprzez zastosowanie systemów izolacji termicznej. Dzięki powyższym rozwiązaniom operator ma zapewnioną doskonałą widoczność, a także zwiększony jest komfort jego pracy. Ponadto do komunikacji zewnętrznej niewymagającej otwierania drzwi zastosowano

dwukierunkowy interkom, zaś ustawienie priorytetowo dźwięków pochodzących z wnętrza zapewnia, że operator nie jest odizolowany od otoczenia, gdyż słyszy zewnętrzne hałasy, takie jak głos i dźwiękowe ostrzeżenia, a to pozwala na odpowiednią reakcję w razie potrzeby. Łatwa komunikacja bez otwierania drzwi zapobiega utracie ciepła z wnętrza kabiny.

Konstrukcja kabiny pozwala na montaż dodatkowego osprzętu. W celu osiągnięcia optymalnej efektywności i produktywności nasz klient postanowił doposażyć wózki w monitory i skanery do obsługi programu magazynowego, a od strony bezpieczeństwa dodatkowo w lampy BlueSpot informujące o nadjeżdżającym wózku.

Zapewniamy wózki idealne do pracy w warunkach mroźniczych.

Dziękujemy za zaufanie!

Na zdjęciu Rafał Nawalka, Chief Supervisor (PAOP) i Rafał Jankowski (Linde MH)



Więcej na temat chłodni na www.coldstoregda.pl

Opracował: Rafał Jankowski
Doradca Techniczno-Handlowy
Linde MH Polska o. Pruszcz Gdański



Karolina Drygiel
Z kartek dziennika podróży



Genoa - widok na port



GENUA

MIASTO PACHNĄCE BAZYLIĄ

Powitanie Italii

Jest

dziewiąta rano, wychodzę na rozgrzane słońcem mediolańskie lotnisko. Włochy w sierpniu są trochę nazbyt upalne i już nie mogę się doczekać momentu, kiedy za kilka godzin będę nad morzem. Podróż samochodem z Mediolanu do Genui trochę się dłuży, ale niebanalne widoki to rekompensują – zwłaszcza tuż przed wjazdem do Ligurii, kiedy tunele przebijają się przez malownicze Apeniny. To było moje pierwsze spotkanie z Italią i zaowocowało nierozrwalną do tej pory więzią. I szalenie cieszę się, że zaczęłam od Genovy – pomimo niepodważalnego uroku Wenecji, Florencji, Rzymu czy innych włoskich *must see*, potem już żadne inne miasto tego kraju nie zawładnęło mną tak, jak La Superba.

Genua, chociaż pełna typowo włoskiego ducha, jest dość specyficznym ośrodkiem miejskim. Ograniczona od strony lądu stromymi wzgórzami niezbyt wysokiego tu jeszcze Apeninu Liguryjskiego rozciąga się stosunkowo wąskim pasem wzdłuż brzegu morza na długości około 30 kilometrów. To osobliwe położenie znacznie zdeterminowało jej charakter, a z racji tego, że przez setki lat pełniła rolę jednego z najważniejszych portów Morza Śródziemnego, potem natomiast była jednym z głównych ośrodków włoskiego *boomu* industrialnego, stała się ostatecznie miastem pełnym kontrastów. Portowo-przemysłowy duch Genui daje się bowiem odczuć – ogromna część wybrzeża jest zajęta przez magazyny, fabryki, stocznie i port. Te zaś sąsiadują z urokliwymi i kolorowymi budynkami, wdzierającymi się po genueńskich wzgórzach. Właśnie te budowle w charakterystycznej barwie zachodzącego słońca, tu chyba jeszcze bardziej rzucające się w oczy niż gdziekolwiek indziej we Włoszech, urzekły mnie, odkąd tylko wjechałam w granice tego miasta.

Z Mediolanu jedziemy prosto do Begato – jednego z osiedli centralnej dzielnicy Genui, Val Polcevery. Begato ma poniekąd charakter miejskiego blokowiska, co może trochę ujmować genueńskiemu urokowi, jednak atrakcyjne położenie na zboczach liguryjskich wzgórz i widok na morze rekompensuje ten architektoniczny defekt. Po lunchu (o, włoskie jedzenie,

jakże cię błogosławie!) wsiadamy na motor i jedziemy na plażę. Do tej pory nie wyobrażam sobie, jak można podróżować po tym mieście innym środkiem transportu niż skuter czy motor, zwłaszcza w ciągu dnia, kiedy ruch na ulicach jest zatrważający. Bardzo zróżnicowana rzeźba terenu ma swoje odzwierciedlenie w mnogości wąskich i krętych ulic, korki są niewyobrażalne, a Włosi „za kółkiem” wyjątkowo nerwowi. Jednoślady pozwalają uniknąć wielu nieprzyjemnych sytuacji, szeregu przekleństw i wymachiwania rękami, choć... Bądźmy szczerzy, nie zawsze – ogólnie znana, wręcz stereotypowa nader sympatyczna osobowość Włochów totalnie zatraca się na drodze, gdzie w pełnej krasie objawia się ich iście południowy temperament.

Docieramy na kamieniste wybrzeże Ligurii. Już wiem, czemu ta część wybrzeża Włoch uznawana jest za jedną z najpiękniejszych w Europie. Natura pozostawiła tu krajobraz godny najśmielszych wyobrażeń o jako takim raju, zwłaszcza gdy wie się, gdzie pójść, aby uniknąć turystycznego spędu. Nie jest to wszakże wybitnie trudnym przedsięwzięciem, Genua pozostaje w cieniu włoskich miast w kwestii zintensyfikowanego ruchu turystycznego, co ma swoje dobre i złe strony. Osobiście dziwię się temu zjawisku, ale kwestie wymiaru turystycznego La Superby pozostawmy, póki co, bez komentarza.

Genua stanowi swoisty paradoks nadmorskiego miasta, które – poprzez wcześniej wspomnianą działalność przemysłową – zostało niegdyś w wielu miejscach swego wybrzeża pozbawione bezpośredniego kontaktu z morzem. Właściwie nie ma w stolicy Ligurii plaż, gdzie można zażywać kąpiei wodnych. Plaże jako takie oczywiście istnieją, ale są raczej wątpliwej reputacji, czego powodem jest zbyt bliskie sąsiedztwo portu. Chcąc zaznać uroków liguryjskich wybrzeży, należy wybrać się na wschodnie bądź zachodnie obrzeża miasta. Osobiście polecam te zachodnie, chociaż w położonym na wschód od Genovy Recco, uroczej nadmorskiej miejscowości, można spróbować tamtejszej niesamowitej focacci z ichniejszym serem.

DOKOŃCZENIE NA S. 22

Focaccia i pesto

Dwie rzeczy, które wysławiły Genuę, a mnie pozbawiły wszelkich motywów do zachowania jako takiej zdroworozsądkowej diety. Obie kocham szczerze i nie zamierzam zrezygnować z przyjemności ich spożywania. Focaccia to rodzaj pieczywa wypiekane z oliwą i solą morską. Podawana jest w formie klasycznej lub z dodatkami (np. sera, cebuli, oliwek itd.). Pesto natomiast to chłuba Genui - pesto alla Genovese, bo tak brzmi jego właściwa nazwa, wytwarzane jest z oliwy z oliwek, liści bazylii, orzeszków piniowych, czosnku i sera (Pecorino Sardo lub Parmigiano Reggiano). To bazylia, według większości genueńczyków, determinuje smak sosu. Tak, właśnie ona, i nie bez znaczenia jest miejsce jej uprawy. Tylko liguryjskie gleby winny rodić najdoskonalsze odmiany tej rośliny. Dla mnie najlepsze pesto to takie, które powstaje w zaciszu genueńskiej kuchni, przygotowywane w typowo domowy sposób. Po jego spróbowaniu, ku mojemu późniejszemu przygnębieniu, nie byłam w stanie zaakceptować innego.

Siedzę więc na plaży w okolicach Cogoletto, miejscowości na zachód od Genui, i jem focaccię ze speckiem (rodzaj wędliny). Jest cudownie i wiem, że to już jest moje miejsce. Nie chodzi wyłącznie o Cogoletto, lecz całą Ligurię, Genovę i wszystko to, co oferuje to miejsce na świecie. A może wiele, o czym przekonam się tego wieczoru, w kolejnych dniach i następnych latach, kiedy będę tu wiernie i wielokrotnie wracać.

Jedziemy krętą i wąską ulicą z powrotem do Genui i coraz bardziej zdaję sobie sprawę, jak bardzo lubię podróżować motorem (jako pasażer, oczywiście), chociaż niektóre zakręty przyprowadzają mnie o nazbyt szybkie bicie serca. Mamy przed sobą stosunkowo długą drogę do genueńskiego Porto Antico, która właściwie przez cały czas biegnie wzdłuż wybrzeża. To właśnie tam kontrasty dają o sobie znać najbardziej, gdzie piękne liguryjskie promenady przeplatają się z (post)industrialnymi obszarami. Mijamy Voltri, Pegli i Sestri, będące trzema zachodnimi dzielnicami miasta – to w drugiej z nich odkrywam jedno z najwspanialszych miejsc bezpośrednio graniczących z morzem, gdzie o zachodzie słońca widok lądujących na sztucznej wyspie samolotów, mających gdzieś w tle apenińskich wzgórz i znajdującego się na zachód przemysłowego portu potrafi zaprzeć dech w piersiach. Ale potem jest Sopraelevata...

Sopraelevata to droga szybkiego ruchu, która biegnie wzdłuż strategicznego miejsca stolicy Ligurii. Jakkolwiek jej wpływ na zwartość przestrzeni miejskiej pozostaje co najmniej dyskusyjny, tak widok rozpościerający się z niej na Stary Port i piętrzące się wśród wzgórz po przeciwnej stronie wielobarwne budynki na długo zapada w pamięć. Dla mnie to wciąż jedno z ulubionych miejsc do podziwiania genueńskich krajobrazów i zawsze w pewien wyjątkowy sposób mnie wzrusza. To jest właśnie Genova. Od tego wszystko się zaczęło. Jesteśmy na wysokości Porto Antico – Starego Portu, charakterystycznej półkolistej zatoki w sercu miasta. To właśnie stąd wieki temu wypływały statki wszystkich narodów. To tu zrodziła się potęga stolicy Ligurii, tak zaszczytnie określonej niegdyś mianem: Genova la Superba – określenie oznaczające w języku włoskim „wspaniałe miasto”.



Galeone Neptune, atrakcja turystyczna. Statek został zbudowany w 1985 roku na potrzeby filmu Piraci Romana Polańskiego



Dziejowa sinusoida

Funkcja portowa stolicy Ligurii do tej pory odgrywa niewątpliwie bardzo ważną rolę, bowiem Genua wciąż pozostaje jednym z najważniejszych portów włoskich i europejskich, chociaż już nie tak istotną, jak w czasach jego świetności. Potencjał miasta jako ośrodka portowego jest wyjątkowo zależny od jego charakterystycznego położenia, które stanowi środek ciężkości systemu terytorialnego Europy i Morza Śródziemnego. To między innymi właśnie wyjątkowa lokalizacja genueńskiego portu umożliwiła niegdyś spektakularny rozwój La Superby.

Przeszłość Genui to swoista historyczna sinusoida – spektakularne zwycięstwa i osiągnięcia przeplatają się z drastycznymi w skutkach kryzysami, i to często w relatywnie krótkich odstępach czasu. Nie będę zagłębiać się w same początki, choć warto wspomnieć, iż już w VI wieku p.n.e. Genova stanowiła ważny port i znajdowała się na skrzyżowaniu szlaków handlowych. Natomiast trzy wieki później Ligurowie, a więc pierwotni mieszkańcy tych terenów, zaczęli regularnie kontaktować się z Rzymianami. Z tego właśnie okresu pochodzą pierwsze na ten temat wzmianki. I odtąd się zaczyna – lata okupacji i odzyskiwania suwerenności, prawdziwy bój o kolonie, potęgę i władzę, a morze niezmiennie stanowi tło dla wszystkich tych wydarzeń.

Przez pierwsze stulecia po Chrystusie – uprośćmy znacznie – Genua pozostaje raczej niewielkim ośrodkiem morskim, który po mniejszych i większych bitwach oraz wojnach stopniowo i powolnie buduje swoją pozycję handlową, aby potem stać się wiodącym portem Morza Śródziemnego. Warto tu wspomnieć jedną, jakże istotną datę – jest rok 1284, to wówczas Piza, mimo że wcześniej przez lata razem z Genovą, jako dwie siostrzane potęgi Morza Śródziemnego, ramię w ramię walczyły przeciw arabskim najazdom, poniosła sromotną klęskę z rąk coraz silniejszej La Superby, i to właśnie od tej pamiętnej daty Genua stała się portem numer jeden Morza Liguryjskiego. Genueńczycy dumni, handel kwitł i to nie byle jaki! Genova wiodła wtedy prym jako jeden z głównych importerów luksusowych towarów ze Wschodu i Flandrii, powstawały pałace: Palazzo San Giorgio i Palazzo Ducale, do dziś uznawane za perły genueńskiej architektury. Ludności zaś stale przybywało, co w efekcie sprawiło, że Genua stała się wówczas najgęściej zaludnionym ośrodkiem w Europie. Piękne to były czasy, i jakże istotne dla europejskiej ekonomii – to właśnie wtedy rozpoczął się silny rozwój miejscowej działalności bankowej.

W owym okresie działalność ekonomiczna Genui skupiała się głównie w sektorze prywatnym, który sprawował pieczę nad okrętami, magazynami i składami, ponadto organizował wyprawy kupieckie i militarne. Genueńscy żeglarze byli wynajmowani przez obce dwory – kontynuacją tych działań jest potem notabene tak dobrze nam przecież znany przypadek Krzysztofa Kolumba, odkrywcy Ameryki w imieniu hiszpańskiego króla.

DOKOŃCZENIE NA S. 24

Czasy kryzysu

Po latach dobrobytu przychodzi niestety czas na załamanie sinusoidy. I o ile rywalka „wspaniałego miasta” – Wenecja – radziła sobie z kryzysem یرytującą dobrze, o tyle Genova XIV wieku borykała się z nieustannymi walkami i obcymi interwencjami. Sytuacja gospodarcza także uległa w tym czasie znacznemu pogorszeniu. To właśnie wtedy kredytorzy zrzeszyli się w konsorcjum słynnego Banco di San Giorgio, które zaś zyskało prawo rozporządzania długiem publicznym. Próbuąc ratować sytuację, miasto podjęło się odstępowania najbogatszym obywatelom suwerenności terytorialnej i własnych finansów. Ci, którzy włożyli swoje pieniądze do Banco, ostatecznie stracili je na rzecz potężnej oligarchii: to właśnie z niej wyjdą w przyszłości wielkie rody bankierów genueńskich. Ale czas odbić się od dna.

Genua ustabilizowała swoją pozycję, kiedy Andrea Doria, dowódca floty i polityk genueński, przeszedł na stronę cesarza Karola V i gdy doszło do powiązania Genui z Hiszpanią. Dla republiki nastąpił okres kolejnego spektakularnego rozwoju, miasto pełniło zaś funkcję finansowego centrum Europy. I chociaż w 1627 roku Hiszpania ogłosiła (kolejne już) bankructwo, a bankierzy genueńscy stracili przodujące stanowisko, Genova jeszcze przez kilkadziesiąt lat utrzymywała pozycję jednego z najważniejszych ośrodków finansowych Starego Kontynentu. XVI wiek jest więc okresem, kiedy La Superba wznosiła się na szczyt – to jej renesans, którego wizerunek znajduje odzwierciedlenie w bogatej historii. Miasto przyciągało wówczas artystów, m.in. Rubensa, Caravaggia czy van Dycka, i to właśnie wtedy znany architekt, Galeazzo Alessi, zaprojektował wiele wspaniałych pałaców, stworzył również propozycje projektów słynnych pałaców Rolli przy Via Garibaldi. Na następne dekady przypadają prace Bartolomea Bianca – konstruktora części genueńskiego Uniwersytetu. Niestety ten owocny dla Genui okres nie trwał długo i koniec XVI wieku pozostawił miasto na pozycji jeszcze bardziej rozchwianej niż dotychczas, brutalnie obnażając jego wewnętrzne rozbięcie z jednej strony na centrum finansowe Europy, którego prestiż niewątpliwie może zawdzięczać Banco, z drugiej zaś – na słaby organizm polityczny.

XVII wiek jest dla Genui niezwykle trudny – wówczas miasto i jego port doświadczyły dotkliwego kryzysu. Jednak tuż przez zjednoczeniem Włoch port otrzymał niezbędne wsparcie dla rozwoju przemysłu garbarskiego i włókienniczego, nadal był także miejscem rozładunku żelaza, żeliwa i węgla dla przemysłu stalowego, co po Risorgimento (zjednoczeniu) stało się siłą napędową dla włoskiej gospodarki, zwłaszcza dla Ligurii i Piemontu. Na przełomie XIX i XX wieku Genua szczęśliwie już pełniła rolę głównego portu Włoch oraz jednego z ważniejszych centrów przemysłu metalowego i stoczniowego. I mimo że podczas II wojny światowej odniosła ciężkie straty, to ostatecznie szybko podniosła się z upadku – w latach 1952-1963 miał miejsce tzw. „włoski cud gospodarczy”, podczas którego tempo wzrostu było nieporównywalne z jakimikolwiek wcześniejszymi doświadczeniami. Przyczyną tak dynamicznego postępu był przede wszystkim dalszy rozwój industrializacji. Genua dumnie odgrywała kluczową rolę w procesie intensywnego wzrostu



Widok na dzwonnice Katedry San Lorenzo i Stare Miasto

gospodarczego kraju, stanowiąc ze swym portem południowy róg tzw. „trójkąta industrialnego”, który współtworzyła razem z Mediolanem i Turynem.

Od końca lat 70. aż do początku lat 90. ubiegłego wieku ruch towarowy w genueńskim porcie zaczął jednak słabnąć. Kryzys ten popchnął instytucje portowe do reorganizacji. W latach 90. zaszły znaczne zmiany w obszarze Porto Antico, a mianowicie wszystkie działalności handlowe i przemysłowe zostały przeniesione ze starego basenu w inne części portu. Od tego czasu Genovesi postanawiają skupić się na wyjątkowej wartości historycznej i kulturowej tego strategicznego obszaru. Powstaje wówczas flagowy projekt odnowy Starego Portu – przedsięwzięcie nader istotne nie tylko dla samego obszaru, ale całego miasta oraz regionu.

Porto Antico

Mniemy więc Sopraelevatą i zachwycam się widokami – po lewej stronie pastelowe budynki, po prawej natomiast morze i port. Mimo, że funkcje industrialne przeniesiono w inne części genueńskich obszarów portowych, pozostałe mola i doki wciąż są wykorzystywane na potrzeby statków turystycznych – gigantyczne promy wyglądają jak ogromne budowle i wydają się być prawie na wyciągnięcie ręki. Zjeżdżamy na dół w kierunku Porto Antico i zatrzymujemy się przy Piazza Cavour. Tuż w jego sąsiedztwie znajduje się wcześniej wspomniane Palazzo San Giorgio, obecnie siedziba władz



Cristoforo Colombo

Kapitan wyprawy, płynącej na trzech statkach: „Santa Maria”, „Niña” i „Pinta” pod flagą Kastylii w poszukiwaniu zachodniej drogi morskiej do wschodniej Azji. Przedstawiciel kapitału Genueńskiego na ziemiach odkrywanych w imieniu korony Hiszpanii.



Andrea Doria

Pogromca Hiszpanii w imieniu Neapolu, papieża i Franciszka I Króla Francji w Zatoce Salestyńskiej. Wyzwolił Genuę i Neapol spod wpływów francuskich i latem 1528 r. poparł cesarza Karola V oddając swą prywatną flotę, składającą się z 12 galerii na jego usługi.

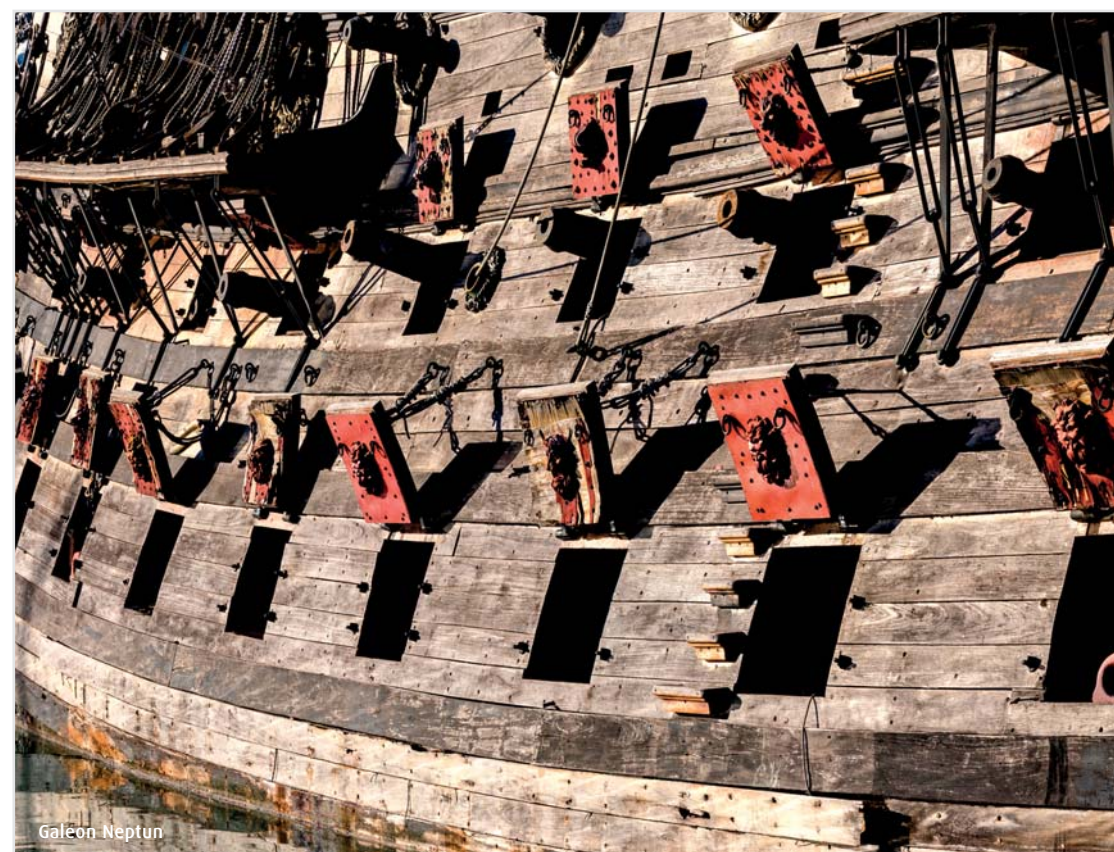
portowych. Warto choć na chwilę zatrzymać się przed jego fasadą, aby móc podziwiać zdobiące ją niesamowite freski, zwłaszcza centralnie usytuowany jeden z nich, na którym św. Jerzy pokonuje smoka.

W 1992 roku Porto Antico zostało wybrane na wizytówkę obchodów pięćsetlecia odkrycia Ameryki przez Krzysztofa Kolumba. Powołano wówczas do współpracy wybitnego genueńskiego architekta, Renzo Piano, który stworzył plan rewitalizacji tego zdegradowanego przez przemysł obszaru. Przechodzę pod Sopraelevatą, wkraczam do Starego Portu i muszę szczerze przyznać, że chylę przed Piano czoła. Miejsce to jest wybitną kompozycją, w której awangardowa architektura oryginalnie łączy się z historyczną przeszłością terenu.

Marina oraz port obsługujący statki turystyczne stanowią główne elementy zrewitalizowanego terenu. Przystań znajduje się w centralnej części obszaru i usytuowana jest wzdłuż głównego pomostu, gdzie mogą cumować jachty o długości od 10 do 55 metrów. Od niego odchodzą mniejsze, przeznaczone dla małych łodzi. Do zaplecza Mariny należy czterogwiazdkowy hotel NH Marina oraz wiele punktów usługowych i handlowych. Jednak niewątpliwie jedną z najbardziej znanych inwestycji, której obecność wyjątkowo wpłynęła na prestiż lokalizacji portu i mariny, jest słynne Acquario di Genova. Sam budynek stanowi interesujący obiekt architektoniczny, który został stworzony na podobieństwo statku – elewacje przyjmują kształt dziobu, zbiorniki akwarium przypominają kontenery statku handlowego, efekt końcowy dopełniają zaś rozmaite marynistyczne detale architektoniczne, jak kształt okien czy wyloty klimatyzacyjne. Na terenie Starego Portu uwagę przyciągają ponadto dwie bardzo charakterystyczne dla Genui budowle: La Sfera

i Bigo. Pierwszą z nich stanowi szklana kula – cieplarnia, w której wnętrzu odtworzono ekosystem lasu tropikalnego. Jest ona usytuowana w bezpośrednim sąsiedztwie akwarium i stanowi część jego ekspozycji. Bigo natomiast to frapująca konstrukcja stanowiąca nowoczesną rzeźbę, a jej nazwa pochodzi od dźwigu towarowego służącego do przeładunku towarów ze statku na ląd. Forma składa się ze stalowych ramion, które wraz z betonową podstawą wynurzają się z wody tuż przy brzegu portu. Na najdłuższym z nich umieszczono panoramiczną windę, skąd można podziwiać panoramę Starówki. Do krótszych ramion podwieszono stalową konstrukcję będącą zadaniem płyty sportowej, na której zimą znajduje się lodowisko. Przez lata Bigo stało się elementem rozpoznawczym nie tylko Porto Antico, ale i całego miasta.

Woda w niezwykle sposób tworzy atmosferę tego miejsca, wpływa na jego oświetlenie, na postrzeganie znajdujących się tam obiektów. Nieobojętny jest także wiatr. Sumusu Shingu stworzył tu niesamowitą instalację artystyczną, wręcz wizualnie obrazującą ruch powietrza. Stanowią ją słupy zakończone mobilnymi skrzydłami wiatraków, których białe płótna nawiązują do napiętych żagli. Całość tworzy naprawdę fascynujące miejsce i od początku przekonuje mnie do siebie. Będę tam wracać jeszcze wiele razy – czy to do Acquario, czy do tamtejszych restauracji, czy pospacerować piękną promenadą obsadzoną palmami lub po pomostach, gdzie cumują fenomenalne jachty (jednym z nich był nawet jacht Johnny’ego Deppa, o czym przekonałam się przypadkiem, przechadzając się obok tłumu gapiów). Powrócę tam również na niejedno aperitivo, ale dzisiejszego wieczoru tego rodzaju włoskiej (będąc bardziej precyzyjną – mediolańskiej) tradycji kulinarnej skosztuję w Centro Storico. DOKOŃCZENIE NA S. 26



Galeon Neptun



Piazza de Ferrari

Piazza de Ferrari

Wracamy do Piazza Cavour, by następnie podjechać w pobliże Porta Soprana – dawnego wejścia do średniowiecznej Genui od strony zachodniej. To tu zaczyna się Centro Storico – największa Starówka w Europie w całości wpisana na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Tu też, tuż przed historyczną bramą miasta, znajduje się Casa di Colombo – siedemnastowieczna rekonstrukcja domu Krzysztofa Kolumba, w którym spędził on swoją młodość, aktualnie zaś znajduje się tam muzeum z pamiątkami po żeglarzu. My jednak nie udajemy się w kierunku Porta Soprana, zmierzamy natomiast Via Dante ku jednemu z najsłynniejszych genueńskich placów – Piazza de Ferrari. Spróbujcie pojechać do Genowy i nie przejść przez to niesamowite miejsce – poza tym, iż wiedzie do niego prestiżowa Via XX Settembre, piękna ulica będąca handlowym sercem stolicy Ligurii (prawdziwy raj dla miłośników zakupów, gdzie znajdują się m.in. rozmaite sklepy wybitnych włoskich projektantów), dla mnie to właśnie tutaj zaczyna się Stare Miasto. Centrum placu stanowi ogromna okrągła fontanna, która stała się poniekąd symbolem miasta, a otaczają ją wspaniałe budynki – wszystko to stanowi doskonały przedsmak tego, co czeka nas za rogiem. Wkraczam więc do rozświetlonego Centro Storico, pełnego niesamowitych budowli, placów i słynnych caruggi – bardzo wąskich uliczek.

O zabytkach genueńskiej Starówki można by pisać tysiące stron. Wszystko tu jest zachwycające i warte uwagi. Byłam tam wielokrotnie, a i tak nigdy nie zdołałam spamiętać

zagmatwanej siatki tamtejszych uliczek i placów. Jest to swoisty urok tego miejsca – zawsze potrafi czymś zaskoczyć, o czym przekonać się mogą na własnej skórze nawet tubylcy. Wychodząc z Piazza de Ferrari przechodzimy zaraz obok Palazzo Ducale (Pałacu Dożów), stanowiącego centrum życia kulturalnego w mieście oraz miejsce ważnych wydarzeń. Jeśli pominąć pałace Rolli będące absolutnie wybitnymi przykładami architektury genueńskiej, to właśnie on stanowi szablonowy model tego rodzaju budowli. Idziemy dalej w głąb Centro Storico i z każdym krokiem coraz bardziej zakochuję się w tym miejscu. W końcu dochodzimy do perły genueńskiej architektury sakralnej – Cattedrale di San Lorenzo. Bez względu na nasze religijne poglądy warto odwiedzić to miejsce. Zresztą nie tylko to.

Dziedzictwo kultury duchowej

Sakralność wpisuje w historię Genui w sposób wyjątkowy. Nie jest to oczywiście wyjątkiem w skali państwa – wyrażna obecność Kościoła jest bowiem dla Włoch bardzo charakterystyczna. Kraj ten plasuje się na drugim miejscu, tuż po Brazylii, pod względem liczby administracyjnych jednostek kościelnych, które znajdują się w granicach jednego państwa. Liczba parafii we Włoszech przewyższa 25 tysięcy – dla porównania w Polsce jest ich około 10 tysięcy. Kościoły i bazyliki są chętnie odwiedzane w Genui nie tylko z pobudek czysto duchowych – stanowią



Cattedrale di San Lorenzo

Katedra św. Wawrzyńca w Genui
Renesansowa kaplica poświęcona patronowi Genui św. Janowi Chrzcicielowi, w której znajduje się XIII wieczny sarkofag mający zawierać szczątki Jana Chrzciciela.



Via XX Settembre

Główna ulica handlowa miasta, na której znajdują się wspaniałe, zdobione budynki, często z arkadami, zajmującymi domy towarowe, sklepy, restauracje i kawiarnie. To właśnie handel stanowił podstawowe źródło dochodów i dzięki niemu miasto zbudowało swoją potęgę.

one bowiem obiekty o wyjątkowych wartościach historycznych, architektonicznych i artystycznych. La Superba bogata jest w tysiące tego typu budowli. I nie tylko budowli. Niezwykłym przykładem architektury sakralnej jest także genueński cmentarz. Tak, cmentarz, a dokładnie Cimitero di Staglieno – najpiękniejszy tego typu obiekt w Europie.

Pomysł *stricte* turystyczno-kulturowego eksplorowania nekropolii wywoływał we mnie raczej ambiwalentne odczucia, chociaż wtedy, kiedy miałam okazję tam być, powinnam była już się przyzwyczaić do traktowania włoskich obiektów sakralnych bardziej jako muzea niż miejsca religijnego kultu. Cimitero faktycznie stanowi muzeum. I naprawdę zachwyca. Został on zaprojektowany przez Carla Barabina w 1835 roku, a zbudowany przez Giovanniego Batistę Resasca. W jego murach znajduje się Cappella dei Suffragi (Kaplica Orędownictwa), znana również jako Panteon, która upamiętnia wielkich Genueńczyków. W Boschetto Irregolare natomiast, lesie wzorowanym na romantycznych ogrodach, znajdują się grobowce Mazzinich i innych bohaterów Risorgimento. Galerie i portyki, które tworzą oryginalne centrum cmentarza, zawierają setki eksponatów liguryjskiej rzeźby z XIX

O zabytkach genueńskiej Starówki można by pisać tysiące stron. Wszystko tu jest zachwycające i warte uwagi. Byłam tam wielokrotnie, a i tak nigdy nie zdołałam spamiętać zagmatwanej siatki tamtejszych uliczek i placów. Jest to swoisty urok tego miejsca – zawsze potrafi czymś zaskoczyć

i XX wieku, stworzonych przez artystów o międzynarodowej renomie. Szczególnie warte uwagi są La Venditrice di Nocoline (Sprzedawczyni Orzechów), dłuta Lorenza Orenga, czy grobowiec Bracellego Spinoli – dzieło Santa Varniego, chociaż tego typu rzeźbiarskich unikatów jest tutaj wiele.

Poza znaczną liczbą budowli sakralnych, niezwykle charakterystyczna dla Genui jest równie imponująca obecność pałaców, a jednymi z najbardziej cenionych, obok wcześniej wspomnianego Palazzo Ducale, są tak zwane Palazzi dei Rolli, z których łącznej liczby 114 budynków aż 42 zostały wpisane w 2006 roku na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Historia utworzenia Rolli sięga XVI wieku, kiedy to genueńska szlachta była w posiadaniu wielu znakomitych rezydencji. Ich unikatowość oraz liczba doprowadziły ostatecznie do sformalizowania systemu arystokratycznych dworów i przygotowania Listy Publicznych Mieszkań (zwanej inaczej Rolli). Dekret ten zmuszał właścicieli domów do przyjmowania gości – im wyższa szlachecka ranga przyjeźdnego, tym bardziej wystawna posiadłość, w której gościł. Do dziś niektóre pałace Rolli wciąż należą do prywatnych właścicieli, inne natomiast służą jako siedziby banków, muzeów i biur. Stanowią one najbardziej prestiżową grupę tego typu budowli w Genui, a najznajmienitsze z nich znajdują się przy słynnych Strade Nuove, w których skład wchodzi trzy ulice: Via Balbi, Via Cairoli i najbardziej z nich osławiona – Via Garibaldi.

Spacer Strade Nuove to obowiązkowy punkt zwiedzania La Superby i jej Starówki, a już na pewno nie można ominąć

Via Garibaldi. Warto odwiedzić chociaż kilka z tamtejszych pałaców – nie trzeba być wyjątkowym znawcą i fanem architektury, aby bogato zdobione wnętrza Rolli wywarły ogromne wrażenie, i to od razu po przekroczeniu ich progów.

Uroki aperitivo

Tego wieczoru nie spędzam jednak zbyt dużo czasu na spacerowaniu po brukowanych uliczkach Centro Storico – z oczami wciąż utkwionymi w pasiastą fasadę Katedry San Lorenzo (pasy ciemnego i jasnego kamienia są bardzo charakterystycznym elementem dość znacznej części budowli genueńskiej Starówki) zasiadam w znajdującej się tuż obok niewielkiej knajpce, gdzie oddam się małym kulinarnym przyjemnościom. Wybija 18.00 – czas więc na aperitivo.

Pochodzący z sąsiedniego regionu (Lombardii) zwyczaj spotykania się ze znajomymi czy rodziną na drinka lub lampkę wina, kosztując przy tym różne przekąski, jest w Genui bardzo popularny, stąd wiele tam miejsc oferujących tę usługę. W zależności od lokalu podawane są albo skromne posiłki (w postaci kanapek, grzanek, oliwek, plasterów wędlin), albo serwowany jest bogatszy wybór potraw (np. sałatki, makarony, risotta itp.). Płaci się tylko za alkohol. Uwielbiam aperitivo – cudownie przejawia się w tym zwyczaju włoska mentalność, gdzie umiłowanie do celebrowania jedzenia łączy się z niezwykle towarzyskim usposobieniem mieszkańców Italii.

Przy lampce wina kosztują jedynie kawałek focacci, kilka plasterków salame oraz oliwki. I bardzo dobrze, że się nie przejadam – przede mną włoska rodzinna kolacja: mnóstwo głośnych rozmów, mnóstwo czasu spędzonego przy stole i mnóstwo jedzenia.

Pyszna, lokalna prostota

Kuchnia włoska jest jedną z najbardziej popularnych na świecie. Charakteryzuje ją niezwykła prostota połączona z wysoką jakością stosowanych produktów. Pomimo typowych dań dla tego rodzaju kuchni, każdy region Włoch posiada specyficzne dla siebie potrawy. Według niektórych splendor śródziemnomorskich specjałów w pełni przejawia się na liguryjskich stołach. Udając się do Genui każdy, kto jest spragniony wyjątkowych doznań kulinarnych, będzie na pewno miał okazję doświadczenia niecodziennej kreatywności przygotowanych przez Genueńczyków autentycznych i – mimo swej prostoty – pełnych smaku dań.

Liguryjskie potrawy bazują głównie na wykorzystaniu lokalnych produktów. Z racji nadmorskiego położenia regionu często serwowane są tu ryby i owoce morza. Wyjątkową jakością odznaczają się tutejsze warzywa, mięso, zioła i oliwa, która doczekała się nawet swej nazwy chronionej: Riviera Ligure DOP. Typowy regionalny specjał stanowią wcześniej już wspomniane pesto alla Genovese i focaccia. Liguria ma też swoją pizzę – pizza dell'Andrea, nazwana na cześć admirała Andrei Dorii, przygotowywana z pomidorów, czosnku, cebuli i czarnych oliwek. Pizza na słodko natomiast to charakterystyczny deser regionu.

DOKOŃCZENIE NA S. 28

Miejsca, gdzie możemy skosztować wykwintnych liguryjskich potraw, jest w Genui wiele. Najwięcej z nich znajduje się w centralnych dzielnicach miasta, gdzie możemy udać się do znakomitych restauracji, trattorii i barów serwujących lokalne specjalności. Także w obszarach przybrzeżnych ulokowano mnóstwo punktów gastronomicznych: restauracji, pubów, barów w Porto Antico czy Marinie di Sestri. Miłośnicy wina powinni się natomiast wybrać do jednej z genueńskich enotek. Ukształtowanie terenu utrudnia co prawda uprawę winorośli, stąd produkcja wina jest tu ograniczona. Mimo to winiarskie tradycje są w Ligurii głęboko zakorzenione i – będąc w stolicy regionu – warto skosztować wyjątkowych gatunków tego rodzaju trunku.

Kolację zaczęliśmy o 20.30, a od stołu wstałam ponad dwie godziny później. I tak jest tam codziennie. Na początku trwało to dla mnie zdecydowanie zbyt długo (poza tym: jak można TYLKO jeść?), ale potem zaczęłam odnajdować w tym prawdziwą przyjemność. Można by się zastanawiać, skąd oni biorą na to czas – ale Włosi mają czas na wszystko i zawsze (oczywiście – jeśli tylko zechcą), a już na pewno na jedzenie, które jest dla nich świętością.

Z drugiej strony trudno się w sumie dziwić, że włoskie kolacje to kilkugodzinne spotkania. Pomijając gadatliwość Włochów, która automatycznie wpływa na wydłużenie czasu spędzanego z współbiednikami, to właśnie ilość serwowanego jedzenia winduje zwykle, jakby się mogło nam wydawać, wieczorne spotkanie przy stole do rangi okazałej wieszery. Najpierw serwowane są przystawki, którymi ja – ku oburzeniu włoskiej mamy – zwykle się najadam. Następnie – primo piatto (zazwyczaj makaron), potem danie główne (najczęściej mięso lub ryba – z sałatką). Potem owoce, po nich deser i kawa. Na koniec, jeśli akurat ktoś ma ochotę, tradycyjne alkohole (np. grappa czy limoncello). Wybaczcie, ale przy takiej ilości ja nie dam rady. Chociaż staram się jeść jak najwięcej – po pierwsze, nie chcę zasmucać mamy, po drugie – wszystko jest tu po prostu wyśmienite.

Wieczorny spacer

Po kolacji znowu jedziemy do Centro Storico, tym razem nie po to, by podziwiać tamtejszą architekturę, choć szczerze mówiąc mimowolnie robię to cały czas. Nocą miejsce to nabiera jeszcze bardziej niezwykłego klimatu. Tym razem wkraczamy w mury Starówki przez imponującą Porta Soprana i zmierzamy w dół jedną z kamiennych uliczek prosto do Piazza delle Erbe – centrum życia nocnego miejscowej młodzieży. Za dnia niewielki plac, otoczony pastelowymi kamienicami z zielonymi okiennicami, wieczorem zamienia się w nadzwyczaj tłoczne i gwarne miejsce – znajdujące się tam, jak i wzdłuż dobiegających do placu uliczek, puby i bary przyciągają rzesze młodych Genovesi.

Noc wcale nie przynosi ulgi – temperatura wciąż przekracza 30 stopni, a pełen ludzi plac zaczyna robić się coraz bardziej duszny. Postanawiamy więc pojechać nad samo morze. W Genui jest wiele pięknych nadmorskich promenad i deptaków. Zresztą nie tylko w Genui. Bardzo charakterystyczne dla całego liguryjskiego wybrzeża, a także dla Riwiery Francuskiej, są przybrzeżne ciągi piesze obsadzone palmami. W znajdujących się po wschodniej i zachodniej



Bigo, Porto Antico



Boccadasse, dawna wioska rybacka



Speck – wędlina należąca do typu szynki surowych, podwędzanych na zimno.



Porta Soprana – średniowieczne wejście do miasta od strony zachodniej

stronie La Superby miejscowościach deptaki takie biegną właściwie nieprzerwanym ciągiem. Wytyczenie możliwie jak najbardziej spójnego połączenia wschodniej i zachodniej części wybrzeża Genui ogólnodostępnym pasem spacerowym byłoby idealnym rozwiązaniem, do czego dąży stolica Ligurii w kwestii ogólnego planu „przywrócenia morza miastu”. Tego wieczoru udajemy się na spacer po Corso Italia – jednej z najpiękniejszych genueńskich ulic. Szeroki deptak ułożony z czerwono-żółtych płytek biegnie wzdłuż brzegu, gdzie czuć rzeźki powiew słonego wiatru, który choć trochę daje wytchnienie. Po kilkuminutowym spacerze docieramy do końca promenady. To z tego miejsca rozpościera się jeden z najpiękniejszych liguryjskich widoków, tak często uwieczniany na fotografiach, iż stał się znakiem rozpoznawczym miasta – przechodzę za znajdujący się na tarasie kościół i spoglądam z góry na słynne genueńskie Boccadasse.

Boccadasse to dawna wioska rybacka. Jakkolwiek nocą atmosfera tego miejsca jest wyjątkowa, gdyż tu również znajduje się dużo pubów i restauracji, które przyciągają szerokie grono miłośników nocnego życia, tak prawdziwe jego piękno ujawdnia się za dnia, a zwłaszcza o zachodzie słońca, kiedy ciepłe barwy wysokich kamienic wyglądają imponująco na tle zapadających się w morze surowych wzgórz Apeninu. Znajduje się tu również niewielka wcięta w ląd kamienista plaża. Ludzie siedzą na kamieniach i schodach, wieje zbawienny wilgotny wiatr, czuć intensywny zapach morza, pijemy wino, jest głośno i wesoło. Jest idealnie.

Od tego pamiętnego, pierwszego dnia szczerze pokochałam Genuę, trwa to niezmiennie do teraz i nie sądzę, żeby kiedykolwiek się zmieniło. Za każdym razem, kiedy tam przybywam, Genova zaskakuje mnie czymś innym. Co rusz odkrywam nowe place, nowe ulice, nowe zachwycające widoki. I choć zaczynam czuć się tam coraz mniej jak turystka, a bardziej jak „tutejsza”, nie sądzę, bym kiedykolwiek zdołała w pełni to miasto zgłębić.

Dziwi mnie niezmiennie, czemu La Superba nie jest tak tłumnie odwiedzana przez turystów, jak inne włoskie miasta. Jej charakter jako ośrodka nadmorskiego już sam w sobie jest przecież sprzyjającym czynnikiem dla rozwoju funkcji turystycznej. Jednak często określa się ją mianem „wspaniałego ośrodka portowego przeszłości”, z góry umniejszając jej obecną atrakcyjność, tak jakby w którymś momencie minionych epok jej urok i wyjątkowość zaczęły blaknąć. Opinia o Genovie jako o pozostającej w cieniu innych włoskich miast jest niestety dość powszechna i póki co mało zaskakująca. Wciąż przecież najwięcej turystów przyciągają takie ośrodki miejskie, jak Rzym, Mediolan, Florencja czy Wenecja. Jednak faktem pozostaje to, iż czar Genui zaczyna się powoli przebijać przez blask innych włoskich miast. Jest ona wszakże miejscem niezwykłym – jej starodawny duch, pełen niespotykanego nigdzie indziej uroku i magii, łączy się z nowoczesnością współczesnego europejskiego ośrodka miejskiego. Idealne odwzorowanie tego spostrzeżenia zawiera się w czterech słowach, jakie niegdyś stały się hasłem promocyjnym miasta: *ancient, new, magic, true*. Nie mogłabym określić Genui trafniej. ■

stabautech 
osprzęt do wózków widłowych

Najtrwalszy osprzęt do wózków widłowych



Stabau:
= długa żywotność
= solidność konstrukcji
= indywidualne rozwiązania

W zakresie fachowego doradztwa do dyspozycji pozostają nasi doradcy techniczni:

Jarosław Woźniak
tel. +48 602 129 166

Jakub Kargol
tel. +48 604 570 264

Krzysztof Manikowski
tel. +48 602 614 786

Krzysztof Starosta
tel. +48 733 943 715

Więcej na www.stabau.com i www.stabautech.pl

Firma Stabautech jest wyłącznym przedstawicielem niemieckiej firmy Stabau / Schulte-Henke – od 40 lat wiodącego producenta osprzętów do wózków widłowych i maszyn budowlanych. Urządzenia Stabau zyskały zaufanie i zadowolenie klientów dzięki strategii opartej o jakość wykonania i solidne konstrukcje, gwarantujące długotrwałe i bezobsługowe użytkowanie. Obok sprzedaży nowych i używanych urządzeń firma dysponuje szerokim wachlarzem urządzeń do wynajmu, oferuje serwis oraz usługi remontowe.

DOSKONAŁA WIDOCZNOŚĆ NAWET PRZY DUŻYCH ŁADUNKACH

Unoszona kabina - najnowsze rozwiązanie zwiększające bezpieczeństwo pracy

Im większe i cięższe ładunki, tym więcej wymaga się od operatorów wózków widłowych. Jeśli widoczność w kierunku jazdy jest ograniczona, operatorzy muszą radzić sobie poprzez jazdę tyłem. Tak niekorzystna pozycja jazdy negatywnie wpływa na zdrowie operatorów, a także na wydajność ich pracy. Powyższe spostrzeżenia przyczyniły się do opracowania przez Linde Material Handling nowego rozwiązania. Od teraz wiodący producent wózków przemysłowych oferuje unoszoną kabinę jako opcję dla ciężkich wózków widłowych o udźwigach 10-18 t. Wózki z tą opcją wyposażone są w przycisk, który umożliwia płynne uniesienie kabiny na wysokość 5,5 m w zaledwie dziesięć sekund. Kiedy kabina jest uniesiona, operator wózka ma doskonałą widoczność na ładunek i może bezproblemowo kierować wózkiem jadąc do przodu. Unoszona kabina to ogromna korzyść, zwłaszcza w przypadku składowania i pobierania ciężkich ładunków lub umieszczania ich w małych dokach załadunkowych, np. przez drzwi do luków bagażowych w samolotach.

Niemieckie zalecenia zapobiegania wypadkom (BGV D27) dla wózków przemysłowych mówią: „Operator wózka widłowego może kierować wózkiem jadąc z ładunkiem do tyłu jedynie w przypadku, gdy ładunek przenoszony na widłach zakłóca widoczność toru jazdy. Należy jednak unikać zbyt częstej jazdy wózkiem do tyłu ze względu na niebezpieczne połączenie wibracji z niekorzystną pozycją ciała operatora”.

Nowa unoszona kabina zapobiega konieczności jazdy wózkiem do tyłu, nawet gdy ładunek zasłania drogę jazdy wózka, ponieważ po jej uniesieniu operator zyskuje pełne pole widzenia w przód.

Unoszona kabina dla operatora oznacza pracę w bardziej ergonomicznej pozycji, co podnosi także wydajność, ponieważ jazda w przód jest znacznie bezpieczniejsza i szybsza - zwłaszcza dotyczy to przejazdów na długich dystansach. Warto też zauważyć, że ryzyko zniszczenia wózka wskutek kolizji lub uderzenia jest zminimalizowane.

Intuicyjna obsługa

Unoszoną kabiną można sterować za pomocą oddzielnego joysticka lub czterech indywidualnie programowalnych przycisków. Kabina unosi się z prędkością 0,24 m/s i osiąga maksymalną wysokość 5,5 m w niecałe dziesięć sekund. Kabina na tak dużej wysokości daje operatorowi pełną widoczność otoczenia i ładunku, nawet jeśli jest to ładunek długi, obszerny i ciężki. Automatyczna redukcja prędkości po uniesieniu kabiny umożliwia całkowicie bezpieczną pracę wózkiem. Co ważne, prędkość unoszenia kabiny może zostać zredukowana w zależności od preferencji klienta.

Inne rozwiązania optymalizujące widoczność

Ciężkie wózki Linde są dostępne również z kabiną obrotową. Dzięki tej opcji operator może obrócić całą kabinę o 180 stopni, dzięki czemu ładunek znajdujący się na widłach będzie za operatorem, a nie przed nim. Opisywana opcja umożliwia zatrzymanie kabiny w dowolnym punkcie obrotu.

Obrotowa kabina operatora została opracowana przez Linde i jest dostępna dla elektrycznych wózków przeciwwagowych o udźwigach od 2,5 do 5 t oraz dla spalinowych wózków przeciwwagowych o udźwigach od 2 do 8 t. W zależności od modelu i konstrukcji wózka fotel operatora wraz z kolumną kierownicy i pedałami może obrócić się o 90 stopni w bok tak, aby pozycja operatora była jak najbardziej komfortowa względem kierunku jazdy. Ankieta przeprowadzona w Niemczech przez Niemieckie Stowarzyszenie Handlu i Logistyki (BGHW) potwierdziła, że takie rozwiązanie zwiększa poziom ergonomii miejsca pracy operatora o 60%. Jednocześnie, cofanie jest o wiele bezpieczniejsze i nie ma negatywnego wpływu na zdrowie operatorów.



BRAMY ZIEMI SĄDECKIEJ



Przed wiekami liczne w Europie – i zawsze stojące otworem przed podróżnymi – Bramy Seklerskie wieńczono wyrytymi na łukach napisami: „Pokój wchodzącym, błogosławieństwo wychodzącym”. Gdyby tamten napis próbować przełożyć na język współczesny, pewnie brzmiałby mniej więcej tak: „Zobaczcie, jak dobrze radzą sobie Sądeczanie i z jaką ochotą potrafią się dzielić swoim sukcesem”.

Na terenie Sądeczyny znajduje się firma Wiśniowski, będąca obecnie prawdziwą wizytówką regionu. Nietypowa lokalizacja terenów zakładu wymusiła zastosowanie niebanalnego i niezwykle oryginalnego rozwiązania. Obszar firmy podzielony jest na dwie części przebiegającą tam drogą krajową. Aby połączyć obie części zakładu, wybudowany został szklany most, który w krótkim czasie stał się symboliczną bramą Sądeczyny – wszyscy kierowcy podróżujący drogą krajową przejeżdżają właśnie pod tym mostem. W ten sposób firma produkująca bramy sama stała się symboliczną bramą gościnnej Ziemi Sądeckiej.



Na zdjęciu widok z Beskidu Sądeckiego na miasto Nowy Sącz

26 lat temu...

Aby w pełni zrozumieć charakter panujący w firmie Wiśniowski, należy cofnąć się do realiów panujących ponad 25 lat temu. W 1989 roku, kiedy firma dopiero rozpoczynała swoją działalność, Polska ze względów politycznych była strefą jeszcze zamkniętą na innowacje. Nowa myśl technologiczna zaczynała dopiero kiełkować, a boom miał dopiero nastąpić. Zdaniem założyciela firmy, Pana Andrzeja Wiśniowskiego, był to doskonały czas, który należało maksymalnie wykorzystać. W jego odczuciu pojawienie się na rynku polskim bram uruchamianych za pomocą fal radiowych oznaczało, że komfort kojarzony z krajami

Europy Zachodniej bądź bardziej odległymi Stanami Zjednoczonymi stał się dostępny także dla Polaków.

W tym czasie rewolucja polityczno-ekonomiczna postawiła przed ludźmi przedsiębiorczymi ogromną szansę, wielkie wyzwania, ale też wyzwoliła nieznaną dotąd adrenalinę towarzyszącą podejmowanemu ryzyku i gospodarczej rywalizacji. Z jednej strony w zjednoczonej Europie każdy otrzymywał niepowtarzalną szansę budowania swojej biznesowej pozycji. Z drugiej jednak, niemal każdy polski śmiać musiał się zmierzyć ze światowymi konkurentami, najczęściej dysponującymi nieporównywalnie większymi możliwościami w zdobywaniu jak najwyższej pozycji w swojej branży.

Ukoronowanie inwestycji

W perspektywie minionych 25 lat istnienia za największe osiągnięcie firmy uważa się zbudowanie polskiej marki skutecznie mogącej konkurować z europejskimi potentatami. W trudnych dla wielu gospodarek czasach stworzenie brandu bez kompleksów prezentującego swoje możliwości i osiągnięcia na branżowych targach obok gigantów i monopolistów to powód do autentycznej satysfakcji. Technologiczne zaawansowanie, innowacyjność, śmiały design, wizja rozwoju przedsiębiorstwa wybiegająca na wiele lat naprzód – to wszystko sprawia, iż firma założona ponad 25 lat temu przez Andrzeja Wiśniowskiego bezsprzecznie może rzucić wyzwanie najlepszym. W ciągu stosunkowo krótkiego czasu bramy i ogrodzenia Wiśniowski osiągnęły bowiem bardzo wysoki poziom jakości, stając się poważną konkurencją dla największych producentów z Zachodu.

Dzisiaj firma Wiśniowski jest największym polskim producentem bram i ogrodzeń stosowanych w domach, firmach, na osiedlach, jak i w fabrykach. Produkty firmy Wiśniowski dają poczucie bezpieczeństwa będąc jednocześnie uwieńczeniem dzieła – swego rodzaju ukoronowaniem inwestycji. □





INSPIRACJE PŁYNĄCE OD KLIENTÓW

Od początku swego istnienia firma Wiśniowski, prekursor i największy polski producent bram garażowych oraz systemów ogrodzeniowych, kładzie bardzo duży nacisk na rozwój poszczególnych produktów przeznaczonych do bardzo różnorodnej grupy odbiorców. Oferta uwzględnia zarówno klientów ukierunkowanych na ekonomiczne rozwiązania, jak również tych, którzy chcą zainwestować w bardziej zaawansowane technologie, zwiększające znacząco komfort użytkowania. Stworzenie tak szerokiego wachlarza produktów jest wynikiem wnikliwej analizy tendencji rynkowych. Nie bez znaczenia jest także wsłuchiwanie się w potrzeby klientów. To właśnie oni stają się inspiracją do tworzenia nowych produktów, jak i stałego opracowywania ulepszeń tych istniejących. Celem jest oczywiście dostarczenie produktów, z których klienci będą zadowoleni przez wiele lat. Każdy element rozwoju procesów technologicznych i samych produktów jest z jednej strony wynikiem potrzeb konsumenckich, z drugiej zaś potrzebą ich wyprzedzenia. W efekcie umożliwia to wypracowanie propozycji dostosowanych do indywidualnych potrzeb.

Ważnym elementem jest stała kontrola jakości wszystkich procesów produkcyjnych, która w tak dużym przedsiębiorstwie jest wręcz koniecznością. Bramy, zwłaszcza automatyczne, są największymi urządzeniami w domach, z tego powodu powinny spełniać najbardziej surowe normy, a ich wykonanie musi być perfekcyjne w każdym szczególe. Już na etapie projektu wykorzystane są innowacyjne rozwiązania uwzględniające kwestie ekonomiczne, bezpieczeństwo, a także łatwość i wygodę użytkowania. Ponadto ważnym dla odbiorców aspektem jest właściwa relacja jakości do ceny. Produkty firmy Wiśniowski są nie tylko konkurencyjne pod względem jakości i komfortu użytkowania, lecz także atrakcyjne cenowo.

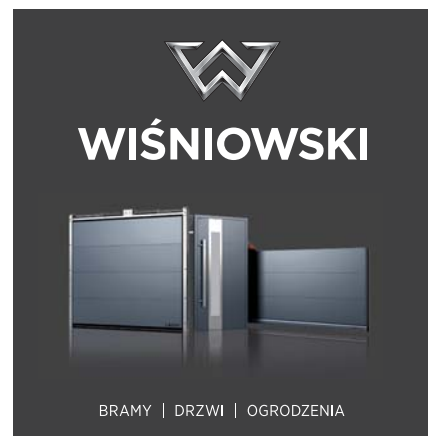
Najważniejsza innowacyjność produktu

Firma Wiśniowski wciąż inwestuje w innowacyjne rozwiązania, ponieważ jak twierdzi sam właściciel, Andrzej Wiśniowski, bez innowacji nie da rady sprostać oczekiwaniom odbiorców. Na targach budowlanych „Stuttgart 2012” zaprezentowano produkty, które wzbudziły ogromne zainteresowanie ze względu na

wykorzystane technologie oraz nowoczesny design. Stoisko firmy Wiśniowski prezentowało efekty ostatniego roku pracy konstruktorów i designerów. Wyposażone było w sztandarowe produkty, ale w całkiem nowej odsłonie. Wśród nich znalazły się nowe wzory ogrodzeń posesyjnych, które wypełnione blachą perforowaną dają niezwykle efekt wizualny. Ciekawymi nowinkami technologicznymi były: możliwość zastosowania fotokomórek wyprzedzających oraz niski próg w automatycznych bramach segmentowych. Zaprezentowana została także brama segmentowa z regulowaną ościeżnicą oraz brama z bardzo już popularnym w budownictwie przemysłowym V-profilowaniem.

Bardzo ważnym segmentem działalności firmy Wiśniowski są produkty przeznaczone dla przemysłu. To zarówno otworowe bramy przemysłowe, jak również systemy ogrodzeniowe. Wjazdowe bramy przesuwne Wiśniowski można zaliczyć do najwyższej światowej półki. Jedna samonośna brama może zamknąć wjazd o świetle 18 metrów, a w przypadku zestawienia dwóch bram zbieżnych – wjazd mający nawet 24 metry szerokości.

Dynamicznym rozwojem firmy Wiśniowski świadczą również ostatnie zmiany rebrandingowe, które są wynikiem dbania o markę, a także przejawem potrzeby dostosowania się do oczekiwań klientów. Nowe logo ma być adekwatnym i spójnym dopełnieniem wysokiej jakości produktów i nowoczesnego, innowacyjnego i dynamicznego wizerunku. Atrakcyjniejsze i bardziej wyraziste, wesprze ekspansję firmy Wiśniowski na rynku krajowym i zagranicznym.



Najwyższe standardy

Wysoki poziom produktów to oprócz inwestycji w innowacje konieczność stworzenia odpowiedniego zaplecza produkcyjnego. Firma pracuje w oparciu o Zintegrowany System Zarządzania według norm ISO 9001 oraz OHSAS 18001, które narzucają producentowi wysoki poziom produktów i usług, jak i wysoki standard w zakresie tworzenia optymalnych ze względu na komfort i bezpieczeństwo warunków pracy we wszystkich komórkach organizacyjnych.

Nagrody i wyróżnienia

Wymierny sukces firmy Wiśniowski to m. in. zaszczytne pierwsze miejsce w rankingu stu firm napędzających sądecką gospodarkę, w 2012 roku przygotowanym przez fundację „Pomysł o przyszłości”. Czy może być dla przedsiębiorcy większa satysfakcja niż usłyszeć i przeczytać, że to m. in. dzięki jego firmie o Sądectwie mówi się jak o prawdziwym fenomenie gospodarczym w skali kraju? Firma ceni sobie nagrody i wyróżnienia, jakie otrzymała w ostatnich latach, m.in. Medal Europejski za bramę ogrodzeniową przesuwną (2001); nagrodę – „Produkt Przyjazny Architekturze” za ogrodzenia posesyjne Wiśniowski (2003); czy nagrodę „Lider Małopolski 2007” przyznawaną firmom i instytucjom za szczególny wpływ na rozwój regionu (2008).

Wizytówka regionu

Firma Wiśniowski zatrudnia ponad 1100 osób, tym samym jest jednym z największych pracodawców w regionie. Samo biuro konstrukcyjne to ponad 40 inżynierów, którzy projektują, badają i wciąż udoskonalają produkty. Firma Wiśniowski to potencjał i prestiż dla regionu, a także zachęta dla innych firm do rozwijania swojej działalności na Sądectwie. Wiśniowski, kooperując z mniejszymi lokalnymi firmami, daje im zlecenia, a to sprawia, że powstają

kolejne miejsca pracy. Przyczynia się także do rozwoju Nowego Sącza, nie tylko będąc pracodawcą czy wpierając finansowo lokalne inicjatywy, ale także poprzez podatki i opłaty wnoszone do gminnej kasy.

Firma Wiśniowski dba także o swoich pracowników i dokłada wszelkich starań, aby byli oni zadowoleni i usatysfakcjonowani. Wszyscy pracownicy zatrudnieni są na podstawie umowy o pracę, mają też możliwość korzystania z rozbudowanej opieki socjalnej. Firma aktywnie działa na rzecz ludzi młodych – na powszechny problem masowych wyjazdów odpowiada chęcią związania ich z firmą. Przy zakładzie działa szkoła zawodowa, dzięki której nie tylko stworzona jest swego rodzaju własna kuźnia fachowców, lecz także perspektywa dająca młodym ludziom poczucie, że będą komuś potrzebni i że mogą swoją przyszłość związać z miejscem pochodzenia. To buduje u nich poczucie stabilności i bezpieczeństwa, co nie jest dzisiaj ani powszechne, ani oczywiste. Młodzi ludzie, w ramach przyzakładowej szkoły, mają możliwość odbycia rozbudowanych praktyk na takich stanowiskach, jak: ślusarz, spawacz, elektryk i elektromechanik. Ze względu na posiadaną flotę samochodową szkoleni są też mechanicy samochodowi.

Polityka kadrowa jest częścią strategii firmy, która – mimo sezonowości branży budowlanej – poza sezonem nie zwalnia pracowników, jak się to często dzieje w innych przedsiębiorstwach. Zima przeznaczona jest na szkolenia, renowację maszyn i produkcję wyrobów typowych. Powyższe działania owocują lojalnością pracowników, którzy identyfikują się z firmą. Na poczucie jedności z pewnością ma wpływ także fakt, iż codziennie wszyscy pracownicy spotykają się na wspólnym posiłku. Firma Wiśniowski prowadzi największą w regionie, a może i w całej Polsce stołówkę pracowniczą, która codziennie wydaje około tysiąc ciepłych posiłków składających się z dwóch dań do wyboru.

Niezwykła codzienność

Do Nowego Sącza przyjeżdżają dziennikarze ogólnopolskich mediów zaciekawieni legendą firmy, która nie tylko śmiało i skutecznie działa na europejskim rynku, lecz także codziennie wydaje tysiąc ciepłych posiłków, co w całkowicie nieoficjalnym rankingu ciekawostek czyni firmę Wiśniowski największą restauracją w regionie, a pewnie i w całej Małopolsce. Takich „drobiazgów” nadających firmie wyjątkowości, jest w Wielogłowach mnóstwo, choć ich twórcy nie zawsze przypisują im nadzwyczajne cechy.

Innym wyróżnikiem firmy jest Fashion Show – pokaz mody według projektu Anny Wiśniowskiej, będący zapewne pierwszym, w którym jako materiału do „uszycia”, czy może raczej wykucia i znitowania kreacji, wykorzystano elementy na co dzień używane do przemysłowych konstrukcji marki Wiśniowski. Fakt, że modelki spacerowały po wybiegu zawieszonym kilka metrów nad najbardziej ruchliwą szosą w regionie, być może robił wrażenie na gościach z Warszawy i śledzących imprezę w Internecie designerach z Kalifornii, ale już nie na organizujących show pracownikach firmy. Oni przecież ten wiszący szklany tunel pokonują kilka razy dziennie. W takich właśnie chwilach rzeczy niezwykle stają się w firmie codziennością. □





Uważam, że sukces jest w nas, a konkretnie w naszej wyobraźni. Mówiąc prościej: jesteśmy o krok przed innymi, jeśli jako pierwsi potrafimy sobie wyobrazić, czego potrzebuje klient. To bardzo łatwe i szalenie trudne jednocześnie – odkryć potrzeby innych. Uważam, że potrzeby klientów są nieograniczone, a my krok po kroku powinniśmy je przewidywać i zaspokajać.

NAWET DOBRE MUSI SIĘ ROZWIJAĆ

WYWIAD Z ANDRZEJEM WIŚNIEWSKIM

O wizji przyszłości, jak i o początkach funkcjonowania firmy w trudnym czasie polskich przemian polityczno-ekonomicznych – założyciel firmy, Andrzej Wiśniowski.

Jak Pan wyobraża sobie firmę Wiśniowski za 25 lat?

Andrzej Wiśniowski: Proszę mnie źle nie zrozumieć i nie pomyśleć, że nie doceniam tego, co udało się osiągnąć przez minione ćwierćwiecze. Bardzo to cenię i z respektiem myślę o tym, co za nami. Odnieśliśmy ogromny sukces i tu – na razie – postawmy kropkę. A teraz proszę sobie wyobrazić, że siedzę wygodnie w fotelu i codziennie rozmyślam, jaki to jestem świetny, jak wiele osiągnąłem w swojej dziedzinie i upajam się tym sukcesem. Przecież to skończyłoby się w bardzo szybkim czasie spektakularną katastrofą. Najnowsza historia pełna jest przykładów firm – światowych gigantów, liderów w swoich branżach, którym wydawało się, że są nieśmiertelni, a ich sukces będzie trwał wiecznie. Sukces ma oczywiście swój smak, ale jeśli straci się proporcje, w nadmiarze może okazać się zabójczy i stać się pułapką bez wyjścia. Dlatego osobiście uważam, że najważniejsze jest myślenie o przyszłości. Mówiąc językiem przedsiębiorstwa: pogłębianie świadomości o przyszłościowym myśleniu na każdym poziomie organizacyjnym jest częścią naszej strategii. Jeśli nawyk myślenia o przyszłości będzie częścią naszej pracy, możemy w bardzo niedługim czasie liczyć na spektakularne sukcesy.

A kiedy patrzy Pan w przyszłość, choćby w perspektywie tych dziesięciu lat, to jakie słowo jako pierwsze przychodzi Panu na myśl?

A.W: Zdecydowanie innowacyjność. Powiedziałbym nawet, że od dłuższego czasu jest to kluczowe słowo w naszej pracy. Jeśli nie jesteś innowacyjny, jeśli twoje produkty nie są innowacyjne, to zostajesz za plecami innych. A przecież my nie chcemy zostać za innymi. Powiedziałbym nawet bez specjalnego ryzyka, że innowacyjność to proces, który się nigdy nie kończy, bo nawet dobre musi się rozwijać. Innowacyjność zaczyna się w tym samym miejscu, w którym ma swój początek cały proces tworzenia nowego produktu, a więc w dziale R&B. Następnie innowacyjność musi znaleźć odzwierciedlenie w nowoczesnej produkcji, marketingu, logistyce i sprzedaży. W ten sposób koło innowacji stale się toczy, a efektem tego jest wciąż rozwijający się produkt. Powtórzę raz jeszcze: nawet dobre musi się rozwijać i nawet najbardziej dopracowany produkt zostanie zweryfikowany przez rynek. Dlatego bardzo uważnie przyglądamy się temu, co dzieje się z naszymi produktami już w fazie ich użytkowania, po to, by nie przegapić żadnej z potrzeb klientów. I nawet jeśli zabrzmi to paradoksalnie, albo będzie wyglądać na obsesję, powtórzę: nawet idealny dziś produkt, w niedalekiej przyszłości musi się zmienić.

Wróćmy jeszcze na moment do przeszłości czy raczej historii firmy. Rodzinny zakład ulokowany w garażu, w ciągu 25 lat stał się prężnie działającą firmą będącą jednym z najważniejszych graczy w Europie. To działa na wyobraźnię wielu osób i pozwala wierzyć, że każdy może zrealizować swój amerykański sen.

A.W: Często i przy różnych okazjach słyszę, że 25 lat temu podczas polskiej rewolucji ustrojowej łatwiej było zbudować sukces firmy i jej pozycję na rynku. Moim zdaniem – a bez fałszywej skromności mogę powiedzieć, że jako praktyk przeżyłem wszystko na własnej skórze – to absolutnie nie jest prawda. Przy każdej okazji, a dzisiaj jest taka okazja, podkreślam z całą mocą: kiedyś było zdecydowanie trudniej. Funkcjonuje w Polsce głupi stereotyp, że 25 lat temu każdy, kto założył firmę, był skazany na sukces. Dziwię się temu, jak łatwo zapominamy, że wielu przedsiębiorców z tamtego okresu skończyło nie tylko biznesową porażką. Galopująca inflacja i niekontrolowane zmiany oprocentowania kredytów dla bardzo wielu przedsiębiorców kończyły się w tamtych czasach dramatami życia. Jestem przekonany, że dzisiaj jest dużo łatwiej prowadzić biznes.

DOKOŃCZENIE NA STR. 38

A czy spotkał się Pan z opinią, szczególnie popularną wśród ludzi młodych, że przy dzisiejszym nasyceniu rynku dużo trudniej jest stworzyć firmę, niż w czasach, gdy wszystkiego brakowało i klienci konsumowali każdą ilość wyprodukowanego towaru?

A.W: Tak, słyszałem podobne opinie, jednak moje zdanie na ten temat jest inne. Skoro dzisiejsze czasy są dla przedsiębiorców tak trudne, to dlaczego ciągle słyszy się o młodych ludziach, którzy wpadli na fajny biznesowy pomysł i zrealizowali ów pomysł z sukcesem? Oczywiście, pewne branże są mocniej nasycone, a inne mniej, ale każdego dnia otwierają się jakieś nisze dla odważnych z ciekawymi pomysłami. Będę się upierał, że to właśnie 25 lat temu wszystkiego brakowało. Teraz mamy dostęp do wszystkich elementów, jakie są potrzebne, by sprawnie prowadzić firmę. Mamy dostęp do nowoczesnych narzędzi marketingowych, a w kieszeni telefon, by komunikować się z dostawcami i klientami, mamy dostęp do wiedzy, a jednym kliknięciem w klawiaturę komputera sprawimy, że pod drzwiami dostarczą nam potrzebne materiały. Kiedyś nie było ani wiedzy, ani bardzo pomocnych w codziennej pracy narzędzi: telefonów i komputerów obsługujących programy obliczeniowe i graficzne, brakowało też materiału, z którego można by było cokolwiek wyprodukować. Nie było nowoczesnych linii produkcyjnych, technik laserowego cięcia profili czy robotów spawających. O elektronicznych rozliczeniach finansowych i wielu innych rzeczach ułatwiających życie dzisiejszego przedsiębiorcy w tamtych czasach nawet nikomu się nie śniło!

Ufff, aż mi się zimno zrobiło na wspomnienie tamtych czasów, o których mówi się teraz, że sprzyjały biznesowemu sukcesowi. Proszę mi wierzyć, że to dwie różne epoki i porównywanie ich nie ma większego sensu.

Skoro dzisiaj wszyscy mają równy dostęp do wiedzy i do narzędzi służących do realizacji celu, to gdzie tkwi klucz do sukcesu?

A.W: Uważam, że sukces jest w nas, a konkretnie w naszej wyobraźni. Mówiąc prościej: jesteśmy o krok przed innymi, jeśli jako pierwsi potrafimy sobie wyobrazić, czego potrzebuje klient. To bardzo łatwe i szalenie trudne jednocześnie – odkryć potrzeby innych. Uważam, że potrzeby klientów są nieograniczone, a my krok po kroku powinniśmy je przewidywać i zaspokajać. Dam taki przykład: bardzo lubię podróże, bo nic tak nie kształci jak odwiedzanie miejsc, gdzie możemy zobaczyć, co i jak robią inni. Kiedyś, podczas jednej z takich podróży, miałem przyjemność zwiedzić

Łatwo zapominamy, że wielu przedsiębiorców rozpoczynających swoje kariery na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych skończyło nie tylko biznesową porażką. Galopująca inflacja i niekontrolowane zmiany oprocentowania kredytów dla bardzo wielu przedsiębiorców kończyły się w tamtych czasach dramatami życia. Jestem przekonany, że dzisiaj jest dużo łatwiej prowadzić biznes.

fabrykę ręcznie produkowanych samochodów. To właśnie w tym miejscu odkryłem, że najistotniejszy w biznesie jest pomysł na detale zaspokajające indywidualne potrzeby klienta. Wszystko inne jest łatwo dostępne na rynku i nie trzeba samemu tego produkować. Nie musimy sami produkować silnika, kół ani opon na te koła, bo ktoś je produkuje i my możemy je kupić. Dla nas najważniejszy jest pomysł na ten detal, który uczyni nasz produkt wyjątkowym.

Jaki jest Pana zdaniem sposób na przetrwanie kryzysu co pewien czas nawiedzającego właściwie każdą gospodarkę?

A.W: Zasada działania w czasie kryzysu jest powszechnie znana,

trzeba tylko odrobiny odwagi, by ją zastosować. Nasza strategia działania, filozofia prowadzenia biznesu opiera się o tę właśnie zasadę: inwestuj w czasie kryzysu, by zbierać plony w okresie koniunktury. Z doświadczenia wiemy, że niestety duża część rynku na sam dźwięk słowa „kryzys” wpada w panikę i zaczyna zachowywać się wbrew zasadom. I chociaż – teoretycznie – wszyscy wiedzą, że rozsądnie jest w tym czasie inwestować, to większość zaczyna oszczędzać i ograniczać się, by przetrwać ciężkie czasy. To wbrew zasadom, bo taka strategia tylko karmi kryzys.

I nigdy nie odczuł Pan efektów kryzysu na własnej skórze?

A.W: Oczywiście, że odczułem!

Ale u nas efekty kryzysów polegały na tym, że zamiast zakładanego dużego wzrostu, był wzrost średni, ale spadku produkcji nie było nigdy. Po prostu trzeba sobie odpowiednio wysoko zawiesić poprzeczkę. Wówczas nawet jeśli jej nie przeskoczymy, nasz skok może się okazać wystarczająco wysoki.

Wspomniał Pan o skoku... Chyba lubi Pan sportowe porównania w biznesie?

A.W: Tak, bo takie porównania często bardzo pasują do charakteru naszej działalności. Zarówno w sporcie, jak i w biznesie występuje rywalizacja i ma ona dla obu wiele cech wspólnych. W obu dziedzinach trzeba posiadać pewien zespół cech, takich jak kon-

sekwencja, upór, ambicja, wola walki. To właśnie one decydują o zwycięstwie.

I dlatego firma Wiśniowski została Partnerem piłkarskiej reprezentacji Polski?

A.W: Powiem tak: tam, gdzie jest piłka nożna i towarzyszące jej emocje, tam jest grupa docelowa naszych odbiorców, więc marketingowo to była dla nas decyzja naturalna. Związaliśmy się z reprezentacją piłkarską w trudnym dla niej okresie, kiedy brakowało sukcesów, a kibice byli skupieni na krytykowaniu zespołu i frustrowaniu się brakiem zadowalających wyników. Nie ma co ukrywać, iż wiele osób było mocno zdziwionych, że decydujemy się na taki, powiedzmy... ryzykowny ruch. Jednak, jak już wyjaśniałem, czasami trzeba podjąć ryzyko, bo ono w dłuższej perspektywie często się opłaca. Trzeba było widzieć miny tamtych sceptyków, kiedy wygraliśmy mecz z Niemcami i inne spotkania eliminacyjne. Wielu pytało, skąd wiedziałem, że właśnie teraz trzeba postawić na piłkarską reprezentację.

I co im Pan odpowiedział?

A.W: Mogłbym odpowiedzieć zgodnie z tym, do czego się już dzisiaj przyznałem, że był to efekt chłodnej kalkulacji biznesowej: inwestuj w czasie kryzysu, żeby zebrać plon w okresie koniunktury. To jednak nie byłaby prawda, bo Polacy kibicują swojej drużynie zawsze, bez względu na wyniki i ilość rozczarowań, jakich im dostarcza. I prawdziwy kibic nigdy kibicem być nie przestaje, choćby po przegranym meczu na piśmie składał deklarację, że już nigdy nie będzie się interesować swoją drużyną. Ryzyko porażki, ale też szybkie otrząśnięcie się z niej, jest wpisane zarówno w rywalizację sportową, jak i biznesową. Dlatego takie porównania są mi bliskie. Czuję to, bo moja firma też reprezentuje Polskę w Europie i na świecie. ■



Najnowocześniejsza logistyka materiałowa – Zestawy transportowe do efektywnego zarządzania produkcją

Bez zestawów transportowych nie można już sobie wyobrazić nowoczesnej produkcji przemysłowej. Podnoszą one **częstotliwość dostaw w wewnątrzzakładowym transporcie** materiałów i towarów a tym samym tworzą bazę nowoczesnej koncepcji **Lean – Production**

Służymy wsparciem w doborze optymalnego rozwiązania dopasowanego do sytuacji Państwa przedsiębiorstwa. Zachęcamy do skorzystania z naszej **obszernej modułowej oferty**, gdzie wszystkie produkty da się ze sobą połączyć w celu stworzenia jednego systemu.

Korzyść dla Państwa:

- ✓ Obustronny załadunek i rozładunek
- ✓ Doskonała stabilność toru jazdy
- ✓ Wysoka wydajność transportowa
- ✓ Bezpieczna obsługa

LKE Polska Sp. z o.o.
ul. Krzemowa 1, Złotniki
62-002 Suchy Las
Tel.: 6166 46-760 lub 533 536 546
www.LKE-Intralogistyka.com



Historia współpracy pomiędzy Linde MH Polska a firmą WIŚNIEWSKI

Współpraca rozpoczęła się w 2012 roku, kiedy to firma Wiśniowski Sp. z o. o. S.K.A. poszukiwała optymalnego rozwiązania na składowanie i pobieranie ładunków, a także komisjonowanie odbywające się w strefie wąskich korytarzy roboczych. Spośród szerokiej gamy wózków obecnych na rynku klient wybrał wózki systemowe Linde typu K. Decyzja o zakupie pojazdów logistycznych marki Linde poparta była licznymi testami,

jaki przeprowadziliśmy na życzenie naszego klienta. To właśnie dzięki nim osoby odpowiedzialne za logistykę w firmie Wiśniowski mogły dokładnie zapoznać się z właściwościami wózków systemowych VNA, do których należą: wyposażenie w unoszoną kabinę ułatwiającą składowanie i pobieranie ładunków, a także możliwość komisjonowania w bardzo wąskich korytarzach roboczych. Dzięki nowej, wyjątkowo funkcjonalnej kabinie seria wózków K zapewnia operatorowi całkowicie komfortowe i bezpieczne miejsce pracy.

Czas na kolejny wspólnie realizowany projekt przyszedł na przełomie 2014 i 2015 roku. Wówczas firma Wiśniowski potrzebowała

wózków czołowych spalinowych i w tej właśnie sprawie zwróciła się z zapytaniem do wielu firm zajmujących się produkcją i dystrybucją pojazdów logistycznych. Kolejny raz nasze wózki wygrały z konkurencją dzięki bardzo dobrym właściwościom, do jakich należą: oryginalny napęd hydrostatyczny, nowoczesne ekonomiczne silniki, a także maszt Linde zapewniający bardzo dobrą widoczność. Nie bez znaczenia okazała się funkcjonalność wnętrza kabiny utrzymująca najwyższy poziom komfortu i wydajności operatora, a także bardzo pomocny w codziennej pracy system Linde Load Control. Będąc w ścisłym finale wyborów, otrzymaliśmy kolejne zlecenie na dostawę wózków do firmy Wiśniowski.

Współpraca z naszym Partnerem rozwija się również na płaszczyźnie usług serwisowania. Oferta została odpowiednio sparametryzowana i „uszyta na miarę”, dzięki czemu zapewnia wysoki poziom świadczonych usług, jak również komfort, bezpieczeństwo, a także pewność i niezawodność codziennej pracy wózkami widłowymi Linde.

Dziękujemy za zaufanie i owocną współpracę!

Opracował: Michał Schabowski
Doradca Techniczno-Handlowy
Linde MH Polska o. Sosnowiec





ZAWARCIE UMOWY O WSPÓŁPRACĘ

Firmy Linde Material Handling i Balyo podpisały umowę, by wspólnie pracować nad innowacyjnymi rozwiązaniami z zakresu automatyki.

Przedstawiciele Linde MH i specjaliści z zakresu robotyki z firmy Balyo podpisali umowę o współpracy. W ten sposób firma Linde może zintensyfikować swoje działania w obszarze produkcji zrobotyzowanych wózków przemysłowych, a firma Balyo znacząco poszerzy grono dotychczasowych odbiorców. Obie firmy planują wspólnie pracować nad rozwojem, produkcją i sprzedażą produktów pod parasolem działu „Linde robotics”, który z kolei będzie miał okazję poszerzyć zasób oferowanych rozwiązań i zdobyć większe doświadczenie w tej dziedzinie.

Zapotrzebowanie na zautomatyzowane wózki przemysłowe nieprzerwanie wzrasta. Szczególnie operatorzy wózków magazynowych skupiają się na standaryzowaniu przepływu ładunków z udziałem częściowo lub całkowicie zautomatyzowanych rozwiązań, które pozwolą

im korzystać ze sprzętów w sposób elastyczny niezależnie od specyfikacji czasu pracy, a także zapobiegają błędom i wypadkom oraz zredukują koszty utrzymania personelu.

Nasz cel to wzbogacenie oferty zautomatyzowanych rozwiązań tak, by dopasować się do różnych wymagań aplikacji klientów. Z Balyo możemy stać się liderem w zakresie zautomatyzowanej obsługi ładunków. Dzięki podpisaniu umowy o wyłącznej współpracy połączymy nasze najlepsze cechy i umiejętności, zapewnia Christophe Lauray, Dyrektor Sprzedaży w Linde MH, który jest przekonany o sukcesie wspólnych działań. W planach mamy zintegrowanie innowacyjnych technologii Balyo z większością naszych produktów i stopniowe wprowadzanie ich do sprzedaży.

Linde MH to europejski lider w produkcji wózków przemysłowych. Jest dla nas idealnym partnerem, który umożliwi nam opracowanie najbardziej zaawansowanych rozwiązań z zakresu robotyki spełniających wymagania naszych klientów, mówi Fabien Bardinnet, prezes

Na zdjęciu: Dyrektor Sprzedaży, Christophe Lauray, reprezentujący Linde Material Handling (po lewej) oraz Dyrektor Wykonawczy, Fabien Bardinnet, reprezentujący Balyo.

firmy Balyo, tym samym argumentując decyzję o podjęciu współpracy. W Balyo produkujemy unikalne systemy jazdy dla urządzeń służących do obsługi przepływu ładunków. Łącząc nasze siły z Linde MH będziemy mogli dostarczać naszym odbiorcom rozwiązania, które zoptymalizują przepływ ładunków w aplikacjach klientów oraz pozwolą im na większe oszczędności.

Rozwiązania Balyo instalowane w wózkach Linde nie wymagają żadnej dodatkowej infrastruktury nawigacyjnej takich, jak reflektory laserowe, ścieżki czy magnesy. Systemy bazują głównie na niezależnej technologii wspieranej jedynie laserami, która wykorzystuje standardowe elementy infrastruktury, np. ściany, regały lub kolumny. Ta innowacyjna technologia pozwala na łatwą i szybką instalację. Przede wszystkim skanowany jest obiekt (magazyn), następnie zebrane dane przekładane są na dwuwymiarową mapę. W końcowym etapie do robotów przypisywane są trasy przejazdów i miejsca pobrań. Maszyna, wyposażona w laser, procesor i zdigitalizowaną mapę, jest umiejscawiana w czasie rzeczywistym.

W dowolnym momencie i w łatwy sposób można wprowadzić do urządzenia wszelkie zmiany na magazynie lub zmiany przejazdów. Oprogramowanie zapewnia pełną integrację z otoczeniem magazynowym, w tym integrację systemu z lokalnym systemem WMS lub ERP, a także łatwą kontrolę zautomatyzowanej maszyny za pomocą przyjaznego użytkownikowi interfejsu.

Nowa rodzina zautomatyzowanych produktów jest dodatkowo wyposażona w system ochrony, który współpracuje z operatorami i automatycznie restartuje wózek po usunięciu nieoczekiwanej przeszkody na trasie. W przeciwieństwie do innych rozwiązań urządzenia zrobotyzowane produkowane przez Balyo analizują otoczenie w 3D i restartują się automatycznie. ■

się i stale rozwijała, zaś obecna silna pozycja marki Linde jest efektem codziennej pracy takich pracowników. Bogdan, będąc ekspertem w sprawach hydrauliki siłowej, odpowiadał przede wszystkim za sprawne działanie hydrostatu w wózkach Linde. Ponadto dla swoich współpracowników z warszawskiego warsztatu był swą kopalnią wiedzy wynikającej z wieloletniego doświadczenia i praktycznej znajomości technicznych aspektów działania wózków widłowych.

Raz jeszcze dziękujemy za wspólnie przepracowane lata i życzymy udanego wypoczynku!



DZIEKUJEMY!

Ten rok jest wyjątkowy dla naszej firmy – Bogdan Plasan, wieloletni pracownik warsztatu w Warszawie, z końcem sierpnia tego roku przeszedł na emeryturę. Było to dla nas wszystkich pamiętne wydarzenie nie tylko dlatego, że to pierwsza taka sytuacja w historii Linde Material Handling, lecz także ze względu na to, że osoba Bogdana to integralna część historii naszej firmy.

Bogdan Plasan rozpoczął pracę w Linde ponad 20 lat temu, kiedy cała firma liczyła zaledwie kilku pracowników. Przez lata firma zmieniała

PROSTOWNIKI MODULARNE HAWKER®

STRACIŁEŚ ZAWODNIKA? DZIAŁASZ DALEJ!



KONSTRUKCJA MODUŁOWA - NOWY STANDARD



Nowa linia prostowników Lifetech® Modular i Life IQ™ Modular firmy EnerSys® to najlepsze w swojej klasie rozwiązanie w zakresie prostowników wysokiej częstotliwości, do ładowania akumulatorów trakcyjnych mających zastosowanie w wózkach widłowych, pojazdach sterowanych automatycznie, maszynach sprzątających i w innych przemysłowych pojazdach elektrycznych.

Maksymalna wydajność i niezawodność dzięki koncepcji modułowej, mniejszy ślad energetyczny przy znakomitych parametrach ładowania oraz zoptymalizowany serwis to kluczowe zalety modułarnych prostowników Lifetech® i Life IQ™.



Centrala i marketing: Biura sprzedaży:

BielskoBiała
ul. Leszczyńska 73
43-300 Bielsko • Biała
tel. (033) 822 52 90
600 815 860
600 821 526
fax (033) 822 52 07

Gdańsk
tel. 604 449 127
fax (058) 762 07 37

Poznań
tel. 604 901 562
fax (061) 650 31 16

Jelenia Góra
tel. 600 853 079
fax (075) 752 46 29

Warszawa
tel. 608 415 917
608 507 458
600 201 872

www.hawker.pl • www.enersys-emea.com



www.hawker.pl

© 2014 EnerSys. Wszystkie prawa zastrzeżone. Wszystkie znaki handlowe oraz logotypy pozostają własnością lub są licencjonowane przez EnerSys i oddziały, chyba że postanowiono inaczej.

DESIGN THINKING MYŚL JAK TWÓJ KLIENT

Gdy brakuje pomysłów na innowację, a klienci i użytkownicy znudzili się oferowanym produktem, sposobem obsługi czy stosowanymi przez firmę metodami, nie pozostaje nic innego, jak wykorzystać rozwiązania związane z design thinking. W zasadzie zwykle w to miejsce nie bardzo można zaproponować cokolwiek innego. Popularne metody kreatywne jak burze mózgów czy metody pustych kartek z pewnością były wcześniej wielokrotnie wykorzystane, nie przyniosły jednak oczekiwanego efektu. Ponadto rozwiązania generowane tymi metodami, choć zazwyczaj liczne, niekoniecznie są sensowne, racjonalne i łatwe do wdrożenia. Zresztą, jeśli nawet tym sposobem uda się wypracować nową strategię, nie zawsze jest ona doceniona przez klientów. I ten brak uznania, a niekiedy nawet brak jakiegokolwiek reakcji na nowość, skłania do zarzucenia tych metod na rzecz design thinking.



Koncepcja design thinking

Podstawową zasadą i pierwszym krokiem w tworzeniu strategii opierającej się na design thinking jest postawienie się w roli klienta lub użytkownika. Ważne jest określenie tego, co jest używane przez klienta, w jaki sposób reaguje on na usługę, a także jak wpływa na niego dane rozwiązanie i co o nim sądzi. To absolutnie najważniejsza sprawa, o której można łatwo zapomnieć przy stosowaniu innych metod kreowania pomysłów. Nie chodzi tu bowiem o wymyślanie nowości, choćby najbardziej kreatywnych, ale o trafne określenie tego, co chce nabywca i czego naprawdę potrzebuje. Doświadczenie konsumenta to swego rodzaju zderzenie świata firm, strategii i podejść podaźowych z popytowymi.

Całość składa się z kilku kroków:

1. Empatyzacji polegającej na rozpoznaniu potrzeb klienta będącego najczęściej także użytkownikiem produktu.
2. Określeniem prawdziwych problemów użytkownika i zdefiniowaniu ich wraz z ustaleniem ich źródeł.
3. Generowania kreatywnych pomysłów w oparciu o wcześniejsze ustalenia.
4. Tworzenia prototypów.
5. Testowania prototypów w relatywnie małej skali. Powyższa procedura dotyczy zarówno podejścia podaźowego, jak i popytowego.

Rozwiązania podaźowe

W podejściu podaźowym firma najpierw tworzy produkt, potem zaś szuka nabywcy, starając się tworzyć popyt i czasem wmawiając, że pewien aspekt jest dobry i odpowiada potrzebom rynku. Podobnie dzieje się z różnego rodzaju systemami i ich użytkownikami. Przykładem takiego działania może być obszar serwisu, w którym najpierw wdrażany jest system zarządzania, a dopiero później kształtuje się pod niego sam warsztat. Jeśli topografia zakładu wymaga przenoszenia materiałów z części magazynowej na halę warsztatową, ale w opracowanym wcześniej systemie nie został uwzględniony czas i nakład pracy niezbędny do wykonania dodatkowych czynności, będzie się to odbywało kosztem samego warsztatu. W efekcie wszystkie procesy trzeba tak przemodelować, by odpowiadały systemowi. W takich przypadkach, a zdarza się to nad wyraz często, użytkownicy uważają, że rozwiązania są w nich wmuszane, nie są im potrzebne i nie tylko nic nie usprawniają, ale nawet utrudniają wykonywanie zadań.

Podobnie wygląda kwestia produktów, gdy nowy model wprowadza bez wcześniejszej konsultacji zmiany w obszarach, do których użytkownicy są przyzwyczajeni. Takim elementem

może być na przykład nowy układ tablicy sterowania. Z punktu widzenia konstruktorów powinien być on łatwiejszy i przyjemniejszy w obsłudze, tymczasem sami użytkownicy klną go w żywy kamień, naciskając z przyzwyczajenia szereg przycisków, które posiadają inne niż dotychczas funkcje. Ponieważ układ został „odgórnie” zmieniony, mozolnie uczą się nowego rozkładu i, pomimo nakładów własnych na naukę nowego, nie widzą większej różnicy w efektach, dostrzegając w przeprowadzonej zmianie przede wszystkim wady.

Wartość metod popytowych

W ujęciu popytowym to klient lub użytkownik decyduje o tym, co w dotychczasowym środowisku powinno być zmienione i jaki kształt przyjmie wprowadzana innowacja. Dopiero na podstawie tych ustaleń tworzone są rozwiązania, o których można śmiało powiedzieć, że są szyte na miarę. Wracając więc do przykładowego warsztatu

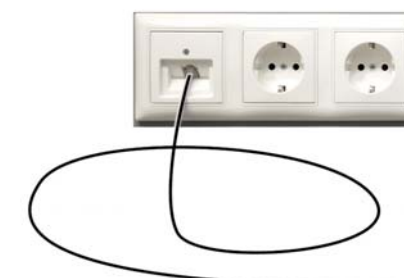
Podstawową zasadą i pierwszym krokiem w tworzeniu strategii opierającej się na design thinking jest postawienie się w roli klienta lub użytkownika. Ważne jest określenie tego, co jest używane przez klienta, w jaki sposób reaguje on na usługę, a także jak wpływa na niego dane rozwiązanie i co o nim sądzi.

– gdyby spytać jego kluczowych pracowników, jaki system usprawniłby ich pracę, niewykluczone, że miałby on zupełnie inny kształt niż ten tworzony podaźowo. Rzecz w tym, że często klienci czy użytkownicy pytani o to, co by zmienili lub dodali do istniejących procesów, nie stwierdzają potrzeby wprowadzania jakichkolwiek zmian. W takim wypadku nowy system zarządzania warsztatem nie znalazłby się niemal na pewno na ich liście życzeń. Jeśli wcześniej stosowano zeszyt, a reszta informacji była w głowie kierownika, to po co zmieniać cokolwiek, skoro ta metoda dotychczas funkcjonowała prawidłowo? W tego typu sytuacjach lepiej nie czekać na inicjatywę użytkowników. Stosując podejście popytowe, wiele firm do dziś zastanawiałoby się nad usprawnianiem systemów, które do niczego już nie służyłyby. I tak, paradoksalnie, część wprowadzałaby nowe, udoskonalone maszyny do pisania, inne wydłużałyby kabel w aparatach telefonicznych, zaś pozostałe zastanawiałyby się, jak obniżyć koszty działania własnych centralk telefonicznych z telefonistką w środku. Niełatwo tu o nowe odkrycia i innowacje – zazwyczaj użytkownicy ani za bardzo ich nie chcą, ani nie są w stanie ich wymyślić.

Jak wypracować kompromis

Design thinking jest czymś pomiędzy powyższymi podejściami. Z jednej strony wskazuje na kreatywne rozwiązania, z drugiej – nakazuje ścisłą współpracę z użytkownikiem, która prowadzi najkrótszą drogą ku wzrostowi poziomu empatii u innowatorów. Wprowadzający nowe rozwiązania powinni bowiem poczuć się jak użytkownicy, aby móc określić faktyczną podatność oraz jej ewentualne słabe punkty. Nie jest to jednak zadanie łatwe.

Design thinking bazuje na kilku różnych metodach pozwalających znacznie szybciej i trafniej odnieść się do innowacji widzianych oczami użytkowników. Należą do nich między innymi mapy empatii, obserwacja i obserwacja uczestnicząca, testy rozpoznawcze, techniki etnograficzne, a także analizy środowiska i potrzeb. Wszystkie metody wymagają uważnej obserwacji i badania faktycznego sposobu użytkowania. W poruszonym przykładzie warsztatu obserwacja pracowników w trakcie ich



pracy, wywiady, czy nawet w miarę możliwości uczestniczenie w niektórych czynnościach pozwala znacznie lepiej zrozumieć potrzeby w tym zakresie. System oparty na takim fundamencie będzie niemal na pewno znacznie lepiej dopasowany do specyfiki danego przedsiębiorstwa, aniżeli ten nawet w najlepszej wierze stworzony w zaciśnięciu biura projektowego. To prawda, że jest to metoda znacznie bardziej pracochłonna, a także wymaga sporego zaangażowania twórców i wykazania się dodatkowymi kompetencjami aniżeli wyłącznie projektowanie. Jednak taki wysiłek naprawdę warto podjąć, gdyż przynosi on wymierne korzyści. W odniesieniu do systemów zarządzania sprzedażą, ale też pracownikami, HR, opisów stanowisk pracy, wartościowania, procesów i innych obszarów, metodę design thinking, z niemałymi sukcesami, stosuje np. ImmoQee (www.immoqee.com). Firma ta wykorzystuje metody design thinking podczas opracowywania dla swoich klientów programów szkoleniowych i coachingowych.

Ciekawe efekty daje obserwacja tego, co nabywcy i użytkownicy robią z produktami i usługami, jak sami je zmieniają dopasowując do

DOKOŃCZENIE NA S. 42

swoich indywidualnych potrzeb. Użytkownicy personalizują swoje telefony, zmieniają systemy i procesy wewnątrz firm, a nawet udoskonalają kupione maszyny i urządzenia. Ponadto stosują wiele dodatkowych urządzeń czy samodzielnie opracowane formy zapisu. Choć często są to mocno amatorskie rozwiązania, to jeśli faktycznie działają, trudno odmówić im racji bytu. Tak może dziać się także z akcją promocyjną czy z wprowadzonym systemem obsługi klienta. Obserwacja innych metod stosowanych do rozpoznania tego, jak faktycznie klienci reagują na oferowany produkt i co w związku z tym robią handlowcy często przynosi zaskakujące wnioski. Klienci mogą unikać spotkań, mogą wyrzucać część materiałów reklamowych, jednak zapisując na pozostałych materiałach zupełnie inne informacje o ofercie mogą dopytywać o cechy sprzedawanych produktów i usług niewzięte w akcji promocyjnej.

Definiowanie faktycznego problemu

Kolejnym etapem jest definiowanie możliwie źródłowego problemu. Jeśli klienci narzekają na zbyt wysokie dla nich ceny, obniżki o kilka procent nie mają większego sensu, bowiem oni nie chcą kupić trochę taniej, tylko nabyć produkt bez wydawania znacznej ilości gotówki naraz. To właśnie dlatego formy finansowania takie jak leasing czy kredyty tak szybko zyskały na popularności. Ten sam mechanizm kieruje między innymi obszarami sprzedaży – klienci oczekujący wyższego poziomu obsługi chcą częstszych wizyt przedstawicieli handlowych i lepszego dopasowania oferty do ich potrzeb. Warto mieć na uwadze to, że błędne zdefiniowanie problemu może zakończyć się spektakularną porażką. Może to nastąpić w przypadku, gdy firma obniża ceny sprzedawanego urządzenia, podczas gdy realnym problemem są koszty jego użytkowania, a nie zakupu. Uniwersalnym rozwiązaniem jest zastosowanie diagramów „5 x dlaczego”, które umożliwia dotarcie do źródeł problemu, a także użycie reframingu, czyli metody sekwencji pytań: „Po co?” i „Jak?”. Dopiero po przeprowadzeniu powyższej analizy można zacząć generować pomysły skupiające się zarówno na potrzebach klientów, jak i na samych źródłach tych potrzeb.

W jednej z firm rozważano problem czyszczenia maszyn. Zagadnienie sprowadzano wyłącznie do zastanego stanu brudnych maszyn, jedynym rozwiązaniem wydawało się więc zwiększenie częstotliwości czyszczeń. Efekt byłby jednak żaden, bowiem okazało się, że czyszczenie odbywa się za pomocą sprężonego powietrza, które nie usuwa kurzu, tylko zmienia jego lokalizację. Ponadto w hali panowało znaczne zapylenie, które nie dawało żadnych

szans na utrzymanie jej w czystości. W efekcie, przyglądając się temu, można było zaproponować nie tyle częstsze czyszczenie, co ograniczenie użycia sprężonego powietrza oraz ustawienie filtrów w wentylacji zakładowej.

Na etapie projektowania i testowania chodzi o stworzenie takiego prototypu, który może podlegać ocenie, a nawet przejść w fazę użytkowania.



Prototypy i testowanie

Po ustaleniu nowych, zgodnych z potrzebami użytkowników rozwiązań lepiej skupić się na prototypie i jego testach, aniżeli wyjść z gotowym produktem. Może się bowiem okazać, że nie do końca spełnia on oczekiwania użytkowników i wymaga wprowadzenia licznych korekt i poprawek. Dlatego test na małej skali może okazać się pomocnym w uniknięciu większych strat. Stosując nową, opartą na potrzebie klienta metodę obsługi, można ją najpierw wdrożyć na niewielkim obszarze i wypróbować u jednego lub dwóch klientów, po czym dokonać analizy tego, co działa, a co potrzebuje jeszcze dopracowania. Przy zachowaniu małej skali na początku trwania projektu koszty wprowadzenia ewentualnych późniejszych zmian nie są aż tak wysokie. Wiążą się też finalnie z mniejszym nakładem

czasu, nie trzeba bowiem oduczać pracowników tego, co z takim mozołem było im wpajane podczas ostatnich szkoleń z obsługi klienta.

Prototypowe rozwiązanie nie musi być także już tym ostatecznym, skomplikowanym i rozbudowanym. Wystarczy, że zawiera podstawowe jego cechy. Gdy jest działaniem, usługą, może obejmować tylko podstawową jej filozofię. Jeśli zaś produktem fizycznym, prototyp może być wykonany choćby z tektury i desek, gdyż detale takie jak tworzywo na tym etapie nie są tak ważne, jak ogólna reakcja użytkowników na całość. Istotnym jest jednak, by test odbył się nie w warunkach laboratoryjnych, zacisku dyrektorskiego gabinetu czy w salce szkoleniowej, tylko w takim miejscu, w jakim to urządzenie, system, czy usługa docelowo zostaną umieszczone. Chodzi więc o stworzenie takiego prototypu, który może być oceniany, a niekiedy nawet faktycznie użytkowany.

Co z tego wynika

Design thinking jest koncepcją rozwijaną przede wszystkim w innowacjach produktowych, jednak coraz częściej znajduje zastosowanie także w innych obszarach funkcjonowania przedsiębiorstwa. Firmy ją stosujące osiągają naprawdę wyjątkowe efekty, dlatego nie można tej metody lekceważyć. Design thinking stosują między innymi, firmy produkujące wózki sklepowe, producenci samochodów, ale też Linde, nie tylko podczas projektowania wózków widłowych, ale także opracowywania związanych z nimi rozwiązań. Stosowane ograniczenia techniczne, na przykład wysokości podnoszenia masztów, wynikają z obserwacji i tego, że zawsze będzie istniała w użytkowniku pokusa, by przekraczać bezpieczne poziomy użytkowania.

Czy warto wprowadzić u siebie w firmie zasady design thinking w rozwiązywaniu problemów i tworzeniu innowacyjnych produktów? No cóż, z pewnością warto przynajmniej spróbować, gdyż efekty zmian mogą pojawić się szybko i być nadspodziewanie dobre.



Opracował dr Mikołaj Pindelski

Zapraszam Państwa do bezpośredniego kontaktu: mikolaj.pindelski@immoqee.com
www.immoqee.pl



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 synergią.

Nasze produkty:

- ☐ baterie trakcyjne
- ☐ prostowniki trakcyjne
- ☐ profesjonalne akumulatory

HOPPECKE Baterie Polska Sp. z o.o.
ul. Składowa 13
62-023 Żerniki k. Poznania
Tel.: +48 61 64 65 000
Fax: +48 61 64 65 001
www.hoppecke.pl



unikalna
ergonomia

innowacyjna
technologia

wiarygodny
partner

Porsche
design

rekomendowany

profesjonalna
obsługa

Linde

Linde Material Handling

Linde

Pozycja lidera technologicznego oraz zaufanie milionów klientów na całym świecie motywują nas do jeszcze lepszej obsługi w codziennych relacjach z partnerami biznesowymi.

Linde to niepodważalna kompetencja.
Produkt. Finansowanie. Serwis. Logistyka.

www.linde-mh.pl

tel. +48 22 420 61 00