

spirit

MAGAZYN VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT



ZIELONA KOPALNIA W CHINACH

MASZYNY VOLVO PRACUJĄ NA TERENIE OBJĘTYM SUROWYMI
NORMAMI OCHRONY ŚRODOWISKA

Ekstremalna akcja ratunkowa: Wozidła przegubowe podejmują wyzwanie w kanadyjskiej Albercie

W centrum uwagi: Innowacja – powietrze, którym oddychamy

Kluczowi klienci: Volvo w pełni koncentruje się na potrzebach partnerów

Kącik operatora: Operator pomaga umieścić zakątek Nigerii na mapie

Ponadto: Dzięki maszynom drogowym Volvo niemożliwe staje się możliwe w Rosji oraz nieoceniony CareTrack w Indiach





ZAWSZE PRZY TOBIE

Volvo dostarcza szeroką gamę produktów i usług, które służą właścicielom maszyn przez wiele lat po dokonaniu zakupu. Volvo zapewnia kompleksowe rozwiązania odpowiednie dla Twoich potrzeb, obejmujące wszystkie aspekty produktywnego życia maszyny – od finansowania zakupu poprzez obsługę serwisową, części, aż po telematykę – przez cały okres życia maszyny, aż do jej renowacji lub likwidacji. Wszystkie usługi mają na celu maksymalizację wydajności, produktywności, zyskowności, a co najważniejsze... spokoju ducha. Więcej szczegółów możesz uzyskać u swojego lokalnego dealera lub na stronie www.volvoce.com

VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT



spis treści

- 5 **Zielona kopalnia w Chinach**
Maszyny Volvo pracują w Syczuanie, gdzie surowe normy dotyczące ochrony środowiska wpływają na wybór maszyn – bez uszczerbku dla wydajności.
- 13 **Ekstremalna akcja ratunkowa**
Wozidła przegubowe Volvo ratują życie ludzi podczas dramatycznej powodzi w Albercie.
- 21 **Volvo Blaw Knox seria 7000**
Pierwsze rozściełacze Blaw Knox w pełni zaprojektowane i opracowane przez Volvo wywołują sporą ekscytację.
- 29 **Jak sprawić, aby niemożliwe stało się możliwe**
KDB Rosja i Volvo: przykład na to, jak współpraca dwóch firm może pomagać im w rozwoju i opracowywaniu rozwiązań nawet najtrudniejszych problemów.
- 37 **Life Through a Lens**
Nick Bice – człowiek z żelaza w samym centrum rewolucji, jaką przechodzą regaty Volvo Ocean Race.



Przetrwają najlepsi

Karol Darwin powiedział kiedyś, że przetrwa nie ten gatunek, który jest najsilniejszy czy najbardziej inteligentny. Przetrwają ten, który najlepiej potrafi adaptować się do zmian.

W swojej 181-letniej historii Volvo CE pokonało długą drogę od miejsca urodzenia w szwedzkiej Eskilstunie do dzisiejszej pozycji globalnego giganta przemysłowego. To właśnie umiejętność adaptacji pozwoliła firmie utrzymać konkurencyjność. Ale Volvo nie tylko reaguje na zmiany w otoczeniu; idzie o krok dalej i sprawia, że zmiany toczą się w dobrym kierunku. I tak samo, jak było w 1832 r., innowacja jest w Volvo CE priorytetem.

Oczywiście innowacja nie polega wyłącznie na rozwoju zaawansowanej technologii czy tworzeniu futurystycznych maszyn koncepcyjnych. Często chodzi o stopniowe ulepszanie jakości, bezpieczeństwa oraz dbałości o środowisko w produktach Volvo. W tym wydaniu magazynu Spirit Anders Larsson, szef działu technologii, wyjaśnia znaczenie pierwszego w historii Forum Innowacji Volvo CE, gdzie zaproszeni dziennikarze mieli okazję przekonać się, iż innowacja jest wpisana w DNA Volvo.

Jedną z ostatnich innowacji Volvo, silniki spełniające normy Tier 4 Final/Stage IV, zaczynają właśnie być dostarczane do klientów – z tego względu temat wydajności paliwowej i redukcji emisji jeszcze nigdy nie znalazł się pod tak baczna obserwacją. I to nie tylko na rynkach, których dotyczą nowe przepisy – są to obecnie kwestie globalne. Dobrym przykładem jest tu zielona kopalnia Lomon Panzhihua w prowincji Syczuan w południowo-zachodnich Chinach. Sprawdzamy, w jaki sposób niektóre innowacje Volvo CE w zakresie ochrony środowiska są w kopalni wprowadzane w życie – co sprawia, że konkurencja zostaje w tyle.

Dla Volvo CE innowacja dotyczy także sposobu, w jaki firma współpracuje z klientami i adaptuje maszyny do ich wymagań. Opowiadamy, jak w Rosji Volvo CE współdziała ze swoim klientem firmą KDB przy budowie infrastruktury na Olimpiadę 2014 w Soczi, gdzie najlepsi z najlepszych docisną możliwości ludzkiej biologii do ostatnich granic. Podobnie jak sportowcy, Volvo i KDB sprawiają, że to, co pozornie niemożliwe, staje się możliwe dzięki flocie silnych i sprawnych maszyn drogowych.

I wreszcie wśród wszystkich historii, które dla Was wybraliśmy, nie wolno nam pominąć opowieści o dzielnej rodzinie Smithów z Alberta w Kanadzie, którzy, gdy latem 2013 r. powódź uwięziła ich sąsiadów w domach, wykorzystali swoje wozidła z platformami w



Klas Magnusson

szlachetnym i nieoczekiwanym celu. Niestety zmodyfikowane wozidła przegubowe – jedyne dwa takie egzemplarze na świecie – nie przetrwały naporu powodzi, jednak dzięki ich unikalnym atrybutom oraz pomysłowości właścicieli przetrwało 1000 osób przez nie uratowanych.

Volvo CE ewoluje, a wraz z nim także magazyn Spirit. W kolejnym wydaniu przywitamy Was nową szatą graficzną, jak również wiadomościami o najnowszych innowacjach, które pozwalają Volvo CE rok w rok utrzymywać się na prowadzeniu.

WYDAWCA Volvo Construction Equipment

REDAKTOR NACZELNY Klas Magnusson **REDAKTOR POMOCCNICZY** Klas Magnusson

PRODUKCJA REDAKCYJNA I PROJEKT EMG Communications Ltd

AUTORZY TEKSTÓW Niall Edworthy, Tony Lawrence, Dan Waddell, Holly Brace, Chi-an Chang

ZDJĘCIA Julian Cornish Trestrail

KORRESPONDENCJE PROSIMY PRZESYLAĆ NA ADRES: VOLVO SPIRIT, VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT, HUNDERENVELD 10 – 1082 BRUKSELA, BELGIA LUB E-MAILEM NA ADRES: VOLVO.SPIRIT@VOLVO.COM

WSZELKIE PRAWA ZASTRZEŻONE. ZABRONIONA JEST REPRODUKCJA, TRANSMISJA LUB PRZECHOWYWANIE W SYSTEMACH ARCHIWIZACJI DANYCH NINIEJSZEJ POZYCJI, W CAŁOŚCI LUB JEJ CZĘŚCI (TEKSTU, DANYCH, ZDJĘĆ), W JAKIEJKOLWIEK FORMIE I W JAKIKOLWIEK SPOŚÓB, BEZ UZYSKANIA UPRZEDNIEJ ZGODY NA PIŚMIE OD FIRMY VOLVO MASZYNY BUDOWLANE. VOLVO MASZYNY BUDOWLANE NIE PODZIELA WSZYSTKICH POGŁADÓW WYRAŻONYCH W OPUBLIKOWANYCH MATERIAŁACH I NIE PONOSI ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA ICH POPRAWNOŚĆ. CZTERY EDYCJE NA ROK – WYDRUKOWANO NA PAPIERZE PRZYJAZNYM ŚRODOWISKU.



DEALER NETWORK

TOTAL SOLUTIONS



PRODUKTY I USŁUGI VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT: WYSTARCZY KLIKNAĆ

Znajdź swojego lokalnego dilera
na www.volvoce.com



CUSTOMER SERVICE



RELIABILITY





Zielona kopalnia w Chinach

LI BAI, WIELKI POETA ŻYJĄCY W STAROŻYTNYCH CHINACH, POWIEDZIAŁ KIEDYŚ, ŻE DROGI SYCZUANU SĄ „BARDZIEJ NIEDOSTĘPNE NIŻ NIEBO”, PODCZAS GDY DU FU, INNY ZNANY CHIŃSKI POETA, NAPISAŁ: „Z OKNA WIDZĘ ODWIECZNE ŚNIEGI WIELKIEJ GÓRY ZACHODNIEJ.” PRZEZ STULECIA TEN NIEZWYKŁY TEREN O WIELOWIEKOWEJ KULTURZE WYTWORZYŁ BOGATE ZASOBY I WYDAŁ Z SIEBIE NIEZWYKŁYCH LUDZI – A TAKŻE DAŁ POCZĄTEK LEGENDOM O SYCZUANIE, ZWANYM „KRAINĄ OBFITOŚCI”.

In the southwest of Sichuan, there is a beautiful and legendary. W południowo-wschodniej części Syczuanu położone jest piękne, legendarne miasto – Panzhihua. W ciągu ostatnich czterdziestu lat Panzhihua stało się kluczowym ośrodkiem przemysłu stalowego, energetycznego oraz wydobycia wanadu i tytanu oraz przekształca się w miasto przemysłowe. Dzięki bogatym zasobom mineralnym i stale rosnącemu popytowi na te minerały przemysł wydobywczy przeżywa tu rozkwit.

Jednak w rozległym industrialnym krajobrazie Panzhihua widoczny jest soczyście zielony obszar. Na mapie wygląda jak olbrzymie zielone morze. W rzeczywistości jest to teren porośnięty drzewami – drzewa ciągną się, jak okiem sięgnąć. To zielona kopalnia, założona przez Lomon Corporation.

Lomon Corporation pojawiła się w Chinach w 2003 r.; to duże prywatne przedsiębiorstwo zajmuje się wszechstronnym rozwojem i wykorzystaniem fosforu, tytanu, produktów biochemicznych oraz magnetytu wanadowo-tytanowego. Od chwili zakupu kopalni w 2007 r. firma koncentruje się głównie na wydobyciu rud fosforu. Należąca do Lomon Corporation kopalnia w Panzhihua narzuca rygorystyczne wymogi w zakresie okrywy roślinnej, zapobiegania pyleniu i kontroli emisji. Co roku musi przejść surowe inspekcje przeprowadzane przez organy odpowiedzialne za ochronę środowiska. Stąd tytuł „zielona kopalnia” jest zasłużony i firma bardzo go sobie ceni.

SPRZĘT, KTÓRY NADAŻY ZA SZYBKIM ROZWOJEM

Surowe normy dotyczące środowiska, obowiązujące w bazie Lomon Panzhihua, znajdują odzwierciedlenie w wyborze sprzętu. Od sprzętu wydobywczego firma wymaga wysokiej wydajności i niskiego poziomu emisji. Wydobycie mocno obciąża stal stosowaną w sprzęcie, zwłaszcza zęby łyżki, dlatego musi ona być najwyższej jakości, aby wytrzymać ciężkie warunki pracy i szybki rozwój firmy. Pewnego razu baza Lomon Panzhihua zakupiła osiem koparek z dwóch różnych marek. W oparciu o porównanie poziome firma wybrała następnie koparki Volvo. Początkowo były cztery; teraz przy pracach prowadzonych przez firmę w Panzhihua pracują 23 koparki Volvo, w tym modele EC360 i EC460.

Według informacji z Panzhihua jednodniowy przestój koparki oznacza stratę 3,500 m³ minerałów. Dlatego dla rozwijającej się firmy jakość sprzętu ma kluczowe znaczenie. „Głównym powodem, dla którego zawsze wybieramy maszyny budowlane Volvo, jest ich stabilna i wydajna praca”, powiedział pan Wu, inżynier obsługi. „Volvo stało się teraz naszym głównym dostawcą dla operacji wydobywczych. Ponieważ do moich obowiązków należy obsługa i konserwacja sprzętu ciężkiego, najbardziej cenię sobie silniki Volvo, bo najradziej się psują. Silnik jest sercem maszyny, a także kluczem do jej wytrzymałości”.





**„GŁÓWNYM POWODEM, DLA
KTÓREGO ZAWSZE WYBIERAMY
MASZYNY BUDOWLANE VOLVO,
JEST ICH STABILNA I WYDAJNA
PRACA”.**





„SILNIK JEST SERCEM MASZyny, A TAKŻE KLUCZEM DO JEJ WYTRZYMAŁOŚCI”.

WYSOKA WYDAJNOŚĆ PRZY NISKICH KOSZTACH

Pył w kopalni i temperatura, która w lecie czasem przekracza 40°C, mogą stanowić trudność, ale maszyny Volvo radzą sobie dobrze. Jedna z koparek Volvo przepracowała w bazie już 18 200 godzin.


Układy hydrauliczne Volvo idealnie współpracują z silnikiem, zapewniając wysoką wydajność na stałym poziomie. Właśnie dlatego od czasu wprowadzenia koparek Volvo wydobywanie bazy Lomon Panzhihua wciąż rośnie, a wydajność sprzętu zwiększyła się aż o 90%. Wysoka wydajność, niskie koszty utrzymania i dobre osiągi stały się solidnym fundamentem dla kontroli kosztów sprzętu w firmie.

Firma przeprowadziła testy porównawcze części Volvo i części innych producentów. Części Volvo zapewniły bardziej stabilną pracę i dłuższą żywotność maszyn oraz zdecydowanie poprawiły wydajność przez długi czas bezawaryjnej pracy i niską awaryjność. Dlatego od dłuższego czasu baza Panzhihua konsekwentnie używa oryginalnych części z Volvo. Mimo stosunkowo wysokiej ceny takie części stanowią większą wartość niż inwestowanie w nieustanne wymiany. Można oczekiwać, że koparka Volvo w pełnej kondycji roboczej zamortyzuje się w ciągu dwóch lat. Tymczasem baza Panzhihua przedłuża żywotność sprzętu przez regularne przeglądy i konserwację, dzięki czemu inwestycja w dużym stopniu zwraca się. Żadna koparka Volvo nie została jeszcze oddana na złom.

WYKwalifikowani operatorzy, doskonałe szkolenia i pomoc na zawołanie

Aby te koparki Volvo mogły być w pełni wykorzystane, zasadniczą kwestią jest wyszkolenie i znalezienie doskonałych operatorów. Firma wymaga, aby operatorzy posiadali rządowy certyfikat operatora, ponadto, co roku muszą poddawać się całościowej ocenie. Baza Panzhihua wydaje mnóstwo pieniędzy na szkolenie pracowników. Firma przykłada także dużą wagę do profesjonalnych szkoleń na sprzęcie Volvo, w których teoria łączy się z praktyką. „Szkolenia są dla nas bardzo przydatne”, powiedział operator Xiao Mou. „Na przykład zdobyliśmy dogłębną wiedzę na takie tematy jak codzienna konserwacja, wymiana oleju i nawyki kierowców. Od lat jestem operatorem koparki Volvo EC460. Teraz wiem, że maszyny potrzebują troski tak samo, jak ludzie”.

Ważną rolę w prowadzeniu programu szkoleniowego, który został opracowany specjalnie dla bazy Lomon Panzhihua, odgrywa Chengdu Fusheng Construction Machinery Co. Ltd., autoryzowany diler Volvo Construction Equipment. Pracownicy Fusheng występują w roli instruktorów, którzy oferują profesjonalną pomoc uczestnikom szkoleń i mechanikom. Chociaż lotnisko w Panzhihua od dwóch lat nie działa i transport podlega ograniczeniom, gdy zdarza się telefon z bazy Lomon Panzhihua, ludzie z Fusheng docierają do Panzhihua najszybciej, jak się da, aby zidentyfikować i usunąć usterkę. „Firma Fusheng ma w kopalni zespół serwisowy”, powiedział Zhang Shiyin, menedżer ds. operacji w firmie. „Kiedy tylko są potrzebni, są zawsze na zawołanie. Coraz szybszy wzrost naszej produkcji zawdzięczamy silnemu wsparciu Volvo. Volvo jest dla nas nie tylko ważnym kontrahentem, ale także nieocenionym partnerem strategicznym”.

Volvo towarzyszy krok po kroku bazie Lomon Panzhihua w tym okresie niewiarygodnego wzrostu. Podobnie jak Volvo, mimo błyskawicznego rozwoju firma angażuje się w ochronę środowiska. Kwestia środowiska to odpowiedzialność, a także świadomość: trzeba dbać o ludzi wokół siebie, dbać o swoje relacje z partnerami, dbać o dary natury – tak, jak starają się to robić w zielonej kopalni w Panzhihua. 



Firma Chongqing – co znaczy „Podwójne święto” – CQRH i prezes holdingu grupy Huigong, pan Wang Zongbai, mają mnóstwo powodów do świętowania!



Ośrodek zajmuje obszar 6000 m² i uważany jest za wiodący zakład profesjonalnej mechaniki remontowej w południowozachodnich Chinach.

WLICZĄCE BLISKO 29 MLN MIESZKAŃCÓW CHONGQING (CO ZNACZY „PODWÓJNE ŚWIĘTO”) JEST JEDNYM Z NAJWIĘKSZYCH MIAST POŁUDNIOWO-ZACHODNICH CHIN I JEDNYM Z CZTERECH MIAST WYDZIELONYCH CHIŃSKIEJ REPUBLIKI LUDOWEJ. CHONGQING OBEJMUJE 19 DZIELNIC, 15 POWIATÓW ORAZ 4 POWIATY AUTONOMICZNE, MA BOGATĄ HISTORIĘ I PEŁNI ROLĘ CENTRUM EKONOMICZNEGO DORZECZA JANGCY.

Miasto jest położone między Wyżyną Tybetańską i Qinghai oraz równiną na wysokości środkowego i dolnego odcinka Jangcy, przecinaną rzekami i otoczoną górami od północy, wschodu, południowego wschodu oraz południa. Cały ten duży obszar od północy i południa obniża się ostrymi wzniesieniami i uskokami w kierunku rzeki Jangcy, a jego podzwrotnikowy klimat charakteryzują wilgotne monsuny.

W celu przyspieszenia rozwoju i miasta, i zachodnich terenów Chin, w marcu 1997

r. Chongqing został wydzielony z prowincji Syczuan i stał się autonomicznym organizmem miejskim.

WIELE DO ZAOFEROWANIA

Jest to ważny ośrodek produkcyjny i siedziba branży transportowej, a w lipcu 2012 r. w raporcie opublikowanym przez Economist Intelligence Unit miasto zostało wymienione jako jedno z 13 rodzących się w Chinach megamiast. W Chongqing dokonuje się także gwałtowna urbanizacja – statystyki wskazują, że nowe



Autoryzowane „Południowo-zachodnie centrum naprawy maszyn używanych” Volvo Construction Equipment zostało otwarte 19 lipca, powitano je z entuzjazmem.

„CQRH JUŻ OD DAWNA WSPÓŁPRACUJE Z VOLVO CE”.

budownictwo pozwala zwiększyć powierzchnię użytkową na potrzeby mieszkaniowe, komercyjne i przemysłowe o 137 tys. m.kw. dziennie.

Chongqing jest trzecim co do wielkości ośrodkiem w Chinach pod względem produkcji samochodów i największym – motocykli, roczna produkcja wynosi 1 milion samochodów i 8,6 mln motocykli. Jest to także jedno z dziewięciu największych centrów przemysłu produkcji żelaza i stali oraz jeden z trzech głównych producentów aluminium w Chinach. Jednak nadal ważną dziedziną pozostaje rolnictwo, do głównych produktów zalicza się ryż i owoce, zwłaszcza pomarańcze. Region obfituje w zasoby naturalne, występują tu duże złoża węgla, gazu ziemnego i ponad 40 rodzajów minerałów.

Aby przyciągnąć inwestycje, miasto zainwestowało duże środki w infrastrukturę. Sieć drogowa i kolejowa łącząca Chongqing z pozostałą częścią Chin została rozbudowana

i zmodernizowana, a pobliska elektrownia wodna Zapora Trzech Przełomów (największa na świecie) po zakończeniu prac budowlanych nie tylko będzie zaopatrywać miasto w elektryczność, ale także umożliwi statkom oceanicznym wejście do portu Chongqing na rzece Jangcy. W odpowiedzi na te działania zagraniczni inwestorzy z sektora bankowego, finansowego i detalicznego oraz inne międzynarodowe firmy zdecydowały się na inwestycje w Chongqing, a Volvo Construction Equipment poszło ich śladem.

INWESTOWANIE W WYSOKIEJ JAKOŚCI USŁUGI

Autoryzowane „Południowo-zachodnie centrum naprawy maszyn używanych” Volvo Construction Equipment zostało otwarte 19 lipca, powitano je z entuzjazmem. Jest to czwarte centrum naprawy maszyn używanych w Chinach, a na południowym zachodzie pierwsze, które obsługuje rynek wtórny. Firma Chongqing Ruihao Construction Equipment Technology Services Ltd. (CQRH), jeden z największych dilerów sieci Volvo CE w Chinach, zainwestowała na rzecz Volvo CE ponad 130 mln juanów.

Firma CQRH stworzyła tu obiekty, w tym biura, warsztat, centrum pokazów, salę wykładową, nawet hotel. Ośrodek zajmuje obszar 6000 m² i uważany jest za wiodący zakład profesjonalnej mechaniki remontowej maszyn oraz magazyn typu

4S w południowo-zachodnich Chinach. 4S oznacza sprzedaż, części zamienne, serwis, przegląd (ang. sales, sparepart, service, survey); tym samym ośrodek oferuje wysokiej jakości pakiet usług.

CQRH już od dawna współpracuje z Volvo CE, a teraz może zapewnić klientom nie tylko nowe maszyny, ale także części, usługę wymiany maszyn używanych, konserwację sprzętu i renowację. Ukończenie budowy południowo-zachodniego centrum naprawy maszyn używanych to początek nowego, ekscytującego etapu w rozwoju CQRH.

Firma CQRH powstała w 2004 r. w oparciu o inwestycję kapitałową w wysokości 18 mln RMB (3 mln USD), była jedną z pierwszych firm, które uzyskały dostęp do rynku w Chongqing, jest jedynym dilerem Volvo CE w Chongqing i w ciągu ostatnich 9 lat dostarczyła klientom tysiące maszyn Volvo CE. CQRH zbudowała magazyn 4S w ścisłej zgodzie z wymogami, jakie Volvo CE stawia dilerom, i teraz oferuje klientom dystrybucję maszyn, usługi związane z naprawą oraz dostarczaniem części zamiennych.

PODEJŚCIE FIRMY

Firma podchodzi do rozwoju perspektywicznie. W celu zaspokojenia potrzeb rynku i dywersyfikacji modelu biznesu zbudowano niezależny warsztat remontowy, który umożliwia wykonywanie konserwacji sześciu dużych maszyn jednocześnie.

W CQRH przykładą się także dużą wagę do kompetencji pracowników, uważając, że o ile zyski może wygenerować wyjątkowy zespół sprzedawców, o tyle kluczem do przyszłego rozwoju jest profesjonalny zespół inżynierów mechaników. Zarówno zespołowi sprzedawców, jak i mechaników oferuje się szkolenia i udogodnienia, aby motywować pracowników i zarazem zwiększać wydajność. Firma doświadczyła wielu zmian, jakie wydarzyły się w Chinach w ciągu ostatnich lat, ale stale kładzie nacisk na utrzymanie pozycji wysokiej jakości dostawcy; to podejście przynosi korzyść miastu Chongqing i wzmacnia relacje partnerskie CQRH z Volvo CE.

DŁUGOFALOWA WSPÓŁPRACA

CQRH jest spółką zależną w całości należącą do grupy Chongqing Huigong Industrial Co., Ltd. (CQHG), utworzonej w 1990 r. CQHG jest właścicielem ponad dwudziestu spółek, w których liczba pracowników przewyższa 2000, i jako grupa spółek działa w branży maszyn budowlanych, mechaniki i odzyskiwania części. Obecny obszar działalności CQHG obejmuje Chongqing oraz prowincje Syczuan, Kuejczou i Junnan.

Grupa Chongqing Huigong Industrial Co., Ltd. rozpoczęła współpracę z Volvo CE w 2003 r., stając się jedynym dilerem Volvo CE w Chongqing i Kuejczou. W 2004 r. z myślą

o sprzedaży produktów Volvo CE powstały należące do Grupy CQHG spółki Chongqing Ruihao Construction Equipment Technology Services Ltd. (CQRH) oraz Guizhou Ruihao Construction Equipment Technology Services Ltd. W miastach Guiyang i Chongqing utworzono spełniające standardy Volvo CE magazyny 4S.

Działalność grupy obejmuje większość prowincji południowozachodnich Chin. Pan Wang Zongbai, prezes holdingu Huigong, do którego należy spółka CQHG, uważa Volvo za niezawodną markę, podziwianą przez ceniących jakość klientów, co także może otwierać przed firmą duże możliwości biznesowe i przynosić zyski.


RELACJE SĄ KLUCZOWE

CQRH od lat blisko współpracuje z Volvo CE. Przykładem może być pierwsze seminarium na temat technologii Volvo Construction Equipment zostało osobiście zaplanowane i zorganizowane przez pana Wang, by przedstawić Volvo CE jako znaną światową markę setkom klientów. Choć w tamtym okresie Volvo CE dopiero wchodziło na rynek chiński, podczas tego wydarzenia na miejscu sprzedano 13 koparek Volvo!

Pan Wang, rocznik 1962 r., ma tytuł inżyniera, w 1989 r. założył własną firmę budowlaną. Jako prezes CQHG i spółek zależnych pan Wang od wielu lat utrzymuje bliskie relacje z Volvo CE. CQRH jest dla Volvo CE jednym z najważniejszych dilerów w Chinach, spółka mocno angażuje się w sprawy i działalność Volvo CE w regionie. W 2012 r. oddział grupy Huigong, Enrich, zdobył pierwsze miejsce w konkursie umów dilerkich Volvo CE i tym samym zakwalifikował się do udziału w spotkaniu z okazji regat Volvo Ocean Race w Irlandii. Pan Wang uczestniczył w tym niezwykłym wydarzeniu.

Jako zapalony golfista pan Wang wziął także udział w organizowanym przez Volvo CE turnieju Volvo World Golf Challenge. Towarzyszył klientom i uczestniczył we wszystkich wydarzeniach w ramach turnieju. Jeden z jego klientów zdobył nawet wtedy pierwsze miejsce!

„Wierzę w strategię posprzedawczą Volvo CE”, mówi pan Wang. „Południowo-zachodnie centrum naprawy maszyn używanych zostało zbudowane po wieloletnich przygotowaniach i jest uważane za nowy etap rozwoju CQRH”.

W mieście „Podwójnego święta” CQRH i Volvo Construction Equipment stanowią przykład wspianego partnerstwa, przed którym rysuje się piękna przyszłość, a kto wie... może i oni będą mogli zaplanować jeszcze kilka własnych „podwójnych świąt”. 



Ekstremalna akcja ratunkowa

Wozidła przegubowe pokonują niekiedy bardzo trudny teren, transportując kamienie, ziemię, gruz i inne materiały. Przedzierają się przez głębokie błoto, wspinają się na stromizny i pokonują koleiny, które nawet nie przypominają dróg. Jednak latem 2013 r. podnosząca się mętna woda powodziowa przykrywała prawdziwe niezbadane terytorium. Nawet właściciele wozideł nie wiedzieli, czy maszyny sprostają wyzwaniu katastrofy, jaką była wielka powódź w Albercie. Ale nie mieli czasu myśleć o głębokiej na dwa metry wodzie. Działali. I wspólnymi siłami uratowali życie setek ludzi.

Lato 2013 roku w wielu rejonach Kanady i USA było mokre. W High River (ang. Wysoka Rzeka) w kanadyjskiej prowincji Alberta już z samej nazwy miasta można by wnioskować, że wysoki poziom wód jest tu czymś zwyczajnym. Faktycznie późną wiosną i wczesnym latem można się tu spodziewać podtopień – pytanie nie brzmi „czy”, tylko „kiedy”.

W typowym układzie letniej pogody w High River, miasteczku położonym na północ od amerykańskiego stanu Montana, wilgotne powietrze dociera do pasma górskiego Canadian Rockies, a następnie zmienia się w opady. Ale w połowie czerwca sytuacja szybko przestała być typowa. Wilgotne powietrze napłynęło z USA i zatrzymało się, powodując długotrwałe ulewy na pogórzu Alberta. Woda nie miała gdzie uciec, mogła tylko spływać w dół, topiąc po drodze śnieg i przepelniając koryta rzek i dróg wodnych – pozostawiając miastom położonym na wzniesieniach u stóp gór bardzo niewiele czasu na reakcję. W trzydziestu dwóch miejscach ogłoszono lokalny stan alarmowy, a Kanadyjski Czerwony Krzyż podał, że w całym regionie Alberta ewakuowano ponad 100 tys. ludzi



**„Wozidła Volvo były na tyle silne i ciężkie,
że wytrzymały prąd wody rwącej ulicami”.**



NIE DESZCZ, A ULEWA

Urodzeni w pobliżu High River Ken Smith i jego żona, Mary Dawn, całe życie mieszkają w tej okolicy, wychowali tu dwóch synów. Dobrze znają tę ziemię i ludzi, którzy tworzą jej wiejską, mocno zżytą społeczność. Od 21 lat działa tu firma Kena, Ken Smith Corral Cleaners, która specjalizuje się w rozrzucaniu obornika, czyszczeniu pastwisk, wykopach, załadunku i transporcie. Jego synowie, 24-letni Jarrett i 21-letni Keenan, od młodych lat prowadzą wszelkiego rodzaju maszyny; to doświadczenie miało im się przydać w najbardziej nieoczekiwany sposób.

Na 19 czerwca zapowiadano burzę. Smithowie zwracali uwagę na ostrzeżenia przed ulewami i prognozowanymi burzami, ponieważ już wcześniej wielokrotnie widywali takie zjawiska. Ale kiedy następnego ranka Mary Dawn i Keenan pospieszyli do miasta, nieustannie zatrzymywali ich pracownicy służb miejskich i strażacy, chcący skorzystać

z należących do firmy trzech ładowarek kołowych. Jednak przy gwałtownie wzrastającym poziomie wód ładowarki nie mogły za wiele zdziałać, z trudem przebijały się do zalanych ulic. Do południa przestały działać wszystkie telefony, zarówno stacjonarne jak i komórkowe.

Keenan i Jarrett szybko zdali sobie sprawę, że jedyne, co może wytrzymać napór powodzi, to dwa należące do firmy wozidła przegubowe Volvo A30D. Maszyny zostały specjalnie zmodyfikowane tak, by pełnić rolę roztrzásaczy obornika, i wyposażone w płaskie platformy, wydłużone o ponad 3,3 m.

„Wozidła Volvo były na tyle silne i ciężkie, że wytrzymały prąd wody rwącej ulicami”, powiedział Ken. „Každy inny pojazd zostałby zmyty. Ale te Volvo nie przestawały jechać”.

W DROGĘ

Jarrett i Keenan znają miasto

i lokalne drogi jak własną kieszeń; ta wiedza bardzo im się przydała, bo woda podniosła się tak wysoko, że nie było pod nią widać krawężników ani hydrantów przeciwpożarowych.

W powodzi w Albercie w 2013 roku odnotowano przepływ wody z oszalamiającą prędkością 2200 m³/s. W normalnych warunkach pobliska rzeka Highwood River płynie z prędkością 25 m³/s.

Po zmroku wszystko ogarnęły nieprzeniknione ciemności, w których świeciły tylko reflektory wozidel Kena. O godz. 22 poziom wody w mieście osiągnął średnio 1,5 m. W wielu miejscach głębokość wody dochodziła do dwóch metrów, a gdzieś tam nawet do 3,5 m.

TRANSPORT OD DRZWI DO DRZWI

Ken jeździł od domu do domu, ratując ludzi swoimi wozidłami Volvo. Ze względu na błyskawicznie rosnący poziom wody wielu spośród nich nie zdążyło

nawet zabrać swoich rzeczy czy choćby pamiątek. „W wielu wypadkach podjeżdżali wozidłem jak najbliższej ganku lub dachu, na którym czekali ludzie”, opowiadał Ken.

Akcja trwała przez całą noc. „Nie o takich cyklach pracy zwykle rozmawiamy, kiedy mowa o sprzęcie”, powiedział Larry Brunton, kierownik oddziału Strongco Equipment w Calgary. „Ale maszyny działały cuda”. Ken szacuje, że w ciągu tej nocy pomogli przetransportować około tysiąca osób, co daje blisko 50 osób na jedno w pełni załadowane wozidło.

„Podstawowe wozidło Volvo dało im ciężar, moc, wysokość i – jak się okazuje – odpowiedni kształt do tego rodzaju operacji ratunkowej”, powiedział Mike Eperjesy, okręgowy menedżer ds. wsparcia produktu. „Oczywiście Volvo nie projektowało swoich maszyn z przeznaczeniem do zastosowania w powodzi, ale to niektóre kluczowe cechy projektu pozwoliły maszynom pracować przez tak długi czas w powodzi, m. in. wysokie położenie wydechu silnika, filtr powietrza silnika i filtr odpowietrzający. Dopóki silniki były suche, mogły pracować”.

Ostatecznie fale powodzi okazały się dla maszyn za wysokie. Wozidło Jarretta załaziła fala o wysokości 2,5 m, a jego samego trzeba było ratować łodzią. Jeszcze przez dwa tygodnie po akcji ratunkowej maszyna stała zatopiona do poziomu powyżej podłogi kabiny.

ZBUDOWANE, BY PRACOWAĆ

Choć Volvo nie projektowało wozideł specjalnie do stosowania w wodzie, bez wątplenia spełniały one zadanie, jakie stawiał im Ken w swojej działalności. Jego specjalnie modyfikowane roztrząsacze wyjeżdżają na pola właścicieli ranch, aby czyścić zagrody, transportować obornik, żwir i kiszonki, a to często wiąże się z jazdą po nierównym terenie, błocie i kamienistych wybojach.



Ken Smith, Keenan Smith and Jarrett Smith.

„Przyglądaliśmy się wozidłom wszystkich marek, ale Volvo podobało nam się najbardziej”, powiedział Ken. „Układ hydrauliczny pasował nam idealnie, bo wystarczyło tylko dołożyć dodatkową pompę, aby uruchomić mechaniczną część roztrząsacza na końcu platformy. Podobało nam się, że Volvo jest solidnie zbudowane i ma opony flotacyjne z napędem na sześć kół. Były dla nas idealne, niezawodne, a my dodatkowo je wyposażyliśmy, aby stały się jeszcze bardziej przydatne”.

Specjalnie przebudowane roztrząsacze Kena są jedynymi dwoma takimi egzemplarzami na świecie. On sam powiedział, że dwa zmodyfikowane wozidła Volvo wykonują pracę, jaką wcześniej wykonywało pięć ciężarówek z przyczepami – i to przy mniejszym nakładzie pracy i konserwacji. Co więcej, stwierdził, że wozidła A30D Volvo nadają się do tej pracy lepiej niż ich więksi bracia A35 i A40, a to ze względu na mniejszą szerokość, dzięki której łatwiej im zmieścić się w bramie farmy lub rancha.

Dwa wozidła nie były jedynymi maszynami Volvo, które niosły pomoc w czasie wielkiej powodzi w Albercie: 10 wozideł A35D i A40D, które Ken kupił od Strongco, także wykorzystywano w trwającej do dziś rządowej akcji sprzątania po powodzi.

POWRÓT DO NORMALNOŚCI

Rodzina Kena, jak prawie wszyscy w społeczności, dużo straciła w katastrofie, w tym przerobione na zamówienie roztrząsacze na bazie wozideł Volvo, które po ich heroicznym wysiłkach przeznaczono do kasacji. Niektórzy ludzie

stracili domy i firmy, niestety także kilka osób straciło życie. Ale społeczność w kryzysie trzymała się razem.

„Nie tylko my pomagaliśmy naszymi maszynami. Inni wykorzystywali ciężarówkę do przewozu kamieni, ładowarki, a nawet kombajny rolnicze o wysokich platformach, aby tylko pomóc ludziom przedostać się na suchy ląd”, powiedział Ken. „Instrukcja, jak ewakuować całe miasto, nie istnieje. Wszyscy po prostu powiedzieli 'Bierzemy się za to. Do dzieła'”.

Podobnie jak rodzina Smithów, firma Strongco, największy diler Volvo Construction Equipment w Kanadzie, mocno angażuje się w usuwanie skutków katastrofy. Program dotacji korporacyjnych i pracowniczych Strongco pozwolił ostatnio zebrać 12 300 dolarów dla Kanadyjskiego Czerwonego Krzyża na działania na rzecz usuwania skutków powodzi. Kolejne 5000 dolarów w ramach dotacji przekazało Volvo Construction Equipment w Ameryce Północnej.

Smithowie, Strongco i mieszkańcy High River zjednoczyli się we wspólnym wysiłku, by razem usunąć błoto, wodę i lzy, jakie pozostawiło po sobie pewne niezapomniane lato. **W**

Tekst: Chi-an Chang



Dlaczego Volvo ma innowację w genach.

TO OCZYWIŚCIE, ŻE SĄ OKRESY, W KTÓRYCH, ABY SOBIE PORADZIĆ, TRZEBA IŚĆ Z TRENDEM, ALE ZAWSZE CHCEMY BYĆ W CZOŁÓWCE.



Anders Larsson, wiceprezes Volvo CE ds. technologii

NA INAUGURACYJNYM FORUM INNOWACJI ZORGANIZOWANYM PRZEZ VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT ANDERSA LARSSONA ZAPYTANO, CZY FIRMA BIERZE POD UWAGĘ OGRANICZANIE WYDATKÓW NA BADANIA I ROZWÓJ, ABY ZAOSZCZĘDZIĆ NA INNOWACYJNOŚCI W TRUDNYCH OKRESACH.

Odpowiedź wiceprezesa wykonawczego Volvo CE była jednoznaczna i brzmiała: NIE. I jest to odpowiedź, jakiej udzieliłby każdy w Volvo CE na przestrzeni długiej historii firmy.

„Innowację mamy w genach i we krwi”, mówi Larsson. „Innowacja to powietrze, którym oddychamy. To nasza codzienność. Jest obecna w każdym elemencie naszego procesu projektowania, rozwoju, sprzedaży i marketingu”.

„Co oczywiste, są okresy, w których, aby sobie poradzić, trzeba iść z trendem, ale zawsze chcemy być w czołówce. To fundament naszego stylu myślenia, naszej kultury. Nie mamy zwyczaju nikogo kopiować. To nie w stylu Volvo Way i nigdy tak nie będzie”.

„Oceniam, że Volvo cieszy się bardzo dobrą reputacją, jeśli chodzi o innowację, to właśnie jeden z powodów, dla których postanowiliśmy zorganizować w tym roku pierwsze Forum Innowacji. Chcemy przekazać nasze podejście do innowacji, zaznaczyć, jak jest dla nas istotna”.



Wozidło Volvo CE Centaur

MIĘDZYNARODOWY SUKCES MEDIALNY

Ta przełomowa impreza, która odbyła się w Eskilstunie w sierpniu, przyciągnęła ponad 100 przedstawicieli mediów międzynarodowych, a sukces, jaki odniosła oznacza, że będzie odbywać się cyklicznie, co 2 lub 3 lata.

Dziennikarze zwiedzili zakład, w którym opracowywane i produkowane są komponenty układu napędowego, osie i skrzynie przekładniowe, po czym uczestniczyli w specjalnej prezentacji. Następnie odwiedzili sześć stanowisk roboczych, prezentujących innowację w Volvo CE, przy czym szczególny nacisk położono na silniki zgodne z normami Tier 4 Final/Stage IV.

Wielu innowacja może kojarzyć się z futurystycznymi pojazdami koncepcyjnymi, takimi jak wozidło Centaur, ładowarka Gryphin, czy koparka Sfinx. To dobrze. Maszyny te nie zostały jeszcze wyprodukowane w wersjach rynkowych, ale zostały zaprojektowane w każdym detalu i wykorzystują rozwiązania technologiczne, które są stosowane w maszynach dostępnych na rynku. „To nie są tylko ciekawe pomysły w dziedzinie designu przemysłowego, wszystko, zarówno wewnątrz jak i na zewnątrz, zostało w nich dokładnie przemyślane”, wyjaśnia Larsson. „To lokomotywy nowych technologii”.

„NASZA DEFINICJA INNOWACYJNOŚCI OPIERA SIĘ NA POTRZEBACH KLIENTA”.

Ale pamiętajmy, że innowacja to także o wiele prostsze rozwiązania. Może oznaczać stosunkowo prostą zmianę, niekoniecznie hi-tech, np. ułatwienie konserwacji maszyny poprzez łatwiejszy dostęp do punktów serwisowych. Co najważniejsze, innowacja musi zapewniać konkretne korzyści właścicielom maszyn.

KLIENT TO PODSTAWA

Zawsze i wszędzie.

„Nasza definicja innowacyjności opiera się na potrzebach klienta”, dodaje Larsson. „Innowacja nie liczy się, aż do momentu, kiedy klient ją przyjmie, bo przynosi mu korzyści”.

„Dlatego też większość naszych innowacji wiąże się bezpośrednio z naszymi wartościami podstawowymi. Dotyczą jakości, podniesienia bezpieczeństwa operatorów i innych pracowników w aspekcie aktywnym i pasywnym, jak i ochrony

środowiska, dzięki wpływowi na poprawę wydajności paliwowej czy obniżenie poziomu emisji spalin”.

Nowe pomysły są nierozwalnie związane z konkretnymi potrzebami.

Właściciele maszyn oczekują, że dostaną to, co najlepsze. I chcą, aby to najlepsze stawało się coraz lepsze, zapewniało wciąż wyższy poziom jakości i wydajności.

„Słuchamy uważnie tego, co mówią klienci, stanowi to dla nas inspirację, na co dzień, kiedy na podstawie naszych idei realizujemy projekty, które skutkują opracowaniem zaawansowanych rozwiązań technicznych”, wyjaśnia Larsson. „Jednak niekiedy rynek nie wie, jakie technologie istnieją, co firmy oferują. Innowacja to przede wszystkim połączenie zapotrzebowania ze strony rynku i oferty ze strony firm oferujących technologie, czyli pull i push”.

„Dla przykład, Volvo CE zdobyło ogromną renomę dzięki wprowadzeniu koncepcji wozidła gaśnicowego i umożliwieniu transportu na dużą skalę w bardzo trudnych warunkach terenowych, ale kiedy koncepcja ta powstała, nikt nie zgłaszał na nią zapotrzebowania. To my wyszliśmy z ofertą”.

NAJPIERW SILNIKI, A POTEM UKŁADY NAPĘDOWE

W ostatnich latach większość z najważniejszych innowacji wprowadzonych przez Volvo dotyczyła wiodących na rynku silników V-ACT opracowanych w odpowiedzi na zmiany norm dotyczących emisji spalin w USA i Europie. Ostatni etap ich wprowadzania w tych regionach – norma Tier IV Final, która praktycznie redukuje emisje NOx i cząsteczek stałych do zera, zaczyna obowiązywać na początku 2014 r.

Larsson jest zdania, że teraz priorytetem będzie optymalizacja wydajności układów napędowych i wydajności paliwowej. I czuje podekscytowanie.


„Właśnie obchodziłem 35-lecie pracy w Volvo CE”, wyjaśnia. „Innowacja to coś dla mnie – oznacza, że nigdy nie spoczywasz na laurach. Dzięki temu się nie starzejesz, pomimo, że moja łysina może sugerować coś zupełnie odwrotnego”!



Wiodąca na rynku gama silników Volvo V-ACT.

„ZA ROGIEM ZAWSZE CZEKA KOLEJNE WYZWANIE.
A ZA TYM ROGIEM JEST KOLEJNY RÓG”.

„Za rogiem zawsze czeka kolejne wyzwanie. A za tym rogiem jest kolejny róg. To idealna praca dla mnie”.

„I nie chodzi tylko o technologie i produkty, chodzi o wewnętrzne życie organizacji, jak możemy ulepszać, wszystko, co robimy, od metod produkcji po czas opracowywania produktu. Trzeba być szybszym, lepszym, tańszym. Czy może być coś bardziej ekscytującego?” 

Tekst: Tony Lawrence.



**MASZYNY Z SERII 7000
TWORZ NOWY POCZTEK –
OD PODSTAW**

**TWORZ NOWY POCZTEK –
OD PODSTAW**

Wszyscy wiemy, że czas to pieniądz. Jednak w dziedzinie budowy dróg margines czasowy jest węższy i bardziej newralgiczny niż w jakimkolwiek innym sektorze przemysłu budowlanego. Mówiąc inaczej, nie ma tu miejsca na pomyłki – i na opóźnienia.

„Asfalt jest bardzo drogi, a do tego szybko się psuje”, mówi Dan Donovan, dyrektor sprzedaży ds. dróg i wyburzeń Volvo Construction Equipment (Volvo CE) w Ameryce Północnej. „Jeśli podjeżdża ci 25 ciężarówek, z których każda wiezie 15 ton łatwo psującego się materiału, maszyny rozścielające muszą być pewne, niezawodne i zdolne do pracy w ekstremalnych warunkach”.

Czasem jednak okazuje się, że nawet społeczność sektora układania nawierzchni potrafi się wykazać cierpliwością. Wie, że czasem warto na coś czekać. Tak, jak w przypadku nowej serii 7000 Volvo Blaw Knox.

Rozścielacz gąsienicowy P7110 i kołowy P7170, które w październiku zostały zaprezentowane dilerom w Shippensburgu, w Pensylwanii, na specjalnej imprezie „Odrodzenie dróg”, są pierwszymi rozścielaczami Blaw Knox w pełni zaprojektowanymi i opracowanymi przez Volvo „od podstaw”, jak mówi Donovan.

PRAWDZIWI SUKCES

„To bardzo wyraźne przesłanie, rynek na nie czeka. Wszyscy są podekscytowani, także dawni lojalni klienci firmy Blaw Knox, którzy chcą już dostać tę maszynę w swoje ręce”.

„Społeczność sektora układania nawierzchni jest bardzo mała i mocno zżyta. Jest też bardzo wymagająca. Kiedy produkt jest dobry, wieści szybko się rozchodzą. Mamy poczucie, że tym razem odnieśliśmy prawdziwy sukces”.

Maszyny z serii 7000, z których jedna została po raz pierwszy pokazana w marcu na targach World of Asphalt, zaczęto dostarczać klientom w lipcu, a w marcu 2014 zajmą honorowe miejsce wśród produktów Volvo CE na międzynarodowych targach CONEXPO-CON/AGG w Las Vegas.

Co sprawia, że są takie wyjątkowe? Wg Donovana, który działa w branży już prawie 40 lat, to przede wszystkim silniki Volvo D8 o mocy 240 koni mechanicznych (179 kW) spełniające wymogi norm Tier IV, elektryka Volvo, układy zasilania trakcji i gąsienice – a także szeroki wybór przednich i tylnych listew rozścielacza.

„NAJLEPSZE NA RYNKU”

„Mamy lepszy układ napędowy, co oznacza większą moc przy tym samym zużyciu paliwa, układ zasilania trakcji jest bardziej niezawodny i trwalszy niż kiedykolwiek przedtem, a układ gąsienicowy jest prawdopodobnie najlepszym z dostępnych na rynku”, mówi.

„Wracamy do najlepszych tradycji Blaw Knox – wspartej wiedzą Volvo”.

Seria 7000 – „to nasza główna linia rozścielaczy do ciężkich robót na autostradach, maszyny generujące duży dochód, wykorzystywane także na lotniskach i w dużych projektach drogowych” – ma jednak, co nieco do nadrobienia.

„Marka Blaw Knox została nabyta przez Volvo CE w 2007 r. wraz z przejściem działu drogowego firmy Ingersoll Rand”, mówi Donovan. „Miałem wtedy za sobą 31 lat pracy

„Jeśli podjeżdża ci 25 ciężarówek, z których każda wiezie 15 ton łatwo psującego się materiału, maszyny rozścielające muszą być pewne, niezawodne i zdolne do pracy w ekstremalnych warunkach”.



w Ingersoll Rand. Przy rozścielaczach ostatniej wyprodukowanej przez nas serii 6000 pojawiły się zasadnicze problemy już na poziomie projektu. Volvo je odziedziczyło. Potrzeba było dużo czasu i pracy inżynierskiej ze strony Volvo, a także wielu modernizacji, aby przywrócić maszynom należytą wytrzymałość, niezawodność i łatwość obsługi”.

NAJLEPSZE TRADYCJE BLAW KNOX

„Opinia rynku o rozścielaczach z serii 6000 od początku była negatywna, więc zamiast po prostu wyposażyć serię 7000 w silniki spełniające normy Tier IV, Volvo zaczęło od czystej karty, decydując się na nowy początek i całkowitą zmianę projektu”.

Jak zawsze, to rynek ostatecznie zdecyduje, na ile firmie Volvo udało się ożywić najlepsze tradycje Bław Knox.

„Wracamy do najlepszych tradycji Bław Knox – wspartych wiedzą Volvo”.



„To dość nietypowe, że klienci kupują rozścielacz pokazowy prosto z produkcji – na ogół nikt nie chce kupować maszyn, które jako pierwsze zjechały z taśmy – ale tak właśnie się stało w przypadku serii 7000”.



Jednak pierwsze oznaki są dobre.

Jeden rozścielacz P7110 został wysłany, jako maszyna pokazowa do firmy Golden Equipment Co. w Albuquerque, dileru Volvo CE, jedynej rodzimej lokalnej firmy w Nowym Meksyku zajmującej się ciężkim sprzętem budowlanym.


„Zorganizowaliśmy pięć pokazów: dla firm drogowych, naszych klientów, lokalnych firm budowlanych i takich klientów jak Ministerstwo Transportu Nowego Meksyku oraz Metro Albuquerque”, mówi Judd Segal, menedżer sprzedaży w Golden.

CENNE WSPARCIE

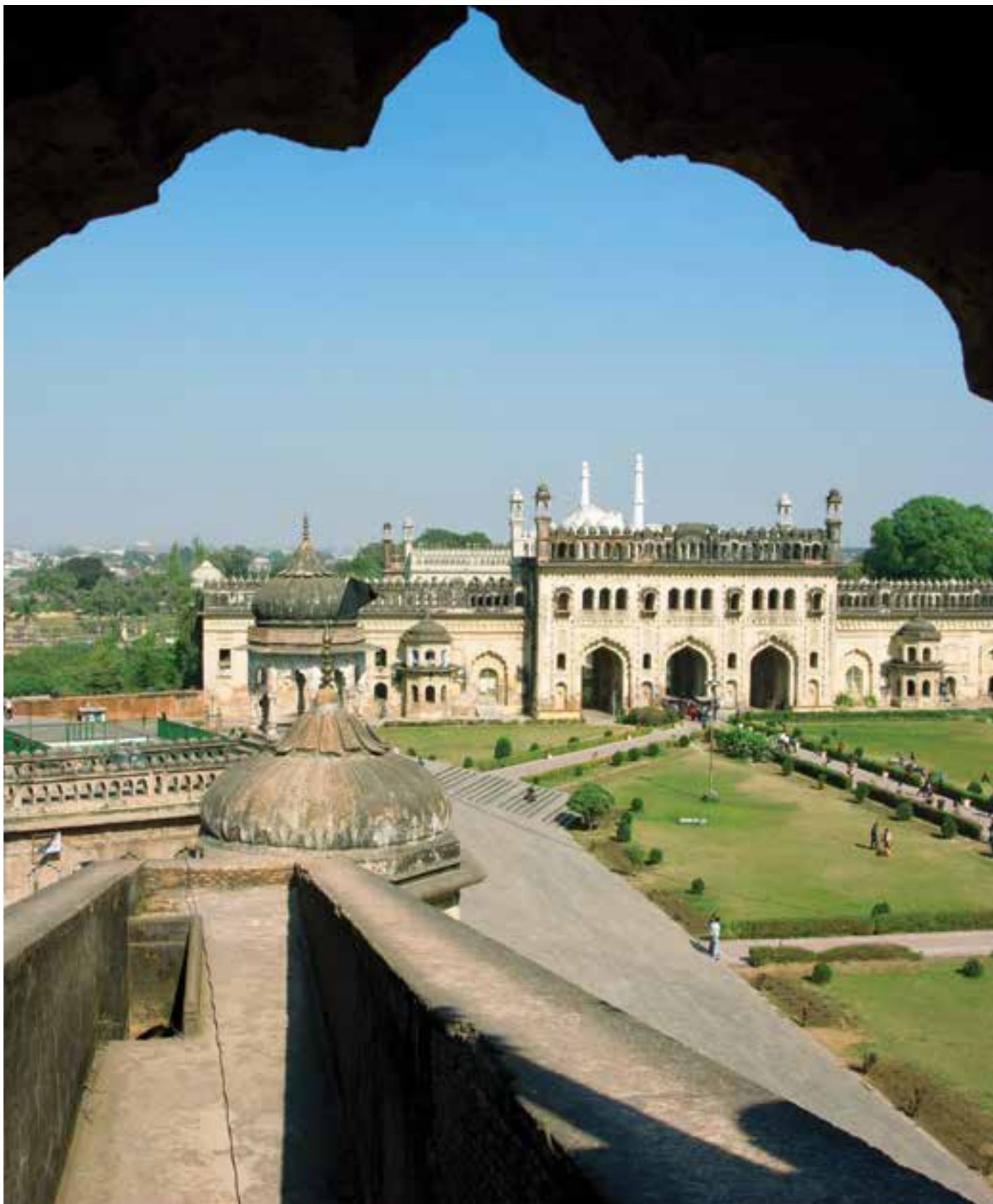
„Volvo przysłało na pokazy swojego przedstawiciela terenowego, Corky’ego Hawkinsa, który wspólnie z naszymi mechanikami terenowymi Jimmym Thompsonem i Johnem Keddyem Seniorem świadczył wsparcie dla naszych klientów. To było bardzo cenne i sprzyjało szybkiemu budowaniu zaufania. Sprzedajemy cały asortyment maszyn Volvo CE, ale reakcja na tę maszynę była tak pozytywna, że postanowiliśmy sami ją kupić i albo sprzedać, albo włączyć do floty maszyn na wynajem”.

Wybór Albuquerque na jedno z miejsc demonstracji nie był przypadkowy, mówi Donovan.

„Pierwsze maszyny z serii 6000 miały tendencję do przegrzewania się i nie pracowały zbyt dobrze na dużych wysokościach. Volvo dopilnowało, aby wyeliminować ten problem. To dość nietypowe, że klienci kupują rozścielacz pokazowy prosto z produkcji – na ogół nikt nie chce kupować maszyn, które jako pierwsze zjechały z taśmy – ale tak właśnie się stało w przypadku serii 7000. Mam w terenie osiem maszyn pokazowych i już trzy z nich sprzedaliśmy”.

„Ludzie na nas polegają. Mówię im: ‘Bław Knox, jakiego pamiętacie, wrócił.’ A Volvo już tu jest”. 

Tekst: Tony Lawrence



W królewskim „Mieście nababów” CareTrack ratuje silnik przed zatarciem.



Miasto datuje się na 8000 lat p.n.e. i może poszczycić się bogatą historią i kulturą.

LUCKNOW, LOKALNIE ZWANE KRÓLEWSKIM „MIASTEM NABABÓW”, LEŻY NAD BRZEGAMI RZEKI GOMATI I JEST STOLICĄ INDYJSKIEGO STANU UTTAR PRADESH. POŁOŻONE TUŻ ZA GRANICĄ Z NEPALEM W KIERUNKU POŁUDNIOWYM MIASTO DATUJE SIĘ OD CZASÓW DYNASTII SURYAVANSHI, 8000 LAT P.N.E., I MOŻE SIĘ POSZCZYCIĆ BOGATĄ HISTORIĄ I KULTURĄ. STAROŻYTNY RÓD NABABÓW, KTÓRY SIĘ TU OSIEDLIŁ, POZOSTAWIŁ PO SOBIE MNÓSTWO UWIELBIANEJ LITERATURY, MUZYKI, TAŃCA I DZIEŁ SZTUKI, KTÓRE SIĘ ZACHOWAŁY MIMO OGROMNEJ MODERNIZACJI, JAKĄ MIASTO PRZESZŁO PRZEZ OSTATNIE 10 TYSIĄCLECI.

Do najnowszych zmian w krajobrazie miasta przyczynia się wykonawca infrastruktury i autostrad APCO Infratech. Mająca siedzibę we wschodniej części miasta firma APCO zatrudnia ponad 850 osób, w tym 120 certyfikowanych inżynierów, a specjalizuje się w budowie i utrzymywaniu dróg, rozwiązaniach z zakresu infrastruktury energetycznej, budownictwie miejskim i rozwoju przemysłowym. Od 2011 r. APCO jest klientem Volvo Construction Equipment (Volvo CE) i polega, na jakości swoich maszyn pod względem utrzymania bezawaryjnej pracy na placu robót. Firma posiada obecnie flotę 23 maszyn Volvo, w tym równiarki samojezdne, wykorzystywane w sektorze autostradowym, oraz ładowarki kołowe do transportu materiałów w żwirowni.



System CareTrack dostarcza dane o maszynie, w tym o zużyciu paliwa i wydajności operacji, które zdalnie może przeglądać i właściciel maszyny, i lokalny diler.

„BEZ POMOCY CARETRACK USTERKA MOGŁABY POZOSTAĆ NIEZAUWAŻONA”.

NIE ZATRZYMUJ SIĘ

„Przeście maszyn to najkosztowniejszy problem, z jakim borykają się nasi klienci, dlatego utrzymanie ich maszyn w stanie bezawaryjnym jest kluczem do zachowania dobrych relacji”, wyjaśnia Amit Singh, menedżer ds. wsparcia klienta w Infra Equip, firmie będącej indyjskim dilerem Volvo CE. „Niestety awarie są nieuniknione, a kiedy się zdarzają, naszym priorytetem jest jak najszybsze zaalarmowanie klienta i usunięcie usterki”.

Firma Infra Equip udowodniła swoją zdolność do szybkiego i skutecznego usuwania problemów z przestojami, kiedy alarm podniósł opatentowany przez Volvo CE system telematyczny CareTrack. System dostarcza dane o maszynie, w tym o zużyciu paliwa i wydajności operacji, które zdalnie może przeglądać zarówno właściciel maszyny, jak i lokalny diler. Niedawno jedna z ładowarek kołowych należących do Infratech zasygnalizowała, że ciśnienie oleju silnikowego spadło do krytycznego poziomu – kontynuacja pracy na maszynie

mogła doprowadzić do jeszcze poważniejszego, może nawet katastrofalnego w skutkach uszkodzenia.

„To nie jest pospolita usterka”, wyjaśnia Singh. „Bez pomocy CareTrack mogłaby pozostać niezauważona i spowodować dodatkowe uszkodzenia w silniku – problem, którego naprawa byłaby kosztowna i czasochłonna. Dzięki CareTrack mogliśmy natychmiast zawiadomić klienta i w ten sposób uniknąć uszkodzenia silnika. Co więcej, mogliśmy porównać informacje o awarii z CareTrack z danymi o ciśnieniu oleju silnikowego z systemu MATRIS – pokładowego elektronicznego systemu diagnostycznego Volvo CE – i szybko postawić precyzyjną diagnozę”.

DO USŁUG

Przed upływem 24 godzin wykwalifikowany mechanik Volvo CE zajął się maszyną na miejscu i dokładnie sprawdził, co spowodowało alarm. Okazało się, że zepsuła się pompa paliwowa, wskutek czego spadło ciśnienie oleju silnikowego. Gdyby maszyna nie przestała pracować, jest bardzo prawdopodobne, że silnik uległby zatarciu – generując olbrzymie koszty dla klienta w związku z koniecznością zakupu części i dodatkowym przestojem.

„Kiedy jedna z naszych ładowarek kołowych jest wyłączona z akcji, jesteśmy zmuszeni pozostawiać ciężarówki



Systemy MATRIS i CareTrack współdziałają, dostarczając informacje o zużyciu paliwa, wydajności silnika, planowych przeglądach technicznych i raporty o błędach.

nienapełnione i na jałowym biegu. To podwaja koszt, gdyż dotyczy nie tylko jednej maszyny, ale kilku”, wyjaśnia Kamish, starszy inżynier projektowy ds. mechaniki w APCO Infratech, który nadzoruje operacje w zwirowni. „Z pomocą systemów zdalnego monitorowania, jak CareTrack, i szybkiej reakcji naszego lokalnego diler Volvo CE udało nam się zidentyfikować usterkę i zapobiec poważnemu uszkodzeniu maszyny. Nasze maszyny pracują ponad 12 godzin na dobę, dlatego im szybciej uda nam się rozwiązać problem, tym lepiej”.

PARTNERSTWO OPARTE NA ZAUFANIU

Według Singha, który odpowiada za wsparcie klienta w lokalnej firmie dilerskiej Volvo CE, wymiana silnika może trwać do 17 dni i kosztuje ponad 2,3 mln rupii (36 tys. dolarów). „Szybka akcja podjęta przez nasz zespół serwisowy i konserwatorski pozwoliła zaoszczędzić ponad 1,5 mln rupii (24 tys. dolarów) oraz ponad 10 dni przestoju”, mówi Singh. „Uważamy się za partnerów biznesowych naszych klientów, bo gdy pomagamy ich firmom prosperować, pomagamy także i sobie. Dlatego zawsze dokładamy wszelkich starań, aby maszyny naszych klientów były stale zdolne do pracy”.

Volvo CE wykorzystuje najbardziej zaawansowaną technologię, by umożliwić właścicielom, operatorom i dilerom monitorowanie danych maszyny. Systemy MATRIS i CareTrack współdziałają, dostarczając informacje o zużyciu paliwa, wydajności

„UWAŻAMY SIĘ ZA PARTNERÓW BIZNESOWYCH NASZYCH KLIENTÓW, BO GDY POMAGAMY ICH FIRMOM PROSPEROWAĆ, POMAGAMY TAKŻE I SOBIE”.

silnika, planowych przeglądach technicznych i raporty o błędach. „Pracownicy naszej dilerskiej firmy wykonali w tym przypadku znakomitą pracę zespołową, aby rozwiązać problem jednego z bardzo cenionych klientów”, mówi Singh, „a w rezultacie wzmocniliśmy nasze wzajemne relacje i mamy nadzieję jeszcze bardziej pogłębiać to partnerstwo w przyszłości”. **VM**

Tekst: Holly Brace



**Volvo i KDB:
o tym, jak sprawić,
aby niemożliwe
stało się możliwe.**

Wyobraźmy to sobie: góry, lasy, mokradła, a pod nimi gazociąg transportujący gaz z Rosji do Turcji. I właśnie tamtędy ma pobiec droga do elektrociepłowni, która musi być gotowa na Igrzyska Olimpijskie 2014 w Soczi - projekt prestiżowy... i to bardzo.

„Sprzęt budowlany Volvo sprawia, że to co niemożliwe nagle staje się możliwe”, stwierdza Konstantin Grigorjev-Rudakov z KDB, największej firmy budownictwa drogowego w Krasnodarze, na południu Rosji, około 80 km na północny-zachód o wybrzeża Morza Czarnego. „Wystarczy mieć pod ręką odpowiednie maszyn, żeby rozgryźć najcięższy orzech”.

Nie ma wątpliwości, że firma KDB, działająca w branży od 75 lat, docenia potencjał technologiczny Volvo Construction Equipment (Volvo CE). „KDB ma duży park masz Volvo”, wyjaśnia główny specjalista ds. projektów Oleg Hohrjakov. „Ponad 17 maszyn, (2 ładowarko-koparki, 1 koparka gaśnicowa, 3 rozścielarki, 2 ładowarki burtowe oraz 4 ubijarki i 5 ciężarówek Volvo). KDB i Volvo to przykład optymalnego tandemu technicznego, w którym obie firmy wspierają swój wzajemny rozwój. Taka współpraca owocuje świetną jakością dróg, kierowcy uwielbiają po nich jeździć”.

Dla KDB, czyli Kubandorblagoustrojstvo, partnerstwo ma kluczowe znaczenie. Firma realizuje projekty olimpijskie już od 2007 r., a jednym z pierwszych była droga techniczna do elektrociepłowni w pobliżu Dżubry w Kraju Krasnodarskim. Ma ona tylko 1 km, ale fakt, że pod terenem, przez który przebiega, znajduje się gazociąg Blue Stream sprawił, że był to wyjątkowo skomplikowany projekt, wymagający całkowicie niezawodnego sprzętu i operatorów najwyższej klasy.

Współpracę z Volvo firma KDB zaczęła jednak o wiele wcześniej, kiedy zarząd firmy postawił na sprzęt Volvo i wybrał równiarkę samojezdną Volvo G746B. Okazało się, że stała się maszyną wielofunkcyjną, wykorzystywaną, jako buldożer oraz koparka, mija 7 lat a równiarka nadal świetnie się spisuje. Dla KDB wybranie odpowiedniego sprzętu nie było problemem. Autoryzowanym dilerem Volvo CE w Krasnodarze jest firma Ferronordic Machines, zapewniająca konserwację sprzętu i szkolenia operatorów.

Aleksander Kulik jest dyrektorem naczelnym KDB i jednocześnie zadowolonym klientem Volvo. Wybór sprzętu wiele mówi. „Pierwsze zakupione maszyny to rozścielarka Volvo ABG 6820 i ubijarki DD138HFARC, DD95, DD38HF, ładowarka burtowa MC135C oraz ciężarówki Volvo. Był to wybór uzasadniony technicznie: ten sprzęt przekraczał wszystkie nasze wymogi”.

„Rozścielarka”, stwierdza, „świetnie sobie radziła z nawierzchniami typu makadam i mastyks (stosunkowo nowa technologia w budownictwie drogowym). Kupiliśmy ponadto osprzęt do ładowarki burtowej, zamiatarkę ze zraszaczem i równiarkę na zimno. Maszyny te były niezwykle przydatne przy budowie autostrady Majkop-Tuapse. Ale inne maszyny też są

„KDB i Volvo to przykład optymalnego tandemu



Konstantin Grigorjev-Rudakov

technicznego, w którym obie firmy wzajemnie wspierają swój rozwój”.

wszechstronne, były bardzo pomocne podczas akcji ratowniczej, kiedy po ulewnych deszczach Krymsk nawiedziła powódź. „Ładowarki burtowe okazały się niezwykle wytrzymałe”, stwierdza z entuzjazmem. Aktualnie dumą napawa go współpraca KDB i Volvo CE przy budowie portu lotniczego w Krasnodarze, to kolejny projekt rozbudowy infrastruktury na potrzeby igrzysk olimpijskich, port będzie lotniskiem zapasowym dla Soczi. I jeszcze jeden czynnik, który sprawia, że współpraca idzie jak po maśle. „Cały sprzęt kupiliśmy lub wzięliśmy w leasing. Volvo oferuje cały wachlarz rozwiązań, pomagających przedsiębiorstwom w rozwijaniu ich działalności”.

Firma KDB jeszcze bardziej zacieśniła współpracę z Volvo CE w zeszłym roku, gdyż poszukiwała sposobu wprowadzenia innowacyjnych rozwiązań, szczególnie w dziedzinie technologii recyklingu w budownictwie drogowym. I właśnie w tym Volvo CE okazało się wyjątkowo pomocne, stwierdza Konstantin Grigorjev-Rudakov, główny menedżer KDB, szczególnie przy budowie tego krótkiego odcinka pod Dżubry. KDB opracowała nowe materiały do budowy dróg, nie tylko w Krasnodarze, ale w całym kraju. „Kiedy testowane są innowacyjne technologie”, mówi „nowy sprzęt po prostu musi pracować bez zarzutu. A Volvo zapewnia niezawodne maszyny, na których można polegać w 100%. Sprzęt Volvo nigdy nie zawodzi, nawet w najtrudniejszych sytuacjach, a to podstawa dla wykonawcy budowlanego”.

Kierownictwo KDB podkreśla też wagę Care Track, systemu, który „ma sprzęt na oku” i powiadamia, gdy wymaga on serwisu lub czynności konserwacyjnych. Jest częścią wyposażenia



KDB i Volvo współpracują przy budowie portu lotniczego w Krasnodarze – to kolejny projekt rozbudowy infrastruktury na potrzeby igrzysk olimpijskich, port będzie lotniskiem zapasowym dla Soczi. I jeszcze jeden czynnik, który sprawia, że współpraca idzie jak po masle. Cały sprzęt wzięliśmy w leasing, Volvo oferuje cały wachlarz rozwiązań, pomagających przedsiębiorstwom w rozwijaniu ich działalności.





standardowego, a łączność z systemem oraz 3-letni abonament są bezpłatne. „System umożliwia nam obniżenie kosztów”, mówi CEO Aleksander Kulik. „Możemy wykryć usterki sprzętu i podjąć odpowiednie kroki z awaryjnością. Czynnikiem ludzki przestaje odgrywać rolę, nie ma już „zapomniałem” czy „nie było czasu”.

Aby korzystać z Care Track wystarczy łączyć internetowe. „Nie musisz stać przy koparce czy ładowarce, żeby sprawdzić jej stan techniczny”, mówi Konstantin Grigorjev-Rudakov. „Możesz być w innym mieście, albo i kraju. Wszystkie maszyny Volvo CE są wyposażone w moduł GPS, modem i odbiornik. Dzięki tym urządzeniom, otrzymujesz dane o stanie sprzętu do bazy danych za pośrednictwem sieci komórkowej. Aby się zalogować, wystarczy komputer podłączony do Internetu, nazwę użytkownika i hasło”.

Care Track zapewnia dane w trzech formatach: mapy i monitoring, raporty eksploatacyjne i zarządzanie serwisem. Informuje o zużyciu paliwa, liczbie godzin eksploatacji i wysyła monitory dot. konserwacji. Konstantin dzieli się jeszcze jednym przemysłem: „Nawet na karaibskiej plaży możesz trzymać rękę na pulsie i zobaczyć jak pracuje maszyna, ile ma paliwa w baku, albo sprawdzić datę czynności serwisowych.”


Podchodzimy tak rygorystycznie do konserwacji, dlatego że sprzęt Volvo CE jest eksploatowany po 12–16 na dobę, stwierdza szef projektu Oleg Hohrjakov. „Pracuje ciągle, bez przerw. Obsługa klienta działa rewelacyjnie, możemy zamówić serwis, kiedy tylko jest potrzebny i wiemy, że go otrzymamy w najkrótszym możliwym terminie”.

„Sprzęt Volvo nigdy nie zawodzi, nawet w najtrudniejszych sytuacjach, a to podstawa dla wykonawcy budowlanego”.

Ale jak to jest mieć flotę maszyn na najwyższym światowym poziomie? „Nowoczesny, zagraniczny sprzęt jest dziś szeroko stosowany”, mówi Kulik. „Ale w naszym regionie brakuje personelu, który wie jak pracować na tych maszynach, pojawił się zatem problem ze szkoleniem”. Podkreśla znaczenie kursów oferowanych przez Volvo CE firmom, które zakupiły sprzęt Volvo. Obecnie KDB planuje otwarcie własnego centrum szkoleniowego i wraz z Volvo opracowuje moduł szkoleniowy.

KDB jest dumne ze swoich najnowszych osiągnięć, nie tylko z powodu zrealizowania takich projektów jak droga do elektrociepłowni Dżubra, remont odcinka autostrady Soczi-Dżhubg, czy wielu innych w Krasnodarze. Firma wybudowała też całą infrastrukturę drogową dla kombinatu produkującego konserwy, wszystkie drogi dojazdowe do kompleksu samochodowego Jug Avto i pracuje na wielu odcinkach innych autostrad – przy wszystkich z nich pracuje sprzęt Volvo CE, taki jak rozścielarki, wozidła i ładowarki burtowe. Własne innowacje technologiczne firmy sprawiają, że jej przyszłość rysuje się w jasnych kolorach. Jak to ujął Konstantin Grigorjev-Rudakov: „KDB to firma patrząca w przyszłość, podobnie jak Volvo”.

Nic, więc dziwnego, że szef projektu Oleg Hohrjakov mówi o „idealnym tandemie technicznym”. KDB i Volvo CE zmieniają to, co niemożliwe w możliwe. **WM**



Dlaczego Volvo i golf pasują jak ulał?

Sponsorzy imprez sportowych nie mają faworytów. To oczywiste. Ale gdyby Volvo Construction Equipment mogło pozwolić sobie na odrobinę stronniczości w stosunku do jednej gwiazdy sportu, to pewnie byłby nią mistrz golfa Louis Oosthuizen.



„Więc przed turniejem zespołów prof-am, powiedzieliśmy mu, że może zamienić samochód na koparkę, jeśli wygra”.

Dlaczego? Przenieśmy się na chwilę do początku roku 2013 i do Durban Country Club, na 18-green, właśnie dobiega końca druga runda.

Oosthuizen, zwycięzca 2010 British Open i konkurent Bubby Watsona podczas 2012 Masters, wyjątkowo długo przymierza się do zagrania, by zaliczyć strzał birdie z odległości 10 m.

To dosyć dziwne. Przecież to dopiero druga runda, a i tak już jest liderem w punktacji ogólnej. Trudno uznać to za zagranie decydujące. Tak zwany Moving day, kiedy zawodnicy turnieju golfowego zaczynają walczyć o pozycje przed ostateczną rozgrywką dopiero za 24 godziny. A naprawdę poważna walka podczas imprezy z nagrodami w wysokości 2 mln dolarów, zaczyna się dopiero w niedzielę.

Ale ta druga runda Volvo Golf Champions ma nieco specjalny charakter, to impreza w ramach imprezy: dwa profesjonalne zespoły grają razem z jednym z klientów Volvo. Dwa najlepsze wyniki na każdym dołku są doliczane do wyniku zespołu – do wygrania luksusowy samochód.

DLACZEGO NA PIERWSZYM MIEJSCU LISTY ŻYCZEŃ LOUISA ZNALAZŁA SIĘ... KOPARKA EC55B

Jednak Oosthuizen, wraz z amatorem Colinem Ledwithem z Anglii i profesjonalistą z Tajlandii Thongchaiem Jaidee, koncentrują się na czymś innym.

Chodzi o koparkę Volvo CE EC55B.

„Ma rodzinną farmę niedaleko Mosel Bay w RPA i potrzebuje koparki do zrobienia różnych wykopów – no i może też chodzić o wykopanie kilku wzniesień na jego polu treningowym”, mówi Elin Svanström, menedżer ds. sponsoringu i imprez w Volvo Construction Equipment (Volvo CE).

„EC55B zobaczył po raz pierwszy podczas Volvo China Open i zwrócił się do firmy, bo chciał ją kupić. Więc przed turniejem zespołów prof-am, powiedzieliśmy mu, że może zamienić samochód na koparkę, jeśli wygra”.

Jak mówią: jak jest, o co, to warto powalczyć. Oosthuizen zamienił swoje marzenie w rzeczywistość precyzyjnie umieszczając piłeczkę w dołku, mówiąc na marginesie wygrał też cały turniej.

SPONSOR Z TRADYCJAMI

Volvo i Oosthuizen mają, zatem coś wspólnego. A Volvo i golf mają wiele wspólnego, i to do dawna.

Firma był sponsorem w ramach Volvo Belgian Open w ramach European Tour już w 1987 r. W 2011r. – kiedy po raz pierwszy rozegrano Volvo Golf Champions – turniej był już dziewiątą sponsorowaną przez Volvo imprezą European Tour, żadna inna firma nie była sponsorem tylokrotnie.



„Volvo było pierwszą firmą, która umożliwiła rozegranie imprezy European Tour w Chinach, jesteśmy też pierwsi, jeśli chodzi o rozegranie całej imprezy European Tour w Bułgarii”.

Maj 2013 był szczególnie ważny dla Volvo: na początku tego miesiąca Australijczyk Brett Rumford wygrał w wielkim stylu China Open w Tianjin, a krótko po tym rozegrano przełomowy turniej Volvo World Match Play Championship w Thracian Cliffs Golf and Beach Resort w Bułgarii, który wygrał mistrz 2010 US Open Champion, Graeme MacDowell z Irlandii Płn. po zaciętkim pojedynku z innym wirtuozem golfa – Thongchaiem Jaidee.

Per Ericsson, szef działu ds. organizacji imprez, wyjaśnia: „Volvo było pierwszą firmą, która umożliwiła rozegranie imprezy European Tour w Chinach, jesteśmy też pierwsi, jeśli chodzi o rozegranie całej imprezy European Tour w Bułgarii, Europa Wschodnia to dla nas ważny rynek. Jesteśmy dumni z naszych innowacji, szczególnie teraz kiedy świętujemy 130 profesjonalny turniej golfowy”.

Także gracze w Thracian Hills byli niezwykle zadowoleni, półfinalista z RPA Thomas Aiken powiedział: „To był fantastyczny tydzień. Volvo robi kawał dobrej roboty przy każdej imprezie. To była jeszcze jedna spektakularna impreza... a atmosfera była wspaniała”.

MOCNA MARKA

Nietrudno zgadnąć, dlaczego Volvo i golf pasują do siebie jak ulał. Przede wszystkim i firma i golf są powszechnie znane na świecie, mają mocną osobowość, „markę” – ludzie wiedzą, co oznaczają.

Każdy, kto gra w golfa, wie że chodzi w nim o opanowanie równowagi fizycznej i umysłowej, o czas i opanowanie skutecznych ruchów, na które możesz liczyć w każdym momencie. Nie wystarczy być dobrym od czasu do czasu. Aby być naprawdę dobrym, musisz mieć mnóstwo pasji i być super-profesjonalnym.

Pasja, skuteczność, profesjonalizm oraz pionierskie technologie i innowacja? To bardzo w stylu Volvo.


Precyzyjna mechanika ruchu, jakiej wymaga golf i technologie stosowane do produkcji kijów wymagają innowacji i kreatywności. Fundamentalne znaczenie ma także koncentracja na każdym detalu – nie warto wysłać piłeczki na odległość 200 m, jeśli nie umie się jej potem umieścić w dołku z odległości 2 m.

PEŁNE ZAANGAŻOWANIE

W tym roku staramy się zaangażować szczególnie klientów Volvo Construction Equipment. Zaprosiliśmy ich do udziału w globalnym turnieju Volvo dla klientów, Volvo World Golf Challenge, w ramach jednej z niewielkich imprez lokalnych, jakie organizujemy”, wyjaśnia Svanström.

„Jeśli dobrze się spiszą, mogą się zakwalifikować do rozgrywek regionalnych, a potem nawet do finału światowego, w którym najlepsi zagrają z profesjonalistami w turnieju Playing With The Pros i będą mieli okazję grać w zespole z zawodnikami kalibru Oosthuizen. Wystarczyło spojrzeć, jak podekscytowani byli nasi amatorzy w Durbanie, na pewno chętnych do udziału nie zabraknie”!

Jako amatorzy nie mogą wygrać nagród pieniężnych, ale mogą wrócić do domu z luksusowym samochodem Volvo, albo jedną z naszych wiodących na rynku koparek, wprowadzone niedawno zmiany zasad oznaczają, że nawet amatorzy mogą otrzymać nagrodę za „hole-in-one”, na przykład koparkę.

Każdy kto dostanie się do finałów World Final może będzie mógł zobaczyć Oosthuizen w akcji. Dzięki zwycięstwu w Durbanie w tym roku, automatycznie jest pierwszym graczem kwalifikującym się do 2014 Volvo Golf Champions, może spróbuje powiększyć swoją flotę maszyn Volvo CE. 

Tekst: Tony Lawrence

VOLVO I GOLF: PRESTIŻOWE, SŁYNE IMPREZY



Volvo China Open Champion 2013 - Brett Rumford

VOLVO CHINA OPEN

Mistrzostwa National Open Golf Championship w Chinach. 20 rocznica w 2014 r. Coroczne mistrzostwa juniorów China Junior Championship umożliwiają debiut coraz szerszej rzeszy młodych graczy z Chin i możliwość zakwalifikowania się do Volvo China Open.



Volvo Golf Champion 2013 - Louis Oosthuizen

VOLVO GOLF CHAMPIONS

Otwarcie sezonu w ramach European Tour. Pierwszy, prawdziwy turniej mistrzów w ramach European Tour. Rozegrany po raz pierwszy w 2011 r.



Volvo World Match Play Champion 2013 - Graeme McDowell

VOLVO WORLD MATCHPLAY CHAMPIONSHIP

Mistrzostwa rozgrywane od 1964 r. jedno z najważniejszych wydarzeń w światowym golfie. Powszechnie uważane za nieoficjalne mistrzostwa świata w golfowych turniejach meczowych.



Poznaj człowieka Z (Żelaza), który jest w samym centrum rewolucji, jaką przechodzą regaty Volvo Ocean Race.

„PODCZAS KOLEJNYCH REGAT ZAŁOGI BĘDĄ RYWALIZOWAŁY NA IDENTYCZNYCH JACHTACH, NA NOWO ZAPROJEKTOWANYCH VOLVO OCEAN 65, A LUDZIE ZNÓW STANĄ SIĘ NAJWAŻNIEJSZYM ELEMENTEM”.



Nick jest odpowiedzialny za „Boatyard”, ekipę ds. konserwacji i serwisowania jachtów.

TNICK BICE TO TAK NAPRAWDĘ WIELE OSÓB. JEST NICK BICE OJCIEC RODZINY; NICK BICE POSZUKIWACZ PRZYGÓD; NICK, GRACZ ZESPOŁOWY I NICK INDYWIDUALISTA. I JEST NICK BICE NA LĄDZIE ORAZ NICK BICE NA MORZU..

Kiedy 4 października 2014 r. ruszą regaty Volvo Ocean Race 2014, i rozpocznie się ten pełen dramatyzmu 9-miesięczny wyścig na dystansie 39,379 mil morskich, Nick – ojciec rodziny i gracz zespołowy – zostanie na starcie, tzn. ciałem, bo duchem będzie zupełnie gdzie indziej.

Ale ten 35-letni Australijczyk będzie odgrywał niezwykle ważną rolę podczas tej przechodzącej istną rewolucję imprezy.

Nick jest odpowiedzialny za „The Boatyard”, specjalną ekipę konserwacji i serwisowania jachtów, która stanowi podstawę nowej koncepcji o nazwie One-Design. Pomysł polega na tym, aby wszystkie załogi rywalizowały na takich samych jednostkach, na najnowocześniejszych jachtach Volvo Ocean 65, co nie tylko obniży koszty, ale sprawi, że regaty będą jeszcze bardziej pasjonujące, a rywalizacja bardziej wyrównana. To pierwsze rozwiązanie tego typu w imprezie na tak dużą skalę.

NAJWAŻNIEJSI SĄ LUDZIE

„Nie ulega wątpliwości, że istniało ryzyko, iż te regaty stanęły przed poważnym dylematem”, wyjaśnia Nick. „Oczywiście to najbardziej prestiżowa żeglarska impreza oceaniczna, ale wymogi odnośnie sponsoringu stały się nie lada problemem. Na przykład podczas regat w 2005 r. największe budżety ekip sięgały 20–30 mln euro”.



Regaty Volvo Ocean Race są uważane za najtrudniejszą imprezę żeglarską na świecie.

„TO TROCHĘ JAK SERWIS SAMOCHODU
CIĘŻAROWEGO CZY MASZYNY BUDOWLANEJ PO
WIELU TYSIĄCACH GODZIN EKSPLOATACJI”.

„Stawały się czymś w rodzaju Formuły 1, w której ogromną rolę odgrywa technologia. Do pewnego stopnia załogi po prostu kupowały osiągi i prawo do wygranej. Ale podczas kolejnych regat załogi będą rywalizowały na identycznych jachtach, na nowo zaprojektowanych Volvo Ocean 65, a ludzie znów staną się najważniejszym elementem”.

Ekipa Boatyard, która w najgorętszych momentach będzie liczyła do 50 osób, będzie podążać za regatami dookoła świata, od startu w Alicante przez Kapsztad, Abu Zabi, Sanyę w Chinach, Auckland, brazylijskie miasto portowe Itajai, Newport Rhode-Island, Lizbonę, Lorient we Francji aż po finał w Goeteborgu.

W każdym z portów jachty będą serwisowane w inny sposób, od prostych przeglądów po rozłożenie ich na części podczas postojów przed kolejnym morderczym etapem. Publiczność będzie także mogła obserwować zespół Boatyard przy pracy we wszystkich portach w Wioskach regatowych.

KIEDY 750 000 EURO BYŁO NIC NIE WARTO

„To trochę jak serwis samochodu ciężarowego czy maszyny budowlanej po wielu tysiącach godzin eksploatacji”, wyjaśnia Nick. Dokładnie wiemy, co mamy zrobić w Auckland, Kapsztadzie czy innych portach. Przedtem ekipy wykonywały wszystko we własnym zakresie, co wymagało większej liczby osób”.

„Poza tym każda miała specjalne części zamienne, od kabestanów po maszty, bomby czy miecze, bo każdy jacht miał inną konstrukcję. Bywało tak, że zespół ciągnął za sobą dookoła świata maszt wart 750 000 euro, którego nigdy nie wykorzystał. Po regatach był nic nie wart”.

„Teraz części będą pasować do wszystkich jednostek, a jachty Volvo Ocean 65 są o wiele bardziej wytrzymałe niż ich poprzednicy, zostały zaprojektowane tak, aby można się na nich ścigać nie tylko podczas jednych regat, ale podczas dwóch. Spowoduje to obniżenie budżetów ekip do około 10–14 mln euro”.

Pierwszy jacht Volvo Ocean 65, zaprojektowany w USA przez studio Farr Yacht Design i zbudowany przez europejskie konsorcjum stoczniowe, został dostarczony i przetestowany przez kobiecą załogę SCA w rejsie z Wlk. Brytanii na Lanzarote.

PRĘDKOŚĆ, WYTRZYMAŁOŚĆ, BEZPIECZEŃSTWO

Pierwsze doniesienia są bardzo pozytywne, zapewnia Nick, jachty spisują się dobrze, wszystko działa – ich kil o głębszym zanurzeniu, nachylony sworzeń kila, dodatkowy balast wodny i osiem grodzi (uprzednie jachty z serii Volvo Open 70 dysponowały tylko 4), potwierdza się ich reputacja jako jednostek szybkich, wytrzymałych i bezpiecznych.

Jachty Volvo Ocean 65 będą też wyposażone większą liczbę kamer i mikrofonów, co umożliwi fanom jeszcze uważniejsze śledzenie wyścigu w czasie rzeczywistym, kiedy będą się zmagać z górami lodowymi, wielorybami, falami o wysokości czteropiętrowego budynku i temperaturami wahającymi się od minus 15 do plus 45 stopni.

Nick z pewnością będzie się temu przyglądał z zapartym tchem.

Z zawodu jest cieślą okrętowym i uczestniczył już dwukrotnie w regatach Volvo Ocean Race, jako żeglarz oraz dwukrotnie, jako członek ekipy lądowej. Większą część dzieciństwa spędził na jachtach.

EKSTREMALNE WYZWANIA

Sam przyznaje, że pociągają go ekstremalne wyzwania – „a może po prostu mam krótką pamięć...” i absolutnie nie wyklucza, że kiedyś weźmie udział w regatach na pokładzie jachtu (choć nie wspominał o tym jeszcze żonie i córce).

„Volvo Ocean Race to unikalne doznanie, to coś dla nielicznej garstki. To coś wyjątkowego. Patrząc na te 18 metrowe



„VOLVO OCEAN RACE TO UNIKALNE DOZNANIE, TO COŚ DLA NIELICZNEJ GARSTKI”.

fale i masz wokół siebie ludzi, z którymi łączy cię zupełnie wyjątkowa przyjaźń”.

Póki co Nick udziela się jako szczer lądowy. Daje z siebie wszystko w The Boatyard, potem idzie do domu, pomaga przygotować kolację i opiekować się córką.

To nie czas na ekstremalne wyzwania. No może z wyjątkiem uczestnictwa w imprezie Ironman tu czy tam (3,86 km do przełynięcia, 180,25 km do przejechania na rowerze, a potem maraton – gdyby ktoś nie wiedział). W tym roku Nick wziął udział w czterech. Póki co. Przecież każdemu należy się w życiu trochę atrakcji... **W**

Tekst: Tony Lawrence



DLACZEGO VOLVO CE KONCENTRUJE SIĘ NA SWOICH KLUCZOWYCH KLIENTACH

Maszyny Volvo Construction Equipment są najrozmaitszych kształtów i wielkości. Podobnie jak klienci. Na jednym końcu skali znajduje się tradycyjna jednoosobowa firemka, posiadająca jedną maszynę. Na drugim? Firmy większe od Volvo CE – a nawet od całej Grupy Volvo.

Nic dziwnego, że te organizacje – „kluczowi klienci” – wymagają szczególnych relacji.

„Kluczowi klienci to wymagający partnerzy, ich potrzeby różnią się od tych, jakie mają np. lokalne firmy”, mówi Carl Clotte, wiceprezes Volvo CE ds. kluczowych klientów. „Mają globalny zasięg działania, więc konieczne jest inne podejście niż w przypadku typowych, lokalnych organizacji, których potrzeby są inne. Na tym polega wyzwanie”. Tacy silni gracze stają się także coraz ważniejsi ze względu na ich liczbę, gdyż rosnąca konkurencja np. w branży cementu czy żwiru i kruszyw sprawia, że firmy średniej wielkości są wchłaniane przez większe organizacje.

„Obserwujemy konsolidację w strukturze klienteli, kluczowi klienci rosną, zwiększają swój zakres działania i stają się graczami w skali międzynarodowej. Jest ważne, abyśmy zapewniali im wsparcie w ekspansji i wchodzeniu na rozwijające się rynki”, dodaje Slotte.

PRZEKAZYWANIE INFORMACJI

„Te relacje w dużej mierze polegają na udostępnianiu i przekazywaniu informacji. Czasem musimy zachowywać się dyplomatycznie, aby ułatwić powiązanie różnych elementów. To nasza najważniejsza rola”.

Kiedy więc duży klient staje się nagle klientem kluczowym?

Nie ma prostej definicji, mówi Thomas Stemper, dyrektor Volvo CE ds. kluczowych klientów na obszar Europy, Bliskiego Wschodu i Afryki (EMEA).

„Są pewne branże, jak np. branża ciężarówek, gdzie można by stwierdzić, że kluczowy klient to taki, który ma ponad 500 własnych pojazdów i jest obecny na co najmniej pięciu rynkach. Ale nasza działalność jest znacznie bardziej zróżnicowana i nie można jej mierzyć jedną miarą”. „Pracujemy np. z wiodącymi firmami w branży budowlanej, cementowej i przetwarzania odpadów. Nie da się ich porównać, są zbyt odmienne”.

DZIAŁAJĄ W 50-70 KRAJACH

„Istnieją np. korporacje w branży cementu, które działają w 50 lub nawet 70 krajach świata – są to prawdziwi globalni gracze. Tymczasem w budownictwie istnieją firmy zatrudniające do 115 tysięcy pracowników, to mniej więcej tyle samo, co w całej Grupie Volvo”.

Volvo CE ma cztery organizacje ds. kluczowych klientów, obejmujące obszar EMEA, region obu Ameryk i APAC (Azja-Pacyfik). Kluczowi klienci, niezależnie od tego, czy są to firmy globalne, międzynarodowe czy regionalne, w kontaktach z najważniejszymi dostawcami wymagają spójności działań i za to właśnie odpowiada Stemper wraz ze współpracownikami.



Carl Slotte, wiceprezes Volvo CE ds. kluczowych klientów.



Thomas Stemper, dyrektor Volvo CE ds. kluczowych klientów na obszar Europy, Bliskiego Wschodu i Afryki (EMEA)

„Jest ważne, abyśmy zapewniali im wsparcie w ekspansji i wchodzeniu na rozwijające się rynki”.

„Musimy rozumieć punkt widzenia klienta, co klient stara się osiągnąć i jaki będzie jego kolejny krok w zakresie wchodzenia na nowe rynki lub segmenty”.

„Kluczowi klienci, niezależnie od branży, do której należą, nie dążą do budowania relacji czy warunków na poszczególnych rynkach”, mówi. „Chcą kompleksowej spójności działań, chcą stabilności i chcą, aby kontakt odbywał się za pośrednictwem jednej, konkretnej osoby. W razie problemów, niezależnie od tego, gdzie by wystąpiły i na jakim poziomie, kluczowi klienci chcą móc zwrócić się bezpośrednio do tej jednej osoby w celu rozwiązania problemu”.

„Mamy w biurze podstawowy zespół, który się tym zajmuje, poza tym wspierają nas nasi koledzy na rynku, którzy współpracują z tymi klientami na kolejnym poziomie organizacyjnym. Rozwijaliśmy naszą strukturę przez lata, tak, więc prawie każdy diler ma dedykowanego przedstawiciela do spraw kluczowych klientów”.

SZERSZA PERSPEKTYWA

Na niektórych ważnych rynkach Volvo CE, jak np. Francja, gdzie kluczowi klienci stanowią około 30% całości biznesu, istnieje nie tylko jedna osoba do spraw kontaktów na poziomie rynku, ale cała organizacja zajmująca się kluczowymi klientami.

Kontakt poprzez biuro jest oczywiście najważniejszy, mówi Stemper, to na tym poziomie przygotowuje się i negocjuje umowy, „ale klienci muszą się czuć równie swobodnie z naszymi dilerami – inaczej relacja po prostu nie zaiskrzy”.

Slotte zgadza się z tym. „Nie zawsze jest to łatwe dla dilera, który może ma ograniczone lokalne kontakty z firmą będącą olbrzymim międzynarodowym graczem. W takich przypadkach sprawienie, aby wszyscy zainteresowani widzieli

sytuację w szerszej perspektywie, wymaga wielkiego zaangażowania w komunikację i informowanie”.

Jakkolwiek Volvo CE postępuje ze swoimi kluczowymi klientami, metoda ta najwyraźniej działa. Stemper, którego biuro mieści się w niemieckim mieście Konz, uważa, że sukces opiera się na dwóch kluczowych elementach – koncentracji i pracy zespołowej.

KONCENTROWANIE SIĘ NA KLIENTCIE

„Tak, myślę, że naszą mocną stroną jest koncentrowanie się na kliencie, na tym, czego chce i czego potrzebuje. Tę wiedzę uzyskujemy z opinii”.

„Po pierwsze mamy bardzo dobre relacje na najwyższym poziomie, ale po drugie – co również ważne – także mocno koncentrujemy się na dilerze. Praca zespołowa jest bardzo dobrze skoordynowana na wszystkich poziomach hierarchii firmowej”.

Wiedza na temat sposobu prowadzenia firmy przez klientów jest również od zawsze mocną stroną Volvo CE, jest to sfera, nad którą Stemper i jego współpracownicy nieustannie pracują.

„Tak, to dla nas stuprocentowo ważne”, mówi. „Musimy rozumieć punkt widzenia klienta, co klient stara się osiągnąć

i jaki będzie jego kolejny krok w zakresie wchodzenia na nowe rynki lub segmenty”.

„Bardzo ważna jest baczna obserwacja klienta, byśmy wiedzieli, jak można mu pomóc w dobrych czasach, ale i w tych złych, kiedy np. obroty spadają i musi położyć większy nacisk na utrzymanie długowieczności obecnych maszyn albo na leasing zamiast kupna nowych maszyn. Poprawa całkowitego kosztu posiadania maszyny to coś, co zawsze promujemy”.

„Rozumiejąc klientów i ich rynki, możemy czasem wiedzieć o pewnych zjawiskach wcześniej niż oni sami, a to może być nieocenione dla nich, dla nas i dla powodzenia naszych relacji”. **WN**

Tekst: Tony Lawrence

WELCOME TO
VOLVO DAYS

**Dni Volvo: poprzeczka
jeszcze wyżej...
ponownie!**

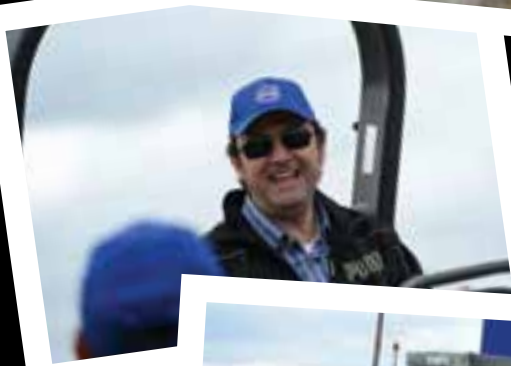


Ponad 8 500 gości ze wszystkich zakątków świata przyjechało w sierpniu i wrześniu tego roku do szwedzkiej Eskilstuny – kolebki Volvo Construction Equipment – na imprezę, która jak się okazało zakończyła się ogromnym sukcesem i była najbardziej ekscytująca w swojej historii.

Customer Center Volvo CE – położone o kilka kilometrów na północny-wschód od miejsca, którym Volvo CE się narodziło w 1832 r. – było gospodarzem imprezy, podczas której goście mogli zobaczyć i wypróbować pełną gamę produktów Volvo Construction Equipment (Volvo CE), a nawet je poprowadzić, w tym nowe ubijarki ziemi SD75 i SD135 oraz kompaktowe ładowarki kołowe L30G i L35G.

Zapoznali się także z szerokim wachlarzem usług i rozwiązań dla klientów oferowanym przez Volvo CE oraz mieli możliwość sprawdzić się na symulatorach Volvo – te pionierskie, realistyczne platformy umożliwiają bezpieczne szkolenie operatorów bez wpływu na środowisko, czy konieczności wycofywania z eksploatacji cennego sprzętu w celu szkoleń. Mnóstwo atrakcji naświetlających zarówno historię jak i przyszłość zapewniło gościom wyjątkową okazję, aby poznać 181-letnią historię firmy oraz jej innowacyjne pomysły na przyszłość.

Bez wątpienia gwoździem programu był spektakularny pokaz sprzętu, w którym uczestniczyło około 90 maszyn, w tym produkcji Volvo Trucks, obejmujący wszystkie segmenty – od leśnictwa po kamieniołomy i kopalnie, przewóz i przeladunek materiałów, budownictwo drogowe, budownictwo komunalne oraz branżę



„Pokaz maszyn... to było jak show na Broadwayu, tylko, że w stylu heavy metal. Niewiarygodne!”

petrochemiczną. Publiczność była jednogłośnie zachwycona, ale chyba najlepiej jej nastroje wyraził jeden z gości z USA: Pokaz maszyn...to było jak show na Broadway, tylko że w stylu heavy metal. Niewiarygodne!

Kajsa Dymling, szefowa ds. imprez w dziale sprzedaży Volvo CE Sales w regionie EMEA (Europa – Bliski Wschód – Afryka), powiedziała: „Aranżując tegoroczne Dni Volvo staraliśmy się zebrać wszystkie elementy układanki i połączyć je w podziale na trzy bloki tematyczne: przeszłość, teraźniejszość i przyszłość. Z czasem przekształciło się to w slogan: eksploracja, interakcja i współdziałanie”.

„Organizując to wyjątkowe wydarzenie chcieliśmy pokazać klientom i potencjalnym klientom, że myślimy do przodu, ale nigdy nie zapominamy o naszych korzeniach”.

Po pełnym dramatyzmie pokazie maszyn, który wbił gości w fotele, odwiedzili oni 6 stanowisk, na których mogli po



„To właśnie możliwość spędzenia tych godzin z naszymi maszynami i specjalistami od nich sprawia, że nasi goście decydują się tu przyjechać z drugiego końca świata”.

SD. „Możliwość wypróbowania maszyn to kluczowy element programu Dni Volvo,” powiedziała Kajsa. „To właśnie możliwość spędzenia tych godzin z naszymi maszynami i specjalistami od nich sprawia, że nasi goście decydują się tu przyjechać z drugiego końca świata.”

Podczas 55. edycji Dni Volvo gości zaproszono na dwie bardzo różne kolacje. Pierwsza miała tematykę historyczną i odbyła się w Muzeum Munkell, prezentującym dziedzictwo firmy. Motywem przewodnim drugiego wieczoru galowego była przyszłość, to czego w nadchodzących latach klienci mogą oczekiwać od Volvo CE na podstawie opracowanych przez firmę planów na przyszłość.

Dni Volvo to impreza, która inspiruje i prezentuje wszystko, co stanowi fundament działalności Volvo. Klienci byli absolutnie zachwyceni, a to liczy się najbardziej. **W**

krótko zapoznać się z pełną gamą produktów Volvo CE, zarówno jeśli chodzi o sprzęt jak i oferowane wsparcie. „Ta prezentacja naszych produktów, tak twardych jak i miękkich, była strzałem w dziesiątkę”, powiedziała Kajsa. „Umożliwiła nam przedstawienie wsparcia produktów i działalności, jakie oferujemy klientom oraz podkreślenie naszych wartości podstawowych: jakości, bezpieczeństwa i dbałości o środowisko”.

Po najwyższej klasy porannym przedstawieniu i sesji poznawczej goście spędzili resztę dnia w sposób proaktywny i z zaangażowaniem, mogli przetestować wszystkie maszyny: od robiącej wrażenie i innowacyjnej koparki kompaktowej ECR25D po wprowadzające nowe standardy ubijarki do ziemi z serii



Happy Monday... Volvo Spirit spotyka operatora, który pomaga umieścić zakątek Nigerii na mapie.

„TA MASZYNA PRACOWAŁA DZIEŃ W DZIEŃ PRZEZ OSTATNIE 2 LATA I ANI RAZU NIE NAWALIŁA, POMIMO, ŻE ROBOTA JEST CIĘŻKA”.



Piękno tego miejsca może być zwodnicze, warunki bywają tu wyjątkowo ciężkie.

OPERATOR MONDAY JOHNSON I JEGO KOLEDZY PĘKAJĄ ZE ŚMIECHU ZA KAŻDYM RAZEM, KIEDY SPRAWDZAJĄ POZYCJĘ JEGO KOPARKI NA MAPIE SATELITARNEJ W KOMÓRCIE: WYGLĄDA NA TO, ŻE MASZYNA ZNAJDUJE SIĘ PONAD KILOMETR W GŁĄB MORZA..

Monday, 42 lata, nie jest pierwszym operatorem podwodnej maszyny budowlanej Volvo. Jest jednym z najbardziej doświadczonych pracowników w liczącym 1200 osób zespole, który pracuje przy największym na świecie projekcie odzyskiwania dna morskiego o nazwie EKO Atlantic w nigeryjskim Lagos.

Monday pracuje na końcu wąskiej, piaszczystej drogi, po obu stronach ma lazurowe wody Atlantyku i pełne prawo, by twierdzić, że pracuje w jednym z najbardziej malowniczych miejsc, jakie można sobie wyobrazić. Ale piękno tego miejsca może być zwodnicze, warunki bywają tu wyjątkowo ciężkie.

Słupek rtęci może sięgać nawet 40°C, a w porze deszczowej pada tak intensywnie, że widoczność spada niemal do zera. To miejsce o powierzchni w 10 km² oferuje także inne atrakcje, na przykład fontanny słonej morskiej wody, gdy fale rozbijają się o brzeg oraz kurz i pył, kiedy temperatura powietrza sięga zenitu. Ale Monday i jego maszyna to wytrzymali zawodnicy.



Maszyny Volvo sobie świetnie radzą w tych ekstremalnych warunkach.

FONTANNY SŁONEJ MORSKIEJ WODY, GDY FALE ROZBIJAJĄ SIĘ O BRZEG ORAZ KURZ I PYŁ, KIEDY TEMPERATURA POWIETRZA SIĘGA ZENITU. ALE MONDAY I JEGO MASZYNA TO WYTRZYMALI ZAWODNICY.

EMOCJE

„Praca jest czasami ciężka”, mówi z szerokim uśmiechem. „Ale maszyny Volvo sobie świetnie radzą. W kabinie jest chłodno. Grunt jest nierówny, ale maszyna jest świetnie wyważona.” Wzrusza ramionami i powtarza. „To żaden problem. Ta maszyna pracowała dzień w dzień przez ostatnie 2 lata i ani razu nie nawaliła, pomimo, że robota jest ciężka”.

Monday i koparka EC460, która ma na liczniku prawie 5 000, mają za zadanie przesypanie tysięcy ton piasku i granitu wozzonego codziennie na plac budowy z kopalni położonej w

odległości 250 km. Materiały te są wykorzystywane do budowy podłoża 8-kilometrowej zapory, która umożliwi budowę nowej inwestycji, tam gdzie kiedyś było morskie dno.

Ale to nie jedyne zadania, jakie Monday wykonywał, w ciągu dwóch lat pracy przy tym projekcie. Pracował na innych koparkach Volvo – zarówno z długim jak i krótkim ramieniem – oraz przy innych zadaniach, w tym przy przewożeniu i sortowaniu betonowych, specjalnie formowanych bloków typu Acropode, stanowiących element konstrukcji, którą lokalni mieszkańcy nazwali „Wielkim murem Lagos”. Prowadził także ładowarki kołowe.

Promieniuje z niego nie tylko zadowolenie, ale i entuzjazm dla korzyści, jakie wg niego Eko Atlantic przyniesie Lagos, jego rodzinnemu miastu. „Jestem dumny z tego, że tu pracuję”, zapewnia. „Mam nadzieję, że ten projekt pomoże Lagos i zapewni mu więcej inwestycji, a ludziom pracę. Ale poza tym po prostu lubię tę pracę, i jest dobrze płatna”!

NIEŁATWA PRACA

Po zakończeniu zmiany, Monday, który ma 12-letni staż jako operator, oraz jego koledzy grają czasami na placu budowy w piłkę nożną, aby się zrelaksować po pracy. Futbol to najpopularniejszy sport w Nigerii, a kraj jest nadal podekscytowany



zwycięstwem Super Orłów w Afrykańskim Pucharze Narodów 2013.

Podczas, gdy wielu jego kolegów sledzi rozgrywki klubów angielskiej Premier League, w których grają takie nigeryjskie gwiazdy jak Jon Obi Mikel i Victor Moses, Monday kibicuje drużynie Barcelony. „Zawsze sobie żartujemy i świetnie się bawimy rozmawiając o futbolu”, mówi. „W ogóle świetnie się bawimy, pomimo, że praca nie jest łatwa”.


Praca pozostanie niełatwa jeszcze przez wiele lat. Cztery lata od rozpoczęcia projektu, z morskiego dna pozyskano 140 mln ton piasku, aby możliwa była budowa nowego miasta, a z Ibadanu przetransportowano 700 000 ton skał, które posłużyły do budowy zapory. Ale minie jeszcze kilka lat zanim pozyskanych zostanie wymagana ilość piasku dla realizacji projektu, poza tym Monday ma jeszcze do zbudowania kolejnej 4 km zapory.

NOWE MOŻLIWOŚCI

Oczekuje się, że pierwsze budynki powstaną na odzyskanych terenach do roku 2015, ale zakończenie całego projektu to zadanie dla całego pokolenia, prawdopodobnie nastąpi to już po tym jak Monday na dobre pożegna się ze swoim kaskiem. Póki co inwestycja pomoże zapewnić nowe możliwości i pracę ludziom takim jak on.

„MAM NADZIEJĘ, ŻE TEN PROJEKT POMOŻE LAGOS I ZAPEWNI MU WIĘCEJ INWESTYCJI, A LUDZIOM PRACĘ”.

Zasłaniając ręką oczy przed słońcem, Monday rozgląda się po ogromnej piaskowej równinie, na której powstaną nowe budynki, gdzieś tam w drgającym od upału powietrzu widać usypane przez ludzi „wydmy”, pracujące maszyny i ekipy. „Wierzyć się nie da, że tu kiedyś będzie miasto”, mówi.

Ale kiedyś właśnie tak będzie. Pojawi się na mapie, a on będzie miał w tym swój udział. 

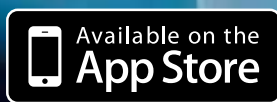
Tekst: Dan Waddell

Zdjęcia: Julian Cornish Trestrail

BĄDŹ W KONTAKCIE BĄDŹ POINFORMOWANY

Dołącz do magazynu Volvo Spirit na całym świecie:

www.volvoespirmagazine.com



Śledź nas na Twitterze, Facebooku lub pobierz naszą darmową aplikację Spirit na iPada, aby uzyskać dostęp do artykułów na wyłączność, filmów i wielu innych atrakcji...



VOLVO CONSTRUCTION EQUIPMENT

www.volvoce.com



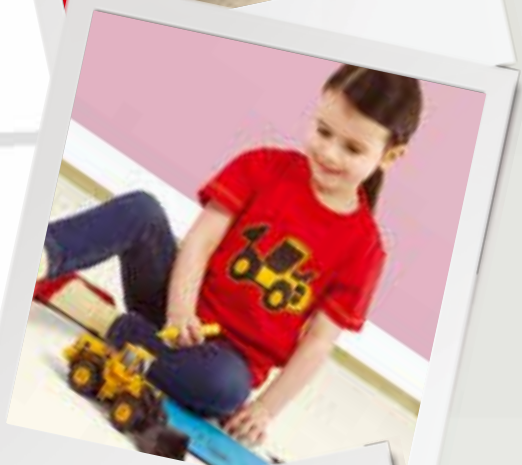
Official Volvo Merchandise

VOLVO

PRAKTYKA CZYNI MISTRZA

Pasja perfekcji zaczyna się wczesnie.

Odkryj kolekcję Yellow Tab:
www.volvomercandise.com



OFFICIAL VOLVO MERCHANDISE

VOLVO

Volvo Merchandise Corporation