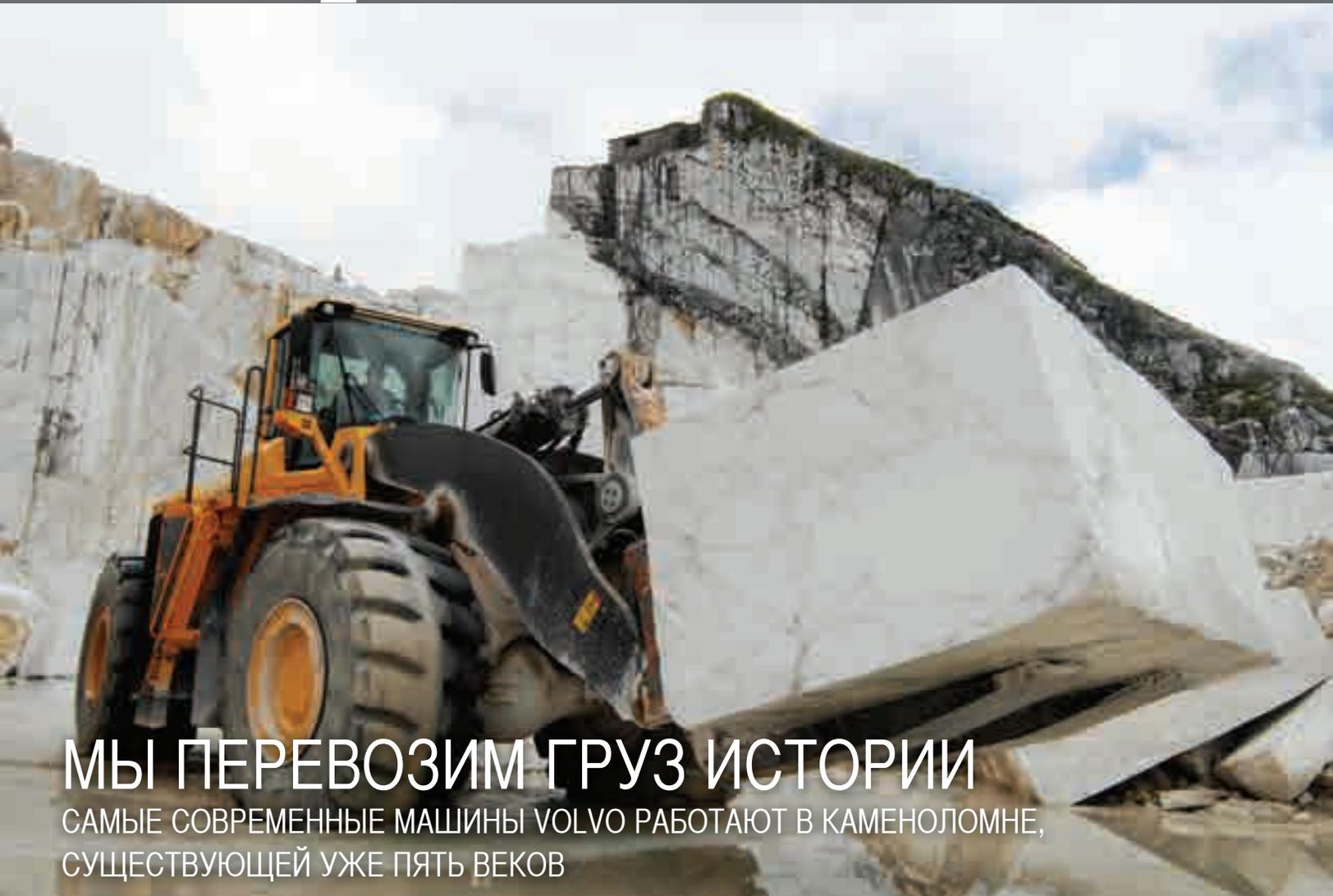


spirit

ЖУРНАЛ VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT



МЫ ПЕРЕВОЗИМ ГРУЗ ИСТОРИИ

САМЫЕ СОВРЕМЕННЫЕ МАШИНЫ VOLVO РАБОТАЮТ В КАМЕНОЛОМНЕ,
СУЩЕСТВУЮЩЕЙ УЖЕ ПЯТЬ ВЕКОВ

Машины Volvo осуществляют непрерывное строительство трубопровода в Папуа – Новой Гвинее, несмотря на сложнейшие условия работы.

В центре внимания Tier IV Final. Как компания Volvo совмещает несовместимое.

Вдохновляющие решения: инновация от Volvo CE, позволяющая дилеру играть ведущую роль в области специализированных услуг.

Уголок оператора: за что операторы любят технику Volvo.

А также: Volvo готовится к экономическому росту в Нигерии и помогает молодым бразильцам из малообеспеченных семей.





ВСЕГДА С ВАМИ

Компания Volvo предоставляет широкий спектр продуктов и услуг, которые поддерживают все аспекты владения техникой, то есть решения для клиентов, приносящие выгоду в течение многих лет после покупки машины. Volvo предлагает комплексные решения для всех этапов жизненного цикла машины – от покупки до послепродажного обслуживания, поставки запасных частей, установки телематической системы, восстановления или утилизации. Все услуги призваны повышать производительность, продуктивность и прибыльность работы, а главное – спокойствие клиента. Вы можете получить более подробную информацию, обратившись к вашему местному дилеру или посетив веб-сайт www.volvoce.com.

VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT



содержание

- 5 **Тропические ливни и крутые горы**
Для успешной прокладки трубопровода для транспортировки сжиженного природного газа в удаленной части Папуа – Новой Гвинеи требуются мощные и надежные машины Volvo.
- 9 **Кратчайший путь к успеху**
Мы знакомимся с генеральным директором «SMT – Nigeria» Пьером Петерсом, который развивает бизнес Volvo в одной из самых быстрорастущих экономик мира.
- 17 **В центре внимания**
Tier 4 Final. Секрет сочетания экологичности и мощности, или как Volvo совмещает несовместимое.
- 25 **Путешествие по миру – Мьянма**
Volvo CE укрепляет свое положение лидера в горнодобывающей промышленности этой загадочной страны, которая готовится к экономическому росту.
- 33 **Дать человеку рыбу... или научить ловить ее.**
Дистрибьютор Volvo CE помогает молодым бразильцам из малообеспеченных семей.

Противоположности притягиваются

Ф. Скотт Фитцджеральд однажды сказал, что человек, способный держать в голове две противоположные идеи и сохранять при этом способность действовать, обладает первоклассным интеллектом.

Людам трудно одновременно верить в две конфликтующие концепции. Однако этот новейший выпуск журнала Spirit ясно свидетельствует о том, что Volvo легко справляется с этой задачей.

В этом выпуске Spirit мы отправляемся в Апуанские Альпы (Италия), чтобы посетить каменоломню, существующую уже пять веков. Когда-то она использовалась Микеланджело, а сейчас поставяет мрамор для создания самых знаменитых строений и произведений искусства. Итальянская компания Henaux, поставщик камня, работает здесь почти двести лет. Сейчас она использует экскаватор и колесный погрузчик Volvo для добычи и транспортировки этого материала.

Рассказ о многовековой истории каменоломни кардинально отличается от следующей статьи, посвященной инновационным двигателям стандарта Tier IV Final от Volvo CE. Благодаря самым современным технологиям эти новые двигатели позволяют уменьшить количество вредных выбросов на 95%.

Spirit также исследует далекую страну Папуа – Новую Гвинею, где 70 машин Volvo помогают создавать трубопровод для транспортировки сжиженного природного газа. Помимо того факта, что этот район до сих пор остается совершенно неосвоенным, здесь ежегодно выпадает более 10 метров осадков. Все это делает осуществление этого проекта весьма сложным и трудоемким. Однако машины Volvo работают здесь превосходно. Тем временем в жарком и засушливом Новом Южном Уэльсе (Австралия) парк колесных погрузчиков и сочлененных самосвалов работает в самом большом на континенте песчаном карьере общей площадью 300 акров.

Мы публикуем много материалов о том, как техника Volvo напряженно работает изо дня в день во всех регионах мира, однако для полноты картины, мы хотим также поведать о том, с какой самоотдачей сотрудники Volvo умеют отдыхать. Мы беседуем с Гуо Ксянем, менеджером Volvo CE по развитию послепродажного обслуживания и бывшим моряком торгового флота, который прошел подготовку и совершил испытательное плавание на «Team Sanyu» – одной из 6 яхт-участников Volvo Ocean Race 2011-12. Теперь он считает это приключение самым тяжелым и самым незабываемым за всю его жизнь.

По-моему, противоположности действительно притягиваются. И компания Volvo снова демонстрирует, как искусно она может совмещать их в своей работе.

Конец
Клас Магнуссон



ИЗДАТЕЛЬ: Volvo Construction Equipment
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР: Клас Магнуссон ПОМОЩНИК РЕДАКТОРА: Клас Магнуссон
РЕДАКЦИОННАЯ ПОДГОТОВКА И ДИЗАЙН: EMG Communications Ltd
АВТОРЫ: Нэл Эдвортс, Тони Лоуренс, Дан Уоддел, Халли Брейс, Луис Карлос Беральде
ФОТОГРАФ: Джулиан Корниш Трестрейл, Таня Мейнерц, Линк Макинас
ПОЖАЛУЙСТА, ОТПРАВЛЯЙТЕ ВАШИ ПИСЬМА В РЕДАКЦИЮ ПО АДРЕСУ VOLVO SPIRIT, VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT, HUNDERENVELD 10 – 1082 BRUSSELS, BELGIUM ИЛИ ПО ЭЛЕКТРОННОЙ ПОЧТЕ VOLVO.SPIRIT@VOLVO.COM.

ВСЕ ПРАВА ЗАЩИЩЕНЫ. НИКАКАЯ ЧАСТЬ ДАННОГО ИЗДАНИЯ (ТЕКСТ, ДАННЫЕ ИЛИ ИЗОБРАЖЕНИЯ) НЕ МОЖЕТ БЫТЬ ВОСПРОИЗВЕДЕНА, СОХРАНЕНА В СИСТЕМЕ ДЛЯ ИЗВЛЕЧЕНИЯ ДАННЫХ ИЛИ ПЕРЕДАНА В ЛЮБОЙ ФОРМЕ И ЛЮБЫМИ СРЕДСТВАМИ БЕЗ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО ПОЛУЧЕНИЯ ПИСЬМЕННОГО СОГЛАСИЯ VOLVO CE. VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT МОЖЕТ НЕ РАЗДЕЛЯТЬ ВЗГЛЯДЫ, ИЗЛОЖЕННЫЕ В СТАТЬЯХ ДАННОГО НОМЕРА, И НЕ ОТВЕЧАЕТ ЗА ТОЧНОСТЬ ОПУБЛИКОВАННЫХ В НИХ СВЕДЕНИЙ. ЧИСЛО ВЫПУСКОВ ЗА ГОД - ЧЕТЫРЕ. ОТПЕЧАТАНО НА ЭКОЛОГИЧЕСКИ БЕЗОПАСНОЙ БУМАГЕ.

Присоединяйтесь к нам:



Журнал Volvo Spirit доступен на Apple iTunes.



TOTAL SOLUTIONS

DEALER NETWORK



ВСЕГО ОДИН КЛИК ОТДЕЛЯЕТ ВАС ОТ ПРОДУКТОВ И УСЛУГ VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT.

CUSTOMER SERVICE



RELIABILITY



Посетите веб-сайт www.volvoce.com,
чтобы найти вашего местного дилера.



ТРОПИЧЕСКИЕ ЛИВНИ И КРУТЫЕ ГОРЫ



Прокладка трубопровода для транспортировки сжиженного природного газа на удаленных возвышенностях Папуа – Новой Гвинеи – задача не из легких. Годовое количество осадков здесь превышает 10 метров, местность покрывают крутые горы, а инфраструктура очень ограничена. С такой работой справится только мощная и надежная техника Volvo Construction Equipment.

ПЕРВОЕ ПРЕПЯТСТВИЕ

Esso Highlands Limited, дочерняя компания ExxonMobil (это самая крупная в мире организация, занимающаяся добычей нефти и газа, при этом являющаяся открытым акционерным обществом), поручила Spiesarag проложить 300-километровый трубопровод для транспортировки сжиженного природного газа от месторождения Хайдес Газфилд, находящегося в центральной части Папуа-Новой Гвинеи, до Омат, расположенного на берегу залива Папуа. Отсюда трубопровод пройдет еще 400 км под водой до завода по переработке сжиженного природного газа, находящегося в столице страны Порт-Морсби.

Создание берегового трубопровода началось в 2010 году и включало в себя строительство полосы отчуждения по обеим сторонам от магистрали и временного жилья для рабочих, а также добычу и транспортировку известняка для сглаживания холмов и долин, через которые проходил трубопровод. Для выполнения этих задач компания Spiesarag приобрела 70 машин Volvo CE, включая 45 сочлененных самосвалов A30E, пять автогрейдеров G940, четыре экскаватора-погрузчика BL71, пять колесных погрузчиков L150F, семь трубоукладчиков PL4611 и четыре катка SD100.

«После получения компанией Spiesarag заказа на прокладку трубопровода нам было необходимо действовать очень быстро, у нас почти не оставалось времени на переговоры, – говорит директор Volvo CE по работе с ключевыми клиентами Томас Стемпер. – Совместно со Spiesarag компания Volvo CE доставила эту технику через Сингапур всего за три месяца. Это задание было сложным, но мы выполнили его и даже доставили машины с опережением графика».

ЗАКЛАДКА ФУНДАМЕНТА

Полоса отчуждения, которая тянется вдоль трубопровода, играет важную роль – она используется для перевозки сотрудников, работающих на площадке, продуктов питания, породы, топлива и материалов для строительства. Колесные погрузчики Volvo добывают известняк из карьеров, расположенных вдоль будущего трубопровода, а сочлененные самосвалы перевозят добытую и измельченную породу к полосе отчуждения. Здесь катки и автогрейдеры выравнивают и утрамбовывают известняк для создания ровной дороги.

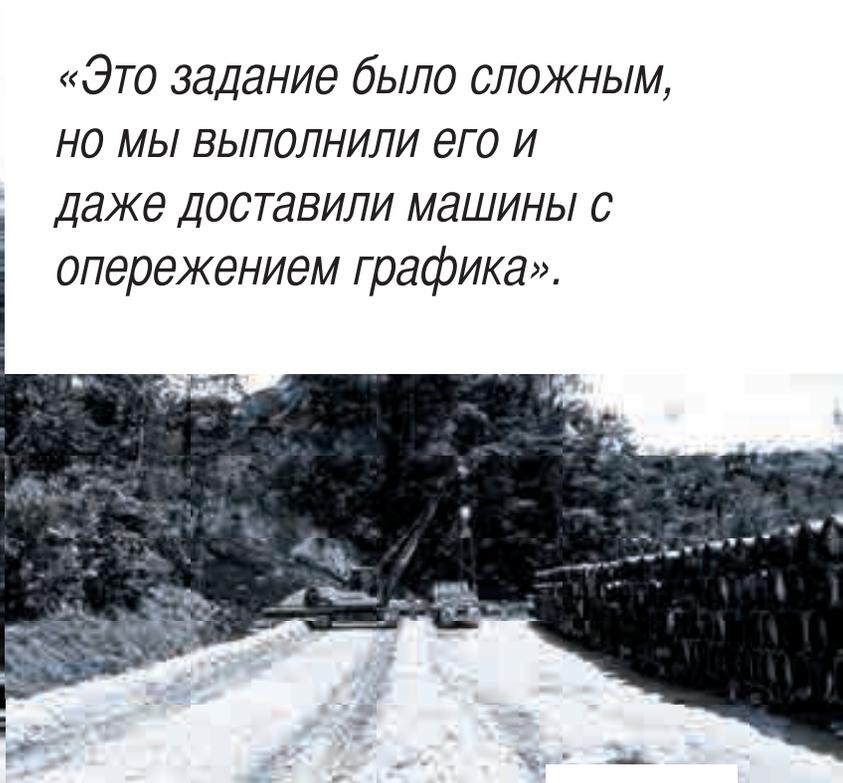
«Здесь очень болотистая почва, – объясняет Оливер Баллой, директор проекта в Spiesarag. – Без мощных машин Volvo мы не смогли бы продолжить работу. Даже во время так называемого сухого сезона месячное количество осадков в Папуа-Новой Гвинее может превышать 50 см. Вода смывает материалы, которые мы используем для выравнивания профиля местности в долинах, поэтому нам постоянно требуются камни для повторного заполнения таких областей».

Вдоль полосы отчуждения уже лежат готовые к укладке запасы труб. Трубоукладчики Volvo используются для загрузки специально адаптированных сочлененных самосвалов с большими прицепами, на которых трубы перевозятся дальше. «Болотистая местность с крутыми участками не позволяет использовать для перевозки труб обычные грузовые автомобили, однако самосвалы Volvo способны двигаться по бездорожью, что делает их идеальным решением», – говорит Оливье.

«Самосвалы поставляются с завода уже оснащенными необходимым навесным оборудованием для легкого присоединения прицепа, – продолжает он. – После выполнения работы можно восстановить обычную комплектацию машины, что делает самосвалы Volvo вдвое ценными для нас».

«Трубоукладчик с полноповоротной платформой экскаваторного типа может не перемещаться при загрузке самосвалов на трубном складе, что уменьшает количество используемого нами топлива», – объясняет Оливье. Трубы различаются по размерам – максимальный диаметр равен 81 см, длина достигает 12 метров, а вес превышает 8 тонн. «Эти трубы перевозят на расстояние до 20 км, поэтому машины должны быть максимально прочными», – продолжает Оливье.

«Самосвалы Volvo способны двигаться по бездорожью, что делает их идеальным решением».



*«Это задание было сложным,
но мы выполнили его и
даже доставили машины с
опережением графика».*

Еще одно применение техники Volvo CE – строительство полевых лагерей для работников, осуществляющих данный проект. «Экскаваторы-погрузчики – отличные машины общего назначения, которые можно использовать как для строительства временного жилья, так на многих других этапах проекта».

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ПРЕИМУЩЕСТВА И ПРЕВОСХОДНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

«Одна из главных причин, по которой мы решили сотрудничать с Volvo CE на этом проекте, заключается в том, что эта компания обеспечивает дополнительные преимущества, – объясняет Оливье. – Эта надежная техника легка в эксплуатации, кроме того, компания Volvo присылала к нам своих специалистов, чтобы продемонстрировать местным операторам, как правильно управлять машинами. Сотрудники Volvo объяснили рабочие функции машин, а также то, как использовать их более эффективно и безопасно».

Техника Volvo оснащена всеми необходимыми опциями для повышения безопасности работы, например, улучшающими обзорность камерами заднего вида, эргономичными органами управления и бортовыми взвешивающими системами. Оливье считает это крайне важным для данного проекта. «Безопасность операторов – важный приоритет для нас», – подчеркивает он.

Сотрудник Volvo CE Томас Стемпер, активно участвовавший в тендерном процессе, отмечает, что парк машин Volvo обеспечивает дополнительные преимущества. «Многие

«Поддержка на строительном объекте очень ценна для нас, ведь для нас очень важно, чтобы машины работали без простоев».

машины Volvo содержат общие части, что ускоряет получение запасных частей. Сейчас мы храним на строительном объекте запчасти общей стоимостью 2 миллиона долларов, и наши дистрибьюторские и логистические сети обеспечивают их своевременную доставку».

Команда опытных техников Volvo постоянно находится на строительном объекте, чтобы выполнять ремонтные работы и техническое обслуживание. «Обслуживание, которое предоставляет нам Volvo, не имеет себе равных, – объясняет Оливье. – Поддержка на строительном объекте очень ценна для нас, ведь для нас очень важно, чтобы машины работали без простоев. Послепродажные услуги компании Volvo – главное преимущество над любым другим производителем строительной техники. Мы также поддерживаем долгосрочные отношения с нашим местным дилером в Австралии – CJD Equipment». **ИМ**

Текст: Халли Брейс





Человек, развивающий бизнес Volvo в одной из самых быстрорастущих экономик мира.

«ЛЮДИ СОТРУДНИЧАЮТ С НАМИ В НИГЕРИИ ПОТОМУ, ЧТО МЫ ПРИСУТСТВУЕМ В ЭТОЙ СТРАНЕ И МОЖЕМ ПРЕДЛОЖИТЬ ИМ ПОДДЕРЖКУ, ГДЕ БЫ ОНИ НИ НАХОДИЛИСЬ».



Пятьдесят мобильных сервис-центров обслуживают клиентов по всей стране.

КАЖЕТСЯ, В НИГЕРИИ СЕЙЧАС РАСТЕТ ВСЕ: ОТ ГУСТЫХ ЗЕЛЕННЫХ ДЕРЕВЬЕВ, ОКРУЖАЮЩИХ СТОЛИЦУ ГОСУДАРСТВА – ГОРОД АБУДЖА, ДО МНОГОЧИСЛЕННОГО НАСЕЛЕНИЯ ДЕЛОВОГО ЦЕНТРА СТРАНЫ – ЛАГОСА. ЭТА СТРАНА ОПРЕДЕЛЕННО ПЕРЕЖИВАЕТ ПЕРИОД ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОДЪЕМА.

Активное развитие нефтяной промышленности способствует улучшению инфраструктуры и расширению среднего класса, в результате нигерийский рынок растет, пока строительная отрасль в других регионах пытается справиться с последствиями рецессии.

Компании SMT-Nigeria, дилеру Volvo в странах Африки, удалось занять идеальную позицию, позволяющую извлекать максимум пользы из этого роста.

Демонстрируя свою уверенность в будущем успехе, SMT-Nigeria собирается открыть этим летом новый дилерский центр в Абудже. В нем будет находиться склад, вмещающий 200 единиц техники, а численность сотрудников центра составит около 50 человек.

НОВЫЕ МАСШТАБЫ

Столица страны, построенная в 80-х годах прошлого столетия, продолжает расти, поэтому новый дилерский центр будет открыт именно здесь. Ранее главный офис SMT-Nigeria находился в Лагосе, а более 50 мобильных сервисных центров обслуживали клиентов по всей стране. Они продолжают свою важную работу, при этом новый дилерский центр увеличит масштабы деятельности компании.



Новый дилер в Абудже сможет разместить около 50 сотрудников и 200 машин.

«МЫ ПОДДЕРЖИВАЕМ СВЯЗЬ С МЕСТНЫМИ ШКОЛАМИ И ПРЕДЛАГАЕМ ОБУЧЕНИЕ БУДУЩИМ ПРОДАВЦАМ, АДМИНИСТРАТОРАМ И ТЕХНИЧЕСКИМ СПЕЦИАЛИСТАМ».

«Все большие строительные компании имеют главные офисы в Абудже, – говорит генеральный директор Пьер Петерс, задача которого – развивать продажи и обслуживание техники в Нигерии. Это облегчает их деятельность, ведь здесь находится правительство Нигерии – самый крупный заказчик в стране. К тому же этот город расположен в центре страны, отсюда легче добраться до других регионов».

Пьер, работавший на SMT-Nigeria в нескольких африканских странах и превосходно знающий рынок, останется в Лагосе. «Нам по-прежнему необходимо значительное присутствие

на этом рынке. Оно важно с логистической точки зрения, поскольку все наши машины прибывают в здешний морской порт, а срочные заказы доставляются в аэропорт. Наша цель – создать в Лагосе предприятие, аналогичное существующему в Абудже».

Дилерский центр в Абудже также станет технической штаб-квартирой компании, располагающей учебным центром, который поможет устранить дефицит квалифицированных кадров, часто тормозящий развитие экономики в таких странах, как Нигерия. «Очень трудно находить здесь местных технических специалистов, – объясняет Пьер. – Поэтому мы строим учебный центр. Также необходимо обучать операторов – для решения этой задачи мы установим симуляторы».

ОБСЛУЖИВАНИЕ КЛИЕНТОВ

«Мы поддерживаем связь с местными школами и предлагаем обучение будущим продавцам, администраторам и техническим специалистам. В этом отношении страна не отличается от Европы и других регионов: кадры всегда необходимо создавать».

SMT-Group, ранее известная как ATC-Nigeria, появилась на африканском рынке в 2003 году. Эта принадлежащая бельгийцу компания исторически связана с Демократической Республикой Конго и сначала закрепила там.

В дальнейшем она расширила свое присутствие на значительной части континента, включая такие страны, как Бенин, Буркина-Фасо, Бурунди, Камерун, Конго, Демократическая Республика Конго, Габон, Гана, Берег Слоновой Кости, Либерия, Руанда и Того.

Почему африканский рынок растет, а SMT-Nigeria тем временем процветает? «В отличие от многочисленных конкурентов, мы с самого начала опирались на принципы Volvo Customer Service».

ЖИЗНЕННО ВАЖНАЯ ПОДДЕРЖКА

«Эволюция цен на потребительские товары и рост населения создали потребность в более быстром развитии инфраструктуры».

Африка – уникальный рынок со своими трудностями, однако, по мнению Пьерра, у нее много общего с другими регионами: «Люди и здесь заботятся о техническом обслуживании, возможно, даже больше, чем на европейском рынке. Там, если у вас нет какой-то части, вы можете получить ее без проблем. Здесь, если нет местной поддержки, доставка займет одну-две недели.

«Очень важно вовремя и качественно обеспечивать работоспособность машины, а также иметь квалифицированных специалистов. Мы всегда доступны для наших клиентов. Люди сотрудничают с нами в Нигерии потому, что мы присутствуем в этой стране и можем предложить им техническую поддержку, где бы они ни находились.

Поэтому наличие мобильных сервис-центров – очень важное требование. Клиентам необходимы специалисты, которые могут приезжать на их предприятия. Многие наши заказчики имеют собственные сервис-центры в разных регионах, потому что их проекты также разбросаны по всей стране. Компании, которые занимаются карьерной добычей или дорожным строительством, не хотят перемещать свою технику. Мы должны сами приезжать к ним».

В апреле, когда сотрудники журнала Volvo Spirit посетили новый дилерский центр, он был почти готов к открытию. Некоторые машины дилерского центра использовались на



«КОМПАНИИ, КОТОРЫЕ ЗАНИМАЮТСЯ КАРЬЕРНОЙ ДОБЫЧЕЙ ИЛИ ДОРОЖНЫМ СТРОИТЕЛЬСТВОМ, НЕ ХОТЯТ ПЕРЕМЕЩАТЬ СВОЮ ТЕХНИКУ. МЫ ДОЛЖНЫ САМИ ПРИЕЗЖАТЬ К НИМ».

расположенном неподалеку демонтируемом объекте. Пять экскаваторов EC380, принадлежащих компании ITB Nigeria, возводили защитную стену вокруг старого бетонного здания, которое предстояло превратить в груду строительного мусора с помощью электрического удара.

«Строительство заняло четыре года, а для разрушения потребуется всего 15 секунд», – говорит управляющий Джозеф Эль-Хаддар. Затем группа экскаваторов Volvo выкопает яму глубиной в девять метров для фундамента нового здания.

Это строительство в Абудже станет новым проектом, важное участие в котором примут SMT-Nigeria и Volvo Construction Equipment. **VA**

Текст: Дэн Уоддел

Фото: Джулиан Корниш Трестрейл



Мы перевозим груз истории



ВЫСОКО В АПУАНСКИХ АЛЬПАХ, ГДЕ ОТКРЫВАЕТСЯ РОСКОШНЫЙ ВИД НА ПЛЯЖИ ВЕРСИЛИИ, НАХОДИТСЯ СТАРИННАЯ ИТАЛЬЯНСКАЯ КАМЕНОЛОМНЯ. ОНА БЫЛА ОСНОВАНА 500 ЛЕТ НАЗАД ОДНИМ ИЗ САМЫХ ВЛИЯТЕЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ



ТОЙ ЭПОХИ. НА ПРОТЯЖЕНИИ ВЕКОВ НА ГОРЕ МОНТЕ АЛЬТИССИМО ДОБЫВАЛИ МРАМОР ВЫСОКОГО КАЧЕСТВА ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ВЕЛИЧАЙШИХ

СТРОЕНИЙ МИРА. СЕГОДНЯ ВАЖНУЮ РОЛЬ В ПРОИЗВОДСТВЕННОМ ПРОЦЕССЕ ЗДЕСЬ ИГРАЕТ ПЕРЕДОВАЯ ТЕХНИКА VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT.





В начале 16-го века богатые залежи минералов на Монте Альтиссимо были обнаружены Микеланджело, великим представителем эпохи Ренессанса. Этот скульптор, художник, архитектор, поэт и инженер в течение трех лет закладывал основу для добычи мрамора в этом районе – контролировал строительство дорог и мостов.



Эти каменоломни, расположенные в северо-западной части Тосканы, позже оказались заброшенными более чем на сто лет, до 1821 года, когда местный богач Марко Боррини ди Серавецца и француз Жан-Батист Александр Энро приобрели их и снова ввели в эксплуатацию. С того времени они постоянно функционируют и сейчас принадлежат компании Непгаух S.P.A., которая добывает гранит и мрамор сразу в нескольких каменоломнях этого живописного района.

Мрамор Непгаух применялся при строительстве самых знаменитых строений в мире, таких как Исаакиевский собор в Санкт-Петербурге, ризница св. Петра в Риме, аббатство Монте Кассино, Большая мечеть в Абу-Даби и Эмиратские башни в Дубае. Он также служил исходным



«НАША КОМПАНИЯ РАБОТАЕТ В КАМЕНОЛОМНЯХ КАРВАЙОЛЬ НА МОНТЕ АЛЬТИССИМО УЖЕ ПОЧТИ 200 ЛЕТ».

материалом для многих великих скульпторов, включая Генри Мура, Жана Ганса Арпа, Хирама Пауэрса, Хуана Миро и Исаму Ногучи.

ПЕРЕДОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Эта каменоломня является, без сомнения, сложной рабочей площадкой: здесь, на высоте 1300 метров над уровнем моря, добывают и затем перевозят тяжелые мраморные плиты. С такой работой может справиться только самая современная техника: например, гусеничный экскаватор Volvo EC700C и колесный погрузчик L350F.



«Наша компания работает в каменоломнях Карвайоль на Монте Альтиссимо уже почти 200 лет, – говорит Паоло Карли, председатель правления Непгаух. – Сегодня мрамор отрезается от горы с помощью алмазных цепных пил или канатных машин, – объясняет г-н Карли. – Затем блоки разных размеров спускают в долину и превращают там в плиты разной толщины».



«СИСТЕМА CARETRACK И СОГЛАШЕНИЯ О СЕРВИСНОМ ОБСЛУЖИВАНИИ ВСЕЛЯЮТ В НАС СПОКОЙСТВИЕ».

Компания добывает мрамор пяти видов – «Сервайоль Арабеск», «Альтиссимо Арабеск», «Сервайоль Статуари», «Альтиссимо Статуари» и «Альтиссимо Калакатта», которые затем используются при осуществлении крупных строительных проектов по всему миру, особенно на Ближнем Востоке и в Соединенных Штатах.

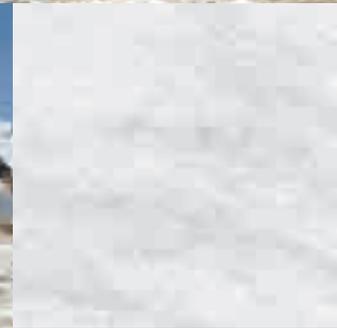
ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО ТЕХНИКИ VOLVO

Для своей работы компания Непгаух использует множество различных машин, гусеничный экскаватор Volvo EC700С и колесный погрузчик L350F входят в число самых эффективных из них. Карли говорит, что его компания выбрала Volvo SE по ряду причин.

«Когда у нас появилась потребность в новой технике, мы обратили внимание на Volvo SE, так как этот бренд обладает очень правильным соотношением между ценой и качеством, – объясняет он. – Естественно, при выборе новой техники следует учесть множество факторов. Мы не просто сравнивали цены и технические характеристики. Мы узнавали мнение коллег, уже использующих эти машины, и нам удалось выяснить, что они высоко оценивают технику Volvo».

После тщательного изучения своих потребностей компания Непгаух приобрела колесный погрузчик L350F и гусеничный экскаватор EC700С, а немного позже добавила к ним погрузчик L330E. «Экологичность, безопасность и инновационность техники Volvo – вот что

убедило нас, – добавляет Карли. – Еще один столь же важный фактор – качественное, быстрое и эффективное техническое обслуживание. Система CareTrack и соглашения о сервисном обслуживании повышают наше спокойствие».



Паоло Карли,
председатель правления Непгаух

«ДЛЯ ПОДЪЕМА И ПЕРЕМЕЩЕНИЯ БЛОКОВ ВЕСОМ 20-30 ТОНН ТРЕБУЕТСЯ БОЛЬШАЯ МОЩНОСТЬ».

С VOLVO РАБОТА СТАНОВИТСЯ ПРОЩЕ

Франко Пьеротти, помощник начальника производства и хранитель истории каменоломни, объясняет, каким образом техника Volvo CE облегчает работу.

«В каменоломне преобладает техника, которая может использоваться на различных этапах добычи камня. В частности, гусеничный экскаватор Volvo EC700С применяется для выполнения нескольких операций. Прежде всего он опрокидывает часть скалы, так называемую «скамью», отрезанную от передней стороны каменоломни; в тех областях, где движение ограничено, мы используем гидравлические домкраты. Когда «скамья» опрокинута, гусеничный экскаватор EC700С перемещает ее к месту, где она разрезается».

«Затем мраморный блок транспортируется колесным погрузчиком L350F, который размещает его в кузове грузового автомобиля для перевозки вниз в долину. И хотя для подъема и перемещения блоков весом 20-30 тонн требуется большая мощность, такая современная техника быстро и эффективно справляется с этой работой», – добавляет Пьеротти. 





Секрет сочетания экологичности и мощности, или как Volvo совмещает несовместимое.

«ПРОЕКТ ПОЛНОСТЬЮ СООТВЕТСТВУЕТ КОНЦЕПЦИИ «VOLVO WAY», КОТОРАЯ ПРЕДУСМАТРИВАЕТ ОХРАНУ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И ПРИВЕРЖЕННОСТЬ ВЫСОКОМУ КАЧЕСТВУ».



Новые двигатели отвечают всем требованиям стандарта Tier IV Final.

1

1 ЯНВАРЯ 2014 ГОДА ВСТУПАТ В СИЛУ НОВЫЕ СТАНДАРТЫ ВРЕДНЫХ ВЫБРОСОВ ДЛЯ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ. СТАНДАРТЫ TIER IV FINAL (В США) ИЛИ STAGE IV (В ЕВРОПЕЙСКОМ СОЮЗЕ) МАЛО ЧТО ГОВОРЯТ ДЛЯ БОЛЬШИНСТВА ЛЮДЕЙ, ПОЭТОМУ МЫ СКАЖЕМ ПО-ДРУГОМУ: 1 ЯНВАРЯ НАС ЖДЕТ КУЛЬМИНАЦИЯ ПРОЦЕССА УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ДВИГАТЕЛЕЙ, КОТОРАЯ ИЗМЕНИТ СУЩЕСТВУЮЩИЙ ПОРЯДОК НЕОБРАТИМЫМ ОБРАЗОМ.

Все еще непонятно? А как вам следующая формулировка? Совместно с предыдущим этапом законодательства новые стандарты приведут к небывалому уменьшению количества NOx (окислов азота, создаваемых во время сгорания и частиц сажи, выбрасываемой двигателем) – на целых 95%.

Если рассматривать требования к стандартам вредных выбросов дорожно-строительной техники за последние 15 лет, то новый закон выглядит действительно революционным.

ПОРАЗИТЕЛЬНОЕ ДОСТИЖЕНИЕ

Новые стандарты – поразительное достижение, которым стоит гордиться. Однако Volvo Construction Equipment (Volvo CE) идет еще дальше. Компания не только сокращает выбросы, но и активно работает над повышением динамических характеристик и одновременно – топливной экономичности. Это значит, что экологичность может сочетаться с высокой мощностью. То, что казалось несовместимым, все-таки можно совместить.

Некоторые специалисты заявляют, что новые требования к выбросам приведут к падению динамических характеристик. Однако Volvo CE отреагировала иначе.

«Это полностью соответствует концепции «Volvo Way», которая предусматривает охрану окружающей среды и приверженность высокому качеству, – говорит руководитель отдела технологических платформ Оса Габриэлссон. – Конечно, при осуществлении серьезных технологических изменений, приходится преодолевать трудности, однако наши инженеры всегда стремятся соблюдать или даже превосходить требования законодательства и при этом сохранять характеристики мощности, качества и экологичности».

«Стандарт Tier IV Interim породил некоторые проблемы, однако мы готовы к успешному выпуску на рынок новых продуктов в январе 2014 года. Наши проектные группы никогда не сомневались в том, что поставленные перед нами цели будут достигнуты».

«Действительно, – добавляет менеджер по эффективности двигателей Петер Энгдал. – Компания с самого начала стремилась не только обеспечить соблюдение новейших требований к выбросам, но и повысить при этом к.п.д. силовых агрегатов.

Мы восприняли это как возможность, а не как проблему, – говорит он. – Мы всегда стремились повысить потребительскую ценность нашей продукции посредством повышения мощности и снижения расхода топлива. Честно говоря, мы превзошли наши собственные ожидания».

УНИКАЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ

Для соблюдения стандартов Tier IV Final, требующих уменьшения уровней NOx на 80% по сравнению с предыдущими нормами, компания Volvo CE разработала новую систему очистки отработавших газов (EATS). Она содержит технологию избирательного каталитического восстановления (SCR), которая впрыскивает в каталитический нейтрализатор нетоксичную жидкость (мочевину) для превращения NOx в азот.

Система EATS будет применяться на дорожных и внедорожных машинах. Она была создана благодаря опыту наших коллег из Volvo Trucks и Volvo Buses.

С 2005 года технология SCR была всесторонне испытана на более чем миллионе грузовых автомобилей Volvo, – компания одновременно повышала эффективность своих двигателей с прогрессивной технологией сгорания топлива Volvo (V-ACT).

«Конструкция двигателя не подверглась изменениям, – говорит Энгдал. – После принятия Tier IV Interim, а также

«НАШИ ПРОЕКТНЫЕ ГРУППЫ НИКОГДА НЕ СомНЕВАЛИСЬ В ТОМ, ЧТО ПОСТАВЛЕННЫЕ ПЕРЕД НАМИ ЦЕЛИ БУДУТ ДОСТИГНУТЫ».

уменьшения выбросов NOx еще на 80% мы оптимизировали сгорание и управляющее им программное обеспечение. При создании нашей продукции, отвечающей требованиям экологических стандартов Tier IV Final, мы сможем использовать более чем трехлетний опыт применения этих двигателей в производстве строительной техники».

УПРОЩЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И ПОВЫШЕНИЕ К.П.Д.

Еще одним важным изменением, осуществленным для выполнения требований экологических стандартов Tier IV Final и Stage IV, стал отказ от использования устройства для сжигания частиц. Если раньше это устройство приходилось запускать через каждые 10-20 часов, сейчас техническое обслуживание требуется через каждые 500 часов, что уменьшает нагрузку на оператора до минимума.

«При внедрении технологии SCR повышение к.п.д. двигателя осуществляется более сложным образом. Обычно можно значительно уменьшить потребление топлива в дизельном двигателе, однако также приходится платить за жидкость, используемую для уменьшения токсичных выбросов (мочевину). В процессе разработки наши инженеры оптимизировали двигатели таким образом, чтобы уменьшить суммарные затраты владельца на дизельное топливо и мочевину.

Мы измерили расходы на дизельное топливо и мочевину, и оказалось, что они уменьшились на 5% по сравнению с двигателями, отвечающими требованиям Tier IV Interim. Это приведет к огромному снижению полной стоимости владения».

В этом процессе участвовали все, говорит вице-президент по технологическим платформам Петер Остерберг.

ОБЩАЯ ЗАДАЧА, ОБЩИЙ УСПЕХ

«Это стало интеллектуальным вызовом для всей организации – от отдела закупок до операционного отдела, продавцов и специалистов по послепродажному обслуживанию. Каждый должен был совершить этот шаг. Все мы должны были сделать что-то новое.

Да, перед нами стояла серьезная экономическая и техническая задача, однако, будучи частью Volvo Group, мы

можем взаимодействовать с нашими специалистами Volvo Trucks и Volvo Buses, а также Volvo Penta – нашими партнерами по разработке двигателей. Мы осуществляем очень тесное сотрудничество.

Это позволяет нам использовать портфель решений, поскольку к различным машинам предъявляются различные требования. Никто из наших конкурентов не располагает чем-то таким, чего нет у нас. Наше важное преимущество над менее крупными производителями заключается в том, что они не могут использовать такие ресурсы».

«Проекты, связанные с разработкой, охватывают все подразделения, всю организацию Volvo CE, и требуют значительного участия специалистов по операционной работе, сотрудников Customer Solutions и маркетологов, – соглашается Габриэлссон. – Совместно, посредством всех проектов, мы готовим Volvo CE к производству и продаже новых продуктов, которые должны успешно выйти на рынки различных регионов».

ПОВЫШЕНИЕ ПОТРЕБИТЕЛЬСКОЙ ЦЕННОСТИ

Благодаря ресурсам Volvo CE новые двигатели испытываются во всех возможных условиях – от отрицательных температур до экстремальной жары, а также на больших высотах. Их надежность постоянно оценивается посредством ежедневной поддержки клиентов нашими техническими специалистами. Двигатели испытывались в течение более чем 25 тысяч часов в сочлененных самосвалах, колесных погрузчиках и экскаваторах, а также на стендах.

В 2008-2009 годах появились опасения, что строительная отрасль будет противодействовать некоторым мерам, связанным с новыми экологическими стандартами, например, с необходимостью перевозить в машинах мочевину и создавать инфраструктуру для ее доставки на удаленные строительные площадки. Сейчас эти опасения отсутствуют, и это подтверждает, что отрасль и Volvo CE прошли большой путь.

«Да, это работа была тяжелой, и мы ей гордимся, – говорит в заключение Энгдал. – Ведь у нас есть примерно 250 моделей, большинство которых должно отвечать новым стандартам. Мы думаем об этих проблемах ежедневно в течение последних шести лет.

Это также требует от нас ежедневного обучения, что делает нашу работу еще более захватывающей. Мы хорошо подготовились к январю 2014 года. Наша следующая задача – обеспечить во время реальной эксплуатации тот же успех, которого мы добились в ходе испытаний, чтобы все наши клиенты смогли воспользоваться новыми преимуществами». **VM**

Текст: Тони Лоуренс



ИСПЫТАНИЕ В ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ

Технологии Volvo CE, отвечающие требованиям стандартов Stage IV и Tier 4 Final, подвергались самым тяжелым испытаниям при отрицательных температурах, на больших высотах, а также при обжигающем зное для того, чтобы двигатели Volvo последнего поколения обладали высочайшими динамическими характеристиками и подлинной надежностью.

Опытные образцы сочлененных самосвалов, колесных погрузчиков и экскаваторов с технологиями Volvo, отвечающими требованиям Stage IV и Tier 4f, доставлялись в удаленные места для тестирования в холодном климате, на больших высотах и при высоких летних температурах. В каждой испытательной экспедиции участвуют примерно 100 инженеров по двигателям и машинам, которые проводят сотни тестов в месяц. Эти испытания выполняются дважды: на этапе разработки и позже, для проверки результатов.

Зимние экспедиции Volvo CE проходят в самый холодный период года в Кируне, на севере Швеции, возле Северного полярного круга, где столбик термометра опускается значительно ниже -30°C , и такая температура сохраняется в течение продолжительного времени. Низкотемпературные климатические испытания проводились в Кирунской шахте – самой большой и самой современной шахте мира, где добывается железная руда. Работающий на местном производственном предприятии клиент Volvo включил опытные образцы машин в состав своего автопарка. Благодаря этому инженеры Volvo могли не только собирать данные и оценивать технические характеристики в реальной ситуации, но и изучать реакцию операторов на новые технологии.

Другие испытания состояли из повторяющихся рабочих циклов и оптимизации холодного пуска. «Воздействие очень низких температур в холодном климате – лишь одна часть процесса разработки, однако эта процедура необходима для создания двигателя, системы очистки отработанных газов и всех других систем и подсистем, сохраняющих работоспособность при таких экстремальных зимних температурах», – говорит Ян.

«В других экстремальных условиях, в Испании, мы проводили тесты на испытательных трассах и следили за тем, как наши технологии выдерживают жару и сложные условия работы, – продолжает Ян. – Например, мы изучали, как сочлененный самосвал, отвечающий требованиям Stage IV и Tier 4f, реагирует на подъем по крутому холму с полной нагрузкой в знойный день. Машины также испытывались на высоте 3500 метров над уровнем моря в Ле Де Альп (Франция). Здесь мы испытывали динамические характеристики, расход топлива, отклик двигателя и легкость его запуска в разреженном воздухе, при низком атмосферном давлении.

Большие высоты, где воздух содержит гораздо меньшее количество кислорода, отрицательно влияют на работу двигателей внутреннего сгорания. Однако машины Volvo последнего поколения будут обладать улучшенными динамическими характеристиками в этих сложных условиях. Наши собственные результаты, а также отзывы наших заказчиков, использующих сейчас эту технику, свидетельствуют о том, что весь модельный ряд, отвечающий требованиям Stage IV и Tier 4f, обладает улучшенными динамическими характеристиками, топливной экономичностью и надежностью».

Самый большой песчаный карьер в Австралии

ОПЕРАТОРЫ МАШИН КОМПАНИИ SAND & SOIL SUPPLIERS КАЖДЫЙ ДЕНЬ ОТПРАВЛЯЮТСЯ НА РАБОТУ В САМЫЙ БОЛЬШОЙ КАРЬЕР АВСТРАЛИИ. ЭТО УНИКАЛЬНОЕ МЕСТОРОЖДЕНИЕ, НАХОДЯЩЕЕСЯ В 2 КМ ОТ НЕВЕРОЯТНО ЖИВОПИСНОГО ПОБЕРЕЖЬЯ НОВОГО ЮЖНОГО УЭЛЬСА, НЕ ПОХОЖЕ НИ НА ОДНО ДРУГОЕ.

Роберт МакКензи, или просто Макка, – личность неординарная. Этот общительный и жизнерадостный австралиец семь лет тому назад решил на время оставить успешный бизнес и вместе с семьей совершить возможно главное в его жизни путешествие (правда, его старшей дочери пришлось остаться дома, чтобы закончить курсы парикмахерского мастерства). Просто взглянув на карту, Макка на целый год покинул свой дом в районе Солт-Эш, что в 200 км к северу от Сиднея.

«Мы с семьей хотели увидеть настоящую Австралию, – объясняет Макка. – Нас не интересовали популярные туристические маршруты. Мы хотели увидеть то, что не удастся увидеть никому. Любуясь восходом солнца на безлюдном побережье в Западной Австралии, знакомясь с культурами аборигенов в Тасмании, мы ощущали ценность каждой секунды».

«ЭТО КАК ПОПАСТЬ В ДРУГОЙ МИР. ОТ ТАКИХ ВЕЛИКОЛЕПНЫХ ВИДОВ ЗАХВАТЫВАЕТ ДУХ».

За год странствий семья МакКензи преодолела 26 тысяч километров, а двух сыновей (10 и 11 лет) они перевели на домашнее обучение. «Самым захватывающим событием для нас стала встреча с племенами аборигенов. Эти люди живут вдали от цивилизации, у них нет даже дорог (ближайшая автомагистраль находится в 800 км), что уж говорить о магазинах и ресторанах. Однако они охотно впустили нас в свои дома, – вспоминает Макка. – Во время путешествия мы сблизились с одной необычной семьей, и решили пригласить их к нам в Нью-Касл. Эти люди впервые совершили авиаперелет, посетили парикмахерскую и кинотеатр. Им удалось открыть для себя столько интересных вещей, но они все равно с нетерпением ждали возвращения в свой мир».

Маккензи тоже с радостью вернулись домой, к семейному бизнесу – компании Sand & Soil Supplies, которую Макка основал в 1992 году. Первоначальный карьер уже почти иссяк, однако недавно Макка выиграл тендер и получил право осуществлять добычу на участке площадью 300 акров, который содержит примерно 154 миллиона тонн высококачественного песка. Эта земля, которая теперь называется Worimi Conservation Lands, была передана правительством штата народу Ворими – местным аборигенам. Благодаря победе в тендере компания Sand & Soil Supplies сможет ежегодно добывать примерно один

миллион тонн песка из этого месторождения – самого большого в южном полушарии.

Поднимаясь по безлюдным прибрежным дюнам вдали от цивилизации, человек будто попадает в другой мир. От таких великолепных видов захватывает дух.

Песок используется во многих отраслях: в производстве стекла, литья и цемента, однако более мелкие и чистые сорта находят особое применение. «Мы являемся самым крупным в Австралии поставщиком песка для полей для гольфа, – объясняет Макка, – и сейчас мы собираемся экспортировать наш песок на курорты для обновления пляжей, например, на Гавайские острова. А в этом году мы также отправим в Сидней большое количество песка для строительства».

ТЕХНИКА, КОТОРОЙ НЕ СТРАШЕН МЕЛКИЙ ПЕСОК

Компания Макки владеет парком из 10 машин, включая погрузчик L220 новой серии G, а также четыре сочлененных самосвала (два А35Е и два А40Е).

«Постоянное воздействие мелкого песка может существенно ускорить износ машины, – говорит Макка. – Несмотря на эксплуатацию в таких тяжелых условиях работы,



Компания Макки владеет парком из 10 машин Volvo, которые работают 6 дней в неделю по 12 часов в сутки. Это шесть колесных погрузчиков и четыре сочлененных самосвала.



техника Volvo сохраняет свою износостойкость, что повышает её стоимость при перепродаже. Это еще один важный фактор, повлиявший на наше решение приобрести машины производства компании Volvo».

«Я работал с техникой разных производителей и могу с уверенностью сказать, что машины Volvo, несомненно, лучше всего подходят для добычи песка, – говорит оператор Росс Лэвис, который уже 13 лет работает на колесных погрузчиках в компании Sand & Soil Suppliers. – L180E, которым я управляю, проработал 23 тысячи часов и по-прежнему находится в отличном состоянии, благодаря оптимальному соотношению крутящих моментов и антипробуксовочным колесам он превосходно справляется даже с самыми сложными задачами и сохраняет отличное сцепление на рыхлом песке. Кроме того, мне не приходится давать большие обороты, а это повышает топливную экономичность машины».

Макка's Sands уже много лет сотрудничает с австралийским национальным дилером Volvo – CJD Equipment. Их связывают прочные деловые отношения. «CJD Equipment действительно соответствует всем нашим требованиям и помогает нам приобретать и обслуживать необходимую технику – особенно в последние годы, – говорит Макка. – Простой техники сильно влияет на наш бизнес: мы должны ежедневно загружать 150 грузовиков и больших прицепов, и если хотя бы одна из наших машин выйдет из строя, мы не выполним план. CJD обслуживает нас быстро и качественно, а это как раз то, что нам нужно».

ОПЕРАТОР + КОМФОРТ = ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ

Новые колесные погрузчики Volvo серии G – результат эволюции предыдущих поколений техники. Эти машины наделены дополнительными функциями, которые способствуют комфорту оператора, что сделало погрузчики Volvo невероятно популярными. Безопасность – главнейший принцип Volvo, отраженный в дизайне всей продукции компании. Большие стеклянные окна кабины обеспечивают превосходную обзорность в переднем и боковых направлениях, а камера заднего вида гарантирует круговой обзор на 360 градусов. Органы управления эргономично расположены вокруг водителя, что способствует повышению безопасности, эффективности и удобства эксплуатации.

«Я познакомился с техникой Volvo, когда впервые пришел в эту компанию, – говорит Стив Моррисон, который уже четыре года работает в компании Макки. – Эти машины – воплощение роскоши по сравнению с другими брендами. Они обладают огромной мощностью и не имеют «слепых» зон, а легкость управления позволяет сосредоточиться на выполнении работы – и получать от нее удовольствие! Климат-контроль, радиоприемник, комфортное сиденье и солнцезащитные



Слева направо: Стив Моррисон, Роберт Маккензи (Макка), Росс Лэвис, Гленн Боутелл.

«ПОСТОЯННОЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ
МЕЛКОГО ПЕСКА МОЖЕТ
СУЩЕСТВЕННО УСКОРИТЬ
ИЗНОС МАШИНЫ. ТЕХНИКА
VOLVO ЛУЧШЕ ВСЕГО
ПОДХОДИТ ДЛЯ ТАКИХ
УСЛОВИЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ».

шторки – дополнительные преимущества, которые в условиях австралийского климата имеют первостепенное значение».

Макка прекрасно знает, как важен комфорт для оператора, потому что и сам много лет работал в этой профессии, пока не создал собственный бизнес. «Если операторам комфортно, то работа приносит удовольствие, – говорит он. – Если сотрудникам хочется приезжать на работу каждый день, то они работают продуктивно, а если они довольны, то доволен и я».

«При эксплуатации в песчаных дюнах технике Volvo нет равных, – говорит Пол Карлтон, оператор самосвала, проработавший в компании Sand & Soil Suppliers 16 лет. – Машины других производителей слишком тяжелы для работы на песке. А самосвалы Volvo A40E обладают высокой топливной эффективностью и отличной скоростью. Я уже не говорю о том, насколько они комфортны: даже отработав 12-часовую смену, я порой не чувствую усталости».

Текст: Халли Брейс



Загадочная Мьянма наконец очнулась ото сна и открылась миру.



Здесь будут построены шоссе протяженностью в тысячи миль – Мьянма находится в центре Азии.

3

АГАДОЧНАЯ МЬЯНМА НАКОНЕЦ ОЧНУЛАСЬ ОТО СНА И ОТКРЫЛАСЬ МИРУ – КОМПАНИЯ VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT ГОТОВА ИСПОЛЬЗОВАТЬ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ РАЗВИТИЯ БИЗНЕСА, НЕДАВНО ВОЗНИКШИЕ НА ЭТОЙ ТЕРРИТОРИИ.

«Нет на свете другой такой земли», – писал знаменитый английский автор Редьярд Киплинг об этой живописной стране, ранее известной как Бирма.

В течение многих десятилетий Мьянма оставалась скрытым сокровищем Индокитая, расположенным в стороне от исхоженных туристических маршрутов. Сейчас она открывается миру, демонстрирует свою чарующую красоту и бесценное культурное наследие.

Туристам здесь действительно есть на что посмотреть: например, Мандалай, духовный центр Мьянмы, город с величественным прошлым и потрясающей архитектурой, безмятежную реку Иравади, петляющую по стране, или живописную пагоду Шведагон в Рангуне, «сверкающую золотом, подобно внезапной надежде среди темной ночи души», как когда-то говорил о ней Сомерсет Моэм.

54 миллиона жителей этой страны миролюбивы и дружелюбны, как и подобает нации, вся история и культура которой формировались под влиянием буддизма. Мьянма богата природными ресурсами, драгоценными камнями и минералами, а сейчас она постепенно становится растущей экономикой.



«Постройте, и будет спрос» – вот теория, стоящая за столь масштабными инвестициями.

«VOLVO СЕ НЕОБХОДИМО УКРЕПИТЬ СВОЕ ПОЛОЖЕНИЕ НЕ ТОЛЬКО В ГОРНОДОБЫВАЮЩЕЙ ОТРАСЛИ, НО В И ДРУГИХ СЕКМЕНТАХ РЫНКА».

БЕСПРЕЦЕДЕНТНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ

Темп здешних изменений уникален. «Мы переживаем беспрецедентный этап перехода от военного правления к правлению демократическому, от вооруженного конфликта к миру, от централизованной экономики к новой, ориентированной на рынок», – сообщил недавно президент Мьянмы Тейн Сейн журналу «Time».

Новая инфраструктура – важная часть этого преобразования. Правительство строит дороги, аэропорты и морские порты, во многих крупных городах Мьянмы появляются новые отели и офисные здания.

Культура и природа Мьянмы произвели огромное впечатление на Эберхарта Ведекинда, исполнительного вице-президента компании Volvo Construction Equipment, который недавно посетил эту замечательную страну. Он также проникся атмосферой оптимизма, которая, безусловно, способствует возрождению Мьянмы.

«Это страна огромных возможностей для строительной отрасли, особенно это касается жилищного и дорожного строительства, – говорит он. – Очевидно, что этому региону в скором времени понадобятся тысячи миль шоссейных дорог, ведь Мьянма граничит с Индией, Китаем и странами Юго-Восточной

Азии. Она идеально расположена для того, чтобы соединить все эти страны».

АМБИЦИИ

В некотором смысле амбиции Мьянмы обгоняют темпы ее роста. В 2005 году правительство перенесло столицу страны из Рангуна в город Нейпидо, который теперь является одним из самых быстрорастущих городов мира. Однако во время визита в Мьянму Эберхарт Ведекинд заметил, что его автомобиль был единственным на 16-полосном шоссе, ведущем к аэропорту. «Просто над проектом работал американский архитектор», – такое лаконичное объяснение этой ситуации дал Х.К. Аливарджа, директор дилера Volvo CE.

Та же проблема и со столичным аэропортом: спроектированный в соответствии со строительными стандартами мирового класса и способный ежедневно обеспечивать десятки международных рейсов, сейчас он обслуживает лишь горстку пассажиров малой авиации.

«Постройте, и будет спрос – вот теория, стоящая за столь масштабными инвестициями, – считает Эберхарт. – Однако сейчас этот аэропорт-призрак пустует так же, как и все 16-полосные магистрали города».

Когда в Мьянму хлынет поток туристов, компания Win Strategic – дилер Volvo Construction Equipment, Volvo Trucks, Volvo Bus и Volvo Penta – будет готова к этому. Win Strategic уже удалось обеспечить Volvo CE хорошую позицию на рынке этой страны.

ВОЗМОЖНОСТИ

«Volvo CE необходимо укрепить свое положение не только в горнодобывающей отрасли, но и в других сегментах рынка, – добавляет Эберхарт. – Для этого мы должны использовать силу стратегии двух брендов».

Согласно прогнозу, в 2013 году экономика страны вырастет на 5,4% благодаря иностранным инвестициям в нефтегазовую отрасль и электроэнергетику, а также развитию строительства, туризма и экспорта. И хотя темпы развития горнодобывающей отрасли сейчас идут на спад, Volvo CE удается сохранять лидирующие позиции на этом рынке. Однако компания не собирается останавливаться на достигнутом.

«Мы хорошо поработали в горнодобывающем сегменте, – говорит Роджер Тэн, вице-президент компании в Юго-Восточной Азии. – Мы начинаем концентрировать наши усилия на строительной отрасли в ожидании бума, который начнется через несколько лет».



Исполнительный вице-президент Volvo Construction Equipment по продажам и маркетингу Эберхарт Ведекинд

«МЫ НАЧИНАЕМ КОНЦЕНТРИРОВАТЬ НАШИ УСИЛИЯ НА СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ В ОЖИДАНИИ БУМА, КОТОРЫЙ НАЧНЕТСЯ ЧЕРЕЗ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ».

«Эта страна открывается для мира, здесь появляются новые возможности, – добавляет Роджер. – Однако рост экономики будет медленным, поскольку многие области, например, правовая и банковская системы, еще не набрали обороты. И все же потенциал для Volvo CE здесь огромен. Мы должны использовать все возможности для развития нашего бизнеса в этом регионе с учетом долгосрочных перспектив».

Дэн Уоддел



ВДОХНОВЛЯЮЩИЕ РЕШЕНИЯ

Еще одна инновация от Volvo CE, позволяющая дилеру играть ведущую роль в области специализированных услуг



Машины Volvo обладают многими уникальными качествами. Но что делать тем потенциальным клиентам, которые нуждаются в самых передовых технологиях и исключительной надежности, однако не могут найти машину, отвечающую их индивидуальным требованиям?

Такие клиенты могут работать в лесной промышленности или искать машину для обработки материалов, бурения скважин или забивания свай. Раньше, если они хотели использовать машину Volvo в качестве основы, им приходилось самим искать стороннюю компанию, способную модифицировать машину в соответствии с их нуждами.

Это было сопряжено с риском: если после модификации возникала какая-то неисправность или проблема, заказчик не был защищен той всесторонней гарантией, которую изготовитель с гордостью предоставляет владельцам немодифицированных машин.

Однако партнерство в области специализированных услуг меняет эту ситуацию. Сейчас клиенты могут сообщать своим дилерам, какие модификации им необходимы; все такие заказы выполняются в соответствии со строгими техническими требованиями Volvo, при этом гарантируется тот стандарт

«Если в модифицированном автомобиле появляется неисправность, клиент может с уверенностью рассчитывать на гарантию, так как при использовании услуг авторизованных партнеров все модификации выполняются в соответствии с необходимыми инструкциями Volvo CE».

Эсбьорн Фритзелл, международный директор по развитию бизнеса Volvo CE





«Мы рады тому, что повысили свою способность предоставлять специализированные решения в глобальном масштабе, однако нам предстоит сделать гораздо больше».

Эсбьорн Фритцелл, международный директор по развитию бизнеса Volvo CE

послепродажного обслуживания, которым славится компания Volvo Construction Equipment.

ВЫГОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Для того, чтобы гарантировать это качество, Volvo CE налаживает сотрудничество с опытными партнерами, такими как шведская компания CeDe Group, способная модифицировать технику в соответствии с нашими высокими стандартами.

Эсбьорн Фритцелл, глобальный директор по развитию бизнеса Volvo CE, объясняет причину такого подхода: «Машина не уступает по качеству тем, которые поставляются непосредственно с завода Volvo CE. Поэтому заказчик знает, что он может рассчитывать на все преимущества наших машин, а также на безопасность и спокойствие, которые гарантирует авторизованный продукт Volvo CE.

Если в модифицированном автомобиле появляется неисправность, клиент может с уверенностью рассчитывать на гарантию, так как при использовании услуг авторизованных партнеров все модификации выполняются в соответствии с необходимыми инструкциями Volvo CE. Теперь дилеры не дорабатывают машины самостоятельно на свой страх и риск».

Этот подход дает много преимуществ как компании Volvo CE, так и клиенту. Он помогает дилерам стать поставщиками решений и повышает их конкурентоспособность на рынке. Он также позволяет дилерам Volvo CE поставлять широкий спектр специализированных машин и завоевывать сегменты рынка, в которых они обычно не присутствовали, такие как демонтаж зданий и утилизация отходов.

УПРОЩЕНИЕ

Один из таких примеров – «амфибийная» технология, позволяющая экскаватору со специально адаптированными гусеницами работать в воде, почти подобно судну. Такие машины сейчас используются во всем мире.

Новый унифицированный подход также гораздо проще прежнего, при котором разные дилеры из разных регионов предлагали свои собственные решения.

Конечно, крайне важна надежность партнеров, с которыми сотрудничает Volvo CE. Компания CeDe Group, расположенная в Мальмё (Швеция), стала первой подобной компанией. Она способна отправлять модифицированные машины дилерам во все регионы мира. Однако для того, чтобы еще оперативнее

«Клиент участвует в процессе с самого начала. Мы обсуждаем различные решения в адаптируемом узле, смотрим чертежи и эскизы».

Кнут Грешперуд, менеджер по продажам техники для утилизации и демонтажа
Volvo Maskin AS



обслуживать клиентов, компания Volvo CE расширила это сотрудничество и включила в него партнеров из Европы, Северной Америки и Азии.

ПОТЕНЦИАЛ

Среди новых партнеров – корейская компания НТМС, поставщик оборудования для лесозаготовительной отрасли и демонтажа зданий, Young Corp. из США, работающая в сегменте переработки промышленных материалов, индонезийская TSA (лесозаготовительная отрасль), малайзийская EIK, голландская BECO и немецкая Fliegl.

«Мы рады тому, что повысили свою способность предоставлять специализированные решения в глобальном масштабе, однако нам предстоит сделать гораздо больше. Сейчас мы ведем переговоры с новым потенциальным партнером из Китая, а также рассматриваем возможность расширения нашего присутствия в Южной Америке, – добавляет Эсбьорн. – Мы ежедневно создаем новые концепции и ищем инновационные решения. Будущее программы специализированных решений от компании Volvo никогда еще не казалось таким светлым».

Кнут Грешперуд, менеджер по продажам техники для утилизации и демонтажа компании Maskin AS, норвежского дилера Volvo, хорошо знаком с преимуществами программы «Специализированные решения». Многие его заказчики нуждаются в специализированных машинах, способных выполнять работу быстро и эффективно.

«Клиент участвует в процессе с самого начала. Мы обсуждаем различные решения в адаптируемом узле, смотрим его чертежи и эскизы. Иногда заказчик хочет изменить какие-то детали, и мы посещаем завод, на котором собирается машина.

Мы тесно сотрудничаем с клиентами, всегда отслеживаем наше решение и модифицируем его при необходимости. Наши заказчики редко бывают недовольны, потому что они участвуют в процессе от начального этапа до получения готового продукта, после чего необходимо предлагать последующее обслуживание и послепродажные решения. Все это является ключом к удовлетворению всех потребностей клиента».

Текст: Дэн Уоддел

A group of young people, likely athletes, are shown in a celebratory mood. They are wearing bright orange tracksuits with blue accents. Several of them have their arms raised high in the air, reaching towards a large Brazilian flag that is flying from a tall pole. The flag is green with a yellow rhombus in the center containing a blue globe with white stars and a white band with text. The background is a clear, light sky with some trees visible on the left. The overall atmosphere is one of joy and achievement.

«Дать
человеку
рыбу или
научить
ЛОВИТЬ
ее...»



Компания Linck Maquinas, бразильский дистрибьютор Volvo Construction Equipment, запустила «Projeto Pescar» (по-португальски «Проект Рыбалка») лишь с одной целью – предложить профессиональное обучение и новые возможности молодым людям из малообеспеченных семей. Результатами «Projeto Pescar» сегодня, спустя почти 40 лет, стали десятки международных наград и тысячи благодарных людей.

В 1976 году бразильский бизнесмен и предприниматель Джеральдо Толленс Линк стал свидетелем ограбления беззащитного человека группой подростков.

«Помимо меня ещё несколько прохожих видели все происходящее, но мы были настолько потрясены этим, что просто стояли рядом и не знали, что делать, пока не появилась полиция. Я ушел оттуда в очень подавленном состоянии», – вспоминает он.

Вскоре Линк, основатель и президент компании Linck Maquinas S.A, дилера Volvo Construction Equipment в Риу-Гранди-ду-Сул, Паране и Санта-Катарине, обнаружил, что его чувство потрясения быстро сменилось решимостью действовать.

На следующий день он рассказал своим коллегам об увиденном происшествии и спросил, что можно сделать для решения данной социальной проблемы. Кто-то заметил, что это не их дело. «Если мы будем говорить, что это проблема правительства, то ничего не изменится», – проявил настойчивость Линк. «Ну, мы могли бы научить этих парней работать с техникой, мы знаем об этом все», – сказал кто-то из присутствовавших.

Это было 37 лет тому назад. К маю 2013 года инициатива, известная как «Projeto Pescar», помогла 21747 учащимся получить образование. Координацией этого проекта занимаются 36 сотрудников, которым помогают более 3500 добровольцев. Фонд,



Джеральдо Толленс Линк



Джеральдо Толленс Линк, председатель правления компании Linck

имеющий 142 филиала в Бразилии, 27 в Аргентине, один в Парагвае и один в Анголе, объединяет одиннадцать компаний, включая Volvo. Еще удивительнее то, что почти 80% учащихся вскоре после окончания курсов получают работу.

ОБЪЕДИНЯЯ МЕСТНОЕ СООБЩЕСТВО

Однако проект вставал ноги с большим трудом. В 1976 году группа сотрудников дилера Volvo каждый день собиралась в 7 часов утра перед работой, чтобы обсудить, какими способами можно объединить местное общество для реализации их идеи. Вскоре они нашли сестру Марию Хосе Тревисан, которая помогла им набрать первую группу учащихся, однако другие люди не проявляли никакого энтузиазма.

«Мы обратились в ряд государственных организаций и попросили их помочь в осуществлении социального проекта, ориентированного на неблагополучную молодежь, которая живет неподалеку от офиса нашей компании, – вспоминает Луис Карлос Матте, нынешний председатель управляющего совета Linck.

– Мы хотели дать некоторым из этих юношей шанс получить профессиональные навыки, а затем рекомендовать их работодателям и таким образом предотвратить их превращение в преступников.

– Однако люди, к которым мы обращались, не проявляли никакой заинтересованности. Мы столкнулись с множеством бюрократических барьеров и почти сдались. В конце концов, мы решили действовать самостоятельно, без участия и помощи каких-либо государственных организаций».

УСПЕХ БЛАГОДАРЯ «САРАФАННОМУ РАДИО»

Первое занятие в Технической школе Linck началось утром 8 марта 1976 года. На нем присутствовали 15 учеников и преподаватель Джейр Фик. В декабре того же года эти молодые люди получили дипломы техников.

Вскоре информация о школе стала распространяться из уст в уста. Учащиеся

рассказывали о ней своим друзьям, те – своим родным и соседям. Число учащихся быстро выросло с 15 до 30, затем удвоилось и достигло 60. Через некоторое время заявления о зачислении подавали уже около 200 человек за курс.

Линк и его коллеги с энтузиазмом рекомендовали эту идею своим партнерам по бизнесу и конкурентам, а также предлагали помощь и советы людям, решившим поддержать аналогичный проект.

Вскоре программа обучения была расширена. Помимо механики, молодые люди начали изучать грамматику португальского языка, основы работы в команде и менеджмент. Как и в обычных школах, учеба завершалась выпускным вечером с участием членов семей и других приглашенных гостей.

В 1991 году «Projeto Pescar» получил премию в категории «Образование» от Национальной ассоциации американских торговых палат в Сан-Паулу. Вскоре



Фонд ежегодно ежегодно набирает примерно 3100 учащихся.

началось открытие подобных школ и в других странах.

МНОЖЕСТВО НАГРАД

«После открытия трех школ мы решили создать Фонд «Projeto Pescar», чтобы стимулировать предпринимателей из разных уголков страны вкладывать средства в открытие новых школ, а также оказывать помощь уже существующим, – вспоминает Луис Карлос Матте. – Название нам подсказала китайская мудрость: «Дай человеку рыбу, и он будет сыт один день. Научи человека ловить рыбу, и он будет сыт всегда».

За первой наградой последовало множество других, например, премии Всемирного банка и Фонда Гетулио Варгаса, «Институтская печать» ЮНЕСКО (*), «Детская премия» Фонда Абринк (**), «Лучший человек» и «Премия за гражданственность».

Джеральдо Толленс Линк умер в 1998 году, оставив людям «вероятно, самое важное дело его жизни, которым

он очень гордился, и которое приносило ему большую радость», как говорит его партнер и друг Луис Карлос Матте.

Сейчас фонд, официально ставший в 2000 году независимой организацией, ежегодно набирает примерно 3100 учащихся. «Работа фонда была и остается блестящей, – говорит Матте. – Она дает замечательные результаты и приносит удовольствие всем участникам этой инициативы».

Даже после передачи контроля над программой независимому фонду компания Linck Maquinas продолжает играть важную роль в осуществлении «Projeto Pescar».

Матте руководит фондом «Projeto Pescar», а компания Linck продолжает поддерживать программу посредством обеспечения самой важной составляющей – практического опыта. Классы «Projeto Pescar» находятся на трех предприятиях Linck. Эти учебные подразделения, созданные в Эльдorado-ду-Сул, Пальосе и Куритибе, ежегодно выпускают 20 квалифицированных механиков.

**«ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ
– ЛУЧШАЯ НАГРАДА ДЛЯ ВСЕХ
УЧАСТНИКОВ ЭТОЙ ИНИЦИАТИВЫ».**

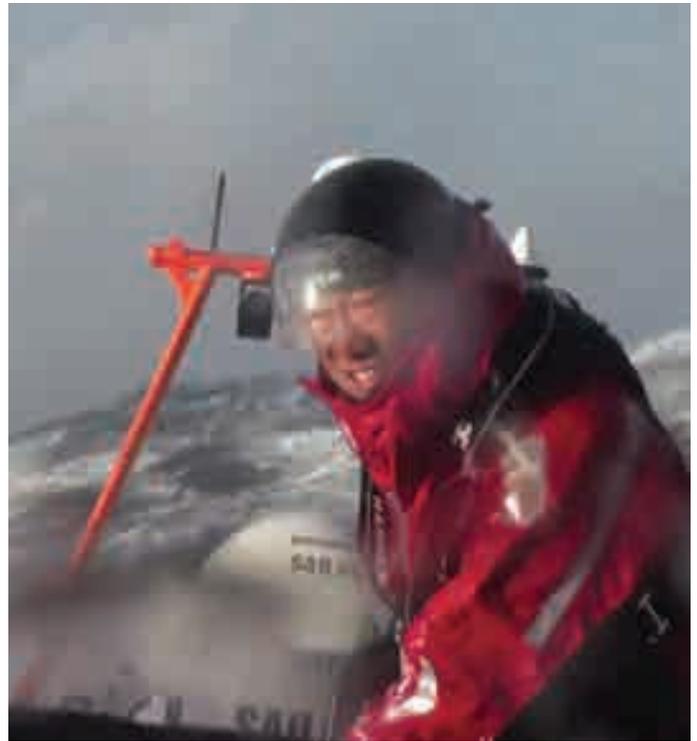
Подразделение в Куритибе (штат Парана) – одно из самых новых в «Projeto Pescar». Оно начало функционировать лишь в этом году как часть проекта по расширению филиала дистрибьютора. Появился новый класс – светлый и хорошо вентилируемый: здесь сквозь стеклянные панели учащиеся могут наблюдать за работой сотрудников филиала и набираться опыта у дистрибьютора Volvo Construction Equipment. 

Текст: Луис Карлос Беральдо и Тони Лоуренс
Фото: Таня Мейнерц и Линк Макинас

(*) Организация Объединенных Наций по вопросам образования, науки и культуры <http://www.unesco.org>
(**) Fundação Abrinq pelos Direitos da Criança e do Adolescente / Спасите детей



Превосходная физическая форма, готовность к тяжелым испытаниям, забота об окружающей среде: познакомьтесь с «универсальным сотрудником» компании Volvo.



Гуо шесть месяцев напряженно тренировался в Соединенном Королевстве.

ГУО КСЯНЬ ВОСЕМЬ ЛЕТ ПРОСЛУЖИЛ МОРЯКОМ ТОРГОВОГО ФЛОТА. ОДНАКО ДАЖЕ ОН, ЧЕЛОВЕК, ПРЕОДОЛЕВШИЙ ПО ВОЛНАМ ОГРОМНОЕ ЧИСЛО МИЛЬ, ИЗУМЛЕН ТЕМ, КАКОЕ БЕЗЖАЛОСТНОЕ ИСПЫТАНИЕ ПРИДЕТСЯ ПРОЙТИ УЧАСТНИКАМ VOLVO OCEAN RACE.

Когда появилась возможность создать команду для гонки 2011/2012 годов, Гуо Ксянь, старший менеджер Volvo Construction Equipment China по развитию послепродажного обслуживания, ухватился за этот шанс. Благодаря своему опыту мореплавания, превосходной физической форме и способности работать в сплоченной команде он стал кандидатом в члены экипажа «Team Sanya».

Гуо – первоклассный пловец, выигравший несколько соревнований, поэтому он был более чем готов к физическим тяготам тренинга для будущих участников океанской гонки. После полумесячной подготовки в Хамбле (Соединенное Королевство) он отправился в испытательное плавание из Хамбла в Дублин в составе команды «Team Sanya».

Он впервые оказался на парусном судне, однако во время 38-часового перехода в Ирландию ему довелось почувствовать, что такое скорость в 25 узлов. Несмотря на то, что Гуо был буквально брошен в морскую стихию, он превосходно справился с этим вызовом, однако почувствовал облегчение по прибытии в Дублин, где ему – также впервые – вместе с товарищами по экипажу довелось выпить заслуженную пинту разливного пива Guinness!



Volvo Ocean Race считается самым тяжелым в мире состязанием яхтсменов.

«ГУО СТАЛ КАНДИДАТОМ В ЧЛЕНЫ ЭКИПАЖА «SANYA»
БЛАГОДАРЯ СВОЕМУ ОПЫТУ, ПРЕВОСХОДНОЙ
ФИЗИЧЕСКОЙ ФОРМЕ И УМЕНИЮ РАБОТАТЬ В
КОМАНДЕ».

НЕЗАБЫВАЕМЫЙ ОПЫТ

«Это был самый незабываемый опыт в моей жизни, – говорит он. – Нам приходилось бороться с неистовым ветром и холодной морской водой. Это было очень трудно, но мы все равно получили удовольствие от этого путешествия».

Гуо не попал в окончательный состав команды из-за отсутствия опыта управления яхтой, и все же он наслаждался каждой секундой. «Это был превосходный опыт, который изменил мое представление об этом спорте. Тренинг был трудным, однако без него никто не выдержит столь тяжелую гонку. Это самое безжалостное парусное состязание в мире. Однако я мечтаю об участии в Volvo Ocean Race 2014-2015 г.г.».

Тем временем Гуо есть чем занять себя на суше как сотруднику Volvo Construction Equipment. Он пришел в компанию в 2004 году на должность инженера по обслуживанию, затем стал региональным менеджером по обслуживанию, а сейчас отвечает за разработку дилерского программного и аппаратного обеспечения для послепродажного обслуживания. Volvo CE, говорит он, «не просто компания, где я работаю, это семья, которую я люблю».

«Меня с самого начала привлекала культура Volvo. Я люблю синий цвет, синеву морской воды, синий логотип Volvo;

иногда кажется, что у меня даже кровь синего цвета. Я горжусь тем, что работаю для Volvo вместе с командой Volvo CE Region China».

ГОРДОСТЬ

Важный источник гордости для Гуо – новая горячая линия 400Plus, разработанная специально для китайского рынка. Клиенты из всех частей страны могут звонить в любой день, в любое время суток, чтобы договориться об обслуживании, заказать запчасти и проверить статус доставки. Этот сервис также поддерживает информирование в реальном времени посредством SMS – клиенты получают текстовые сообщения с ожидаемым временем прибытия техники или сведениями о наличии запасных частей в различных провинциях.

Как родилась эта идея? «В Китае при появлении деловых возможностей клиенты переезжают со своими машинами из одной провинции в другую, – отвечает Гуо. – Однажды клиент пожаловался на то, что ему не удается связаться с местным дилером из-за того, что он не знает его контактный номер в этом регионе. Тогда мы подумали – почему бы не создать общенациональную платформу с одним номером горячей линии, чтобы обслуживать клиентов, где бы они ни находились?»

Получив одобрение и поддержку китайского руководства, мы осуществили наш проект всего за шесть месяцев – от замысла до успешного воплощения».

Это значительно уменьшило число разочарованных китайских клиентов, которые иногда могли лишь гадать, как долго машина будет оставаться в нерабочем состоянии. Также этот проект вдохнул новую жизнь в весь процесс обслуживания – теперь все, от заказчика до техника и сотрудников дилеров, знают текущее положение дел в любой момент времени.

ИНТЕГРИРОВАННЫЙ СЕРВИС

«Послепродажное обслуживание играет важную роль в обеспечении удовлетворенности и удержании клиентов, оно повышает их верность бренду, – говорит Гуо. – Соответствовать ожиданиям заказчиков или превосходить их на огромном появляющемся рынке, таком как китайский, нелегко. Горячая линия 400Plus – интегрированный послепродажный сервис, отличающий Volvo от конкурентов. Его можно назвать «полным пакетом».

Сейчас горячая линия 400Plus успешно функционирует, и Гуо ждут новые задачи. Ему предстоит войти в команду, которая возглавит реализацию проекта «Лидерство в области



«ПОСЛЕПРОДАЖНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
ИГРАЕТ ВАЖНУЮ РОЛЬ В ОБЕСПЕЧЕНИИ
УДОВЛЕТВОРЕННОСТИ И УДЕРЖАНИИ КЛИЕНТОВ,
ОНО ПОВЫШАЕТ ИХ ВЕРНОСТЬ БРЕНДУ».

обслуживания», призванного повысить конкурентоспособность и прибыльность послепродажного обслуживания клиентов китайскими дилерами.

После работы Гуо любит плавать в бассейне, а также проводить время со своей юной дочерью, вместе готовить еду и пить чай Тегуаньинь. Кроме того, он страстный защитник окружающей среды, поэтому добирается до работы не на автомобиле, а на велосипеде. **VM**

Текст: Дэн Уоддел



ЮБИЛЕЙ VOLVO OCEAN RACE

В течение 40 лет Volvo Ocean Race создает героев на своем легендарном маршруте, охватывающем всю планету. Чтобы отметить эту немаловажную для нас дату, мы решили рассказать об истории этого уникального состязания, которое и по сей день остается одним из самых серьезных испытаний для яхтсменов со всего мира.



«Безопасность экипажа и сохранность яхты – наши главные приоритеты».

8 сентября 1973 года 17 яхт со 167 смелыми первопроходцами покинули Портсмут. Этот старт ознаменовал начало проекта, необычного во многих отношениях. Телевизионные материалы о той гонке способны удивить даже современного зрителя: в состязании участвовали большие деревянные суда с просторными внутренними помещениями, провизия включала в себя пиво, вино и мясные продукты. Некоторые команды нашли место даже для кока!

Однако если кто-то из участников гонки и думал, что его ждет развлекательный круиз, то он быстро избавился от подобных заблуждений, когда яхты вошли в ледяные воды Южного Океана.

«Невозможно бояться того, чего вы не знаете, – говорит Грант Дэлтон, шестикратный участник этого состязания (впервые участвовал в регате 1981-82 годов на яхте «Flyer»). – Они даже не представляли, какими суровыми будут условия: насколько сильно они будут мерзнуть и промокать». Казалось, что гонка никогда не состоится снова, однако дальнейшая поддержка регаты 1977-78 годов со стороны компании Whitbread и более эффективные меры безопасности помогли создать новую большую флотилию, что обеспечило будущий успех этого состязания.

Во второй регате участвовали такие известные яхтсмены, как Питер Блейк, Робин Нокс-Джонстон, Скип Новак, Пьер Фелманн, Клэр Фрэнсис и Алан Габбей, а также «новичок» гонки – голландский яхтсмен Конни ван Ритшотен, привнесший в эти соревнования свою долю профессионализма.

События развивались с невероятной скоростью. Лайонел Пен обеспечил Франции победу в следующей регате, когда ему было всего 29 лет, а в 1989-90 годах мы увидели первую полностью женскую команду во главе с Трейси Эдвардс и стали свидетелями победы Питера Блейка, завоевавшего на борту «Steinlager 2» все возможные награды.

Четырьмя годами позже Грант Дэлтон насладился последним успехом старых макси-яхт, на смену которым пришли лодки нового поколения – Whitbread 60/Volvo Ocean 60; в число капитанов-победителей тогда вошли американцы Пол Каярд и Джон Костецки.

Затем Джон Костецки победил в регате 2001-02 годов – первом состязании под руководством другого организатора, и с тех пор Volvo Ocean Race продолжает удивлять нас инновациями. Яхты Volvo Open 70 развивали поразительные скорости, однако многие участники считали их слишком мощными. Затем Майк Сандерсон на «ABN Amro One» и Торбен Грэл на «Ericsson 4» одержали потрясающие победы, а позднее Фрэнк Каммас выиграл на «Groupama 4» последнюю регату 2011-12 годов с самым малым преимуществом за всю историю Whitbread/Volvo Ocean Race.

Иногда кажется, что за прошедшие 40 лет в этой гонке изменилось все: от конструкции яхт и профессионализма яхтсменов до бортовых систем коммуникации и провизии, сохраняемой посредством сухой заморозки. Да, эта гонка сильно изменилась внешне, однако ее сущность остается прежней: участники соревнования подвергаются колоссальным испытаниям.

Для двух следующих регат организаторы предлагают новые яхты Volvo Ocean 65 – одинаковой конструкции для каждой команды. Этот шаг не только сокращает расходы, но и переносит акцент с создания как можно более легких и быстрых лодок на повышение их прочности и уменьшение вероятности поломки мачты. Также обязательным стало наличие спасательного люка в транце.

«Безопасность экипажа и сохранность яхты – наши главные приоритеты», – сказал недавно директор Volvo Ocean Race Джек Ллойд. 4 октября следующего года Аликанте стартует гонка 2014-15 годов. Спортсменов ждут безжалостная стужа и обжигающая жара, постоянное ощущение опасности и невероятная усталость. Все это они будут терпеть ради того, чтобы достичь своей цели и финишировать раньше других участников кругосветной регаты.

Единственная награда для победителя – кубок Volvo Ocean Race, и, конечно, почетное право войти в число великих яхтсменов, одержимых победой в этом невероятно тяжелом состязании и способных отдать ради нее все свои силы. **W**

ЭВОЛЮЦИЯ РЕКОРДА:

Яхты «Whitbread 60», «Volvo Ocean 60» и «Volvo Open 70», которые побили мировой рекорд скорости для максимального расстояния, пройденного на однокорпусном судне за 24 часа на гонках Whitbread и Volvo Ocean Race:



1994 Intrum Justitia, 64 фута, Lawrie Smith (Великобритания) - 428 морских миль со средней скоростью 17.83 узлов



1997 Toshiba 64 фута, Dennis Connor (США) - 434.4 морских миль со средней скоростью 18.1 узлов



1997 Silk Cut, 64 фута Lawrie Smith (Великобритания) - 449.1 морских миль со средней скоростью 18.71 узлов



2002 Illbruck, 64 фута, John Kostecki (США) - 484 морских миль со средней скоростью 20.16 узлов



2005 Movistar, 70 футов, Bouwe Bekking (Нидерланды) - 530.19 морских миль со средней скоростью 22.09 узлов



2005 ABN AMRO ONE, 70 футов, Mike Sanderson (Новая Зеландия) - 546.14 морских миль со средней скоростью 22.75 узлов



2006 ABN AMRO TWO, 70 футов, Sébastien Josse (Франция) - 562.96 морских миль со средней скоростью 23.45 узлов



2008 Ericsson 4 70 футов, Torben Grael (Бразилия) - 596.6 морских миль со средней скоростью 24.85 узлов

РАССТОЯНИЕ В МОРСКИХ МИЛЯХ

1973-74: 27,000
1977-78: 26,780
1981-82: 26,095
1985-86: 26,740
1989-90: 32,018
1993-94: 31,975

1997-98: 31,600
2001-02: 32,250
2005-06: 31,250
2008-09: 37,000
2011-12: 39,270
2014-15: 39,895

ПОБЕДИТЕЛИ:



1973-74
Яхта: Sayula II
Капитан: Ramón Carlin (Мексика)



1977-78
Яхта: Flyer. Капитан: Conny van Rietschoten (Нидерланды)



1981-82
Яхта: Flyer. Капитан: Conny van Rietschoten (Нидерланды)



1985-86
Яхта: L'Esprit d'Equipe.
Капитан: Lionel Péan (Франция)



1989-90
Яхта: Steinlager 2. Капитан: Peter Blake (Новая Зеландия)



1993-94 Яхта: New Zealand Endeavour (Maxi class) Капитан: Grant Dalton (Новая Зеландия)



1993-94
Яхта: Yamaha (Whitbread 60 class)
Капитан: Ross Field (Новая Зеландия)



1997-98
Яхта: EF Language
Капитан: Paul Cayard (США)



2001-02
Яхта: Illbruck
Капитан: John Kostecki (США)



2005-06
Яхта: ABN AMRO ONE. Капитан: Mike Sanderson (Новая Зеландия)



2008-09
Яхта: Ericsson 4
Капитан: Torben Grael (Бразилия)



2011-12
Яхта: Groupama 4
Капитан: Franck Cammas (Франция)



**«Вероятно, лучший в мире
грузовой автомобиль для
строительной отрасли»**



В этом году на выставке Bauma состоялась премьера нового грузового автомобиля Volvo FMX. Он устанавливает новые стандарты надежности, управляемости и комфорта для водителя. Президент Volvo Trucks Клас Нильссон назвал FMX «вероятно, лучшим и самым прочным в мире грузовым автомобилем для строительной отрасли».

Выход на рынок этой новой модели укрепляет позиции Volvo Trucks в сегменте тяжелой строительной техники. Первый FMX появился в 2010 году. Современная модель обладает кабиной кардинально новой конструкции, усовершенствованной системой пневматической подвески, увеличенным дорожным просветом и системой рулевого управления Volvo Dynamic Steering – мировой инновацией, призванной значительно повысить безопасность и комфорт при движении. «Для обеспечения прочности и управляемости в самых сложных условиях мы улучшили каждую деталь этого грузового автомобиля», – говорит Нильссон.

«Мы создавали FMX как надежный грузовой автомобиль с широкими возможностями, у нас получился полностью оснащенный грузовик, на 100 % готовый к тяжелой работе. Новый FMX будто герой фильма в стиле «экшн», который и выглядит, и работает лучше всех», – говорит директор по дизайну Рикард Орелл.

ПРЕВОСХОДНЫЙ ОБЗОР, КОМФОРТНОЕ МЕСТО ВОДИТЕЛЯ И ЭРГОНОМИЧНЫЕ ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ

Низкое положение кабины относительно шасси облегчает посадку и высадку водителя, а также обеспечивает отличный панорамный обзор. Это снижает риск повреждения автомобиля и повышает безопасность людей, работающих рядом с ним.

«Обслуживание облегчено благодаря тому, что передние фары также выполняют функцию индикаторов поворота; в них также встроены дневные ходовые огни с сильно наклоненными вниз лучами. При желании клиент может повысить эффективность освещения, заказав биксеноновые фары».

Внутренний дизайн кабины нового Volvo FMX был полностью изменен. Акцент сделан на создании комфортного эргономичного рабочего места водителя. По сравнению с предыдущей моделью было увеличено пространство для водителя, также появились дополнительные отделения для хранения вещей. Водитель чувствует себя комфортно благодаря улучшенному интерфейсу управления и усовершенствованной системе регулировки сиденья.

Новое мобильное приложение «My Truck» дает водителю больше возможностей дистанционно контролировать некоторые



«ЗАДНЯЯ ПНЕВМОПОДВЕСКА ОБЕСПЕЧИВАЕТ ПРЕВОСХОДНЫЙ КОМФОРТ И МАНЕВРЕННОСТЬ ПРИ ЗАГРУЖЕННОМ И ПУСТОМ КУЗОВЕ».

функции грузового автомобиля. Это приложение обеспечивает удаленный запуск обогревателя и позволяет проверять статус сигнализации и замка двери, а также уровни технических жидкостей.

ПРЕВОСХОДНАЯ УПРАВЛЯЕМОСТЬ ПРИ ЛЮБЫХ УСЛОВИЯХ

Ряд инноваций повышает эффективность и внедорожные возможности новой модели. Технология Volvo Dynamic Steering позволяет водителю без усилий управлять тяжелым грузовиком.

Соединенный с рулевым механизмом электродвигатель с электронным управлением – важное технологическое новшество. Этот электродвигатель работает совместно с гидроусилителем рулевого управления и регулируется тысячи раз в секунду собственным электронным блоком управления.

«При движении на низких скоростях электродвигатель берет всю работу на себя, и водитель может управлять грузовиком практически без усилий и напряжения», – объясняет Рикард.

НОВАЯ ЗАДНЯЯ ПНЕВМОПОДВЕСКА

Шасси и трансмиссия сконструированы для повышения производительности этого грузового автомобиля.

«Новая задняя пневмоподвеска – это очень важная область для наших заказчиков-строителей. Она разработана без компромиссов, специально для строительной отрасли, – объясняет Петер Фрлета, эксперт по шасси из компании Volvo Trucks. – Задняя пневмоподвеска обеспечивает превосходный комфорт и маневренность при загрузенном и пустом кузове».

Эта система подвески оснащена автоматическим контролем уровня. Дорожный просвет, равный 300 миллиметрам (12 дюймов), гарантирует отличную проходимость.

I-SHIFT, СОЕДИНЕННАЯ С УЛУЧШЕННОЙ СИСТЕМОЙ ПОЛНОГО ПРИВОДА

Уникальная трансмиссия I-Shift компании Volvo весьма эффективна при маневрировании на малых скоростях. Она также может сочетаться с передним ведущим мостом. Другая новая особенность I-Shift – увеличенный интервал между заменами масла (450 тыс. км / 280 тыс. км).

Система переднего привода была улучшена для повышения внедорожных возможностей и износостойкости.

Новый Volvo FMX предлагается с 11- и 13-литровыми двигателями, отвечающими нормам Евро-6. Двигатель D13 обладает мощностью от 380 до 540 л.с., а D11 – от 330 до 450 л.с. Для рынков, находящихся за пределами Европы, будут предложены двигатели, адаптированные для соответствия требованиям Евро-3, -4 и -5.

Для соответствия требованиям Евро-6 этот двигатель оснащается неохлаждаемой системой рециркуляции выхлопных газов (EGR). Это оптимизирует температуру выхлопных газов и уровни NOx для эффективной последующей обработки.

Клас Нильссон, вероятно, прав – такое количество усовершенствований позволяет новому Volvo FMX претендовать на статус одного из лучших в мире грузовых автомобилей для строительной отрасли. **VM**



За что операторы любят Volvo?

«Я ВОДИЛ И ДРУГИЕ СОЧЛЕНЕННЫЕ САМОСВАЛЫ, НО ИМ ДАЛЕКО ДО VOLVO».



В некоторых местах можно увязнуть в грязи по бедра!

Н

А ПЕРВЫЙ ВЗГЛЯД У ТЬЕРРИ КУИНТАРА И МИШЕЛЯ МАРСЬЯЛЯ НЕ СЛИШКОМ МНОГО ОБЩЕГО. ЭТО – ЛЮДИ РАЗНЫХ ПОКОЛЕНИЙ, ПРИЕХАВШИЕ ИЗ РАЗНЫХ РАЙОНОВ ФРАНЦИИ. У НИХ РАЗНЫЕ ПРОФЕССИИ. ОДИН ИЗ НИХ ОБЛАДАЕТ В ДЕСЯТЬ РАЗ БОЛЬШИМ ОПЫТОМ РАБОТЫ, ЧЕМ ДРУГОЙ.

Один – футбольный болельщик, другой – заядлый охотник. Трудно даже представить их беседующими.

Однако случилось так, что они трудятся на одной строительной площадке возле Пуатье, на западе центральной части Франции. Страсть к технике Volvo – вот что их объединяет.

«Это всего лишь мое личное мнение, но я считаю строительную технику Volvo лучшей», – твердо заявляет Мишель Марсьяль. – Я также думаю, что все мои коллеги, находящиеся здесь, согласятся со мной. Я водил и другие сочлененные самосвалы, но им далеко до Volvo».

«ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО VOLVO!»

«У нас не было возможности выбирать, машинами какой марки мы будем управлять здесь, но если бы мне дали что-то другое, я бы, наверно, угнал одну из машин Volvo!»

Куинтар, 53-летний оператор экскаватора, и 25-летний Марсьяль работают на самой большой в Европе строительной площадке – они создают скоростную



Машины Volvo отлично справляются даже с самыми тяжелыми условиями работы.

«У НАС НЕ БЫЛО ВОЗМОЖНОСТИ ВЫБИРАТЬ, МАШИНАМИ КАКОЙ МАРКИ МЫ БУДЕМ УПРАВЛЯТЬ ЗДЕСЬ, НО ЕСЛИ БЫ МНЕ ДАЛИ ЧТО-ТО ДРУГОЕ, Я БЫ, НАВЕРНО, УГНАЛ ОДНУ ИЗ МАШИН VOLVO!»

железнодорожную магистраль «Южная Европа – Атлантика» длиной чуть более 300 км, которая соединит города Тур и Бордо.

По ней будут ходить французские «trains grande vitesse» – поезда, способные двигаться со средней скоростью около 320 км/ час.

Этот строительный проект, рассчитанный на два с половиной года, можно описать с помощью длинного списка впечатляющих статистических данных. Его стоимость составляет примерно 7 миллиардов евро, он создает тысячи рабочих мест и предусматривает перемещение 46 миллионов кубометров почвы, 30 миллионов из которых затем будут использованы. Кроме того, будут созданы 415 новых мостов, а также виадуки общей длиной 10 тысяч метров.

Строительные работы должны быть завершены к сентябрю 2014 года, после чего будут уложены рельсы, и начнутся масштабные испытания.

ДЛЯ VOLVO ЭТО НЕ ПРОБЛЕМА

Снегопад и дождь в начале 2013 года принесли проекту много трудностей. Возле Пуатье несколько экскаваторов вырезают под землей железнодорожный туннель. Для этого пришлось передвинуть автомобильную дорогу. Когда работа будет

завершена, дорога вернется на прежнее место и будет проходить над новым туннелем.

В момент написания этой статьи строительная площадка выглядит как глубокая расселина из глины, перемешанной с грунтом. По ней невозможно ходить – в некоторых местах можно увязнуть в грязи по бедра. Однако для самосвала А40Е, которым управляет Марсьяль, такие условия не помеха.

«Это очень мощные машины, – говорит он. – Они способны преодолевать участки, залитые жидкой грязью, гораздо лучше, чем другие машины. Другой важный плюс – они более комфортны. При попадании в яму вы ощущаете гораздо более слабый удар. Это имеет огромное значение, ведь при выполнении подобной работы можно очень легко повредить спину».

«БРИЛЛИАНТ, А НЕ МАШИНА»

30-тонный экскаватор EC300D с двигателем Volvo D8H, соответствующим нормам Tier 4i/ШВ и превосходящий предыдущие модели по мощности на 11%, а по крутящему моменту – на 18%, стал для Куинтара, проработавшего в отрасли 25 лет, настоящим открытием.

«До этой работы я никогда не управлял техникой Volvo. По-моему, это настоящий бриллиант. Машина гораздо более чувствительна и легка в управлении, чем все те, которыми я управлял ранее. При этом экскаватор очень мощный и легко врывается в любой грунт или породу.

Я много работал на строительстве дорог и в коммунальном секторе, на строительстве жилых зданий, но никогда не участвовал в столь масштабном проекте, и это доставляет мне подлинное удовольствие, ведь я каждый день узнаю что-то новое.

Здесь в ограниченном пространстве находится множество машин, поэтому обзорность очень важна. Техника Volvo обеспечивает отличный обзор – это как еще одна пара глаз на затылке!»



«ТЕХНИКА VOLVO ОБЕСПЕЧИВАЕТ ОТЛИЧНЫЙ ОБЗОР – ЭТО КАК ЕЩЕ ОДНА ПАРА ГЛАЗ НА ЗАТЫЛКЕ!»

Куинтару и Марсьялю гарантирована работа на два года вперед. Куинтар особенно рад этому. В последние годы жизнь не была к нему так добра: до получения этого контракта он некоторое время был безработным. «Я чувствую себя здесь превосходно», – говорит он.

Марсьяль признается, что он мог бы стать профессиональным футболистом и играть за мадридский «Реал», если бы все сложилось как нужно. А одно время он даже собирался стать бухгалтером.

Теперь Марсьяль управляет сочлененными самосвалами – «сочлененными самосвалами Volvo», подчеркивает он, – и видит в этом свое будущее. **W**

Текст: Тони Лоуренс

Фото: Джулиан Корниш Трестрейл

БУДЬТЕ НА СВЯЗИ БУДЬТЕ В КУРСЕ

Читайте журнал Volvo Spirit во всем мире:

www.volvocepiritmagazine.com



Следите за нами на Twitter и Facebook, загрузите наше бесплатное приложение Spirit iPad, чтобы получить доступ к эксклюзивным статьям, видео и другим материалам...

VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT www.volvoce.com



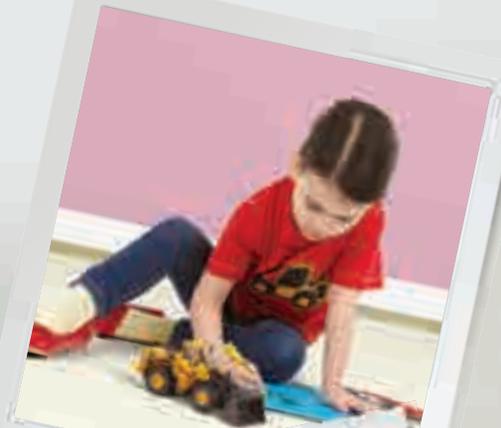
Official Volvo Merchandise

VOLVO

ПРАКТИКА – ПУТЬ К СОВЕРШЕНСТВУ

Стремление к совершенству начинается
в раннем возрасте.

Откройте для себя коллекцию сувениров Yellow Tab на
www.volvomercandise.com



OFFICIAL VOLVO MERCHANDISE

VOLVO

Volvo Merchandise Corporation