

spirit

NA PRZEKÓR NATURZE

Autostrada przez pustynię

CHINY
W ŚWIECIE
REFLEKTORÓW
+ BAUMA
CHINA 2014

Ładowarki portowe
Spółdzielnia robotników portowych

DROGA POD GÓRĘ
Pod ziemią na Arktyce



WYDAJNE UKŁADANIE NAWIERZCHNI



Rozścielacz P8720B ABG firmy Volvo Construction Equipment to rozwiązanie umożliwiające wydajne i precyzyjne układanie twardych nawierzchni. Maszyna ta została wyposażona w stół z dwoma ubijakami, dzięki czemu pozwala uzyskać niezrównany stopień wstępnego zagęszczenia materiału i należąca do największych w branży grubość dywanika, która sięga 400 mm przy maksymalnej szerokości 9 m. Model P8720B, zaprojektowany do prac na podłożu stabilizowanym cementem, zapewnia niedoścignioną gęstość materiału i wyjątkowe rezultaty w trybie ciągłego rozścielania.

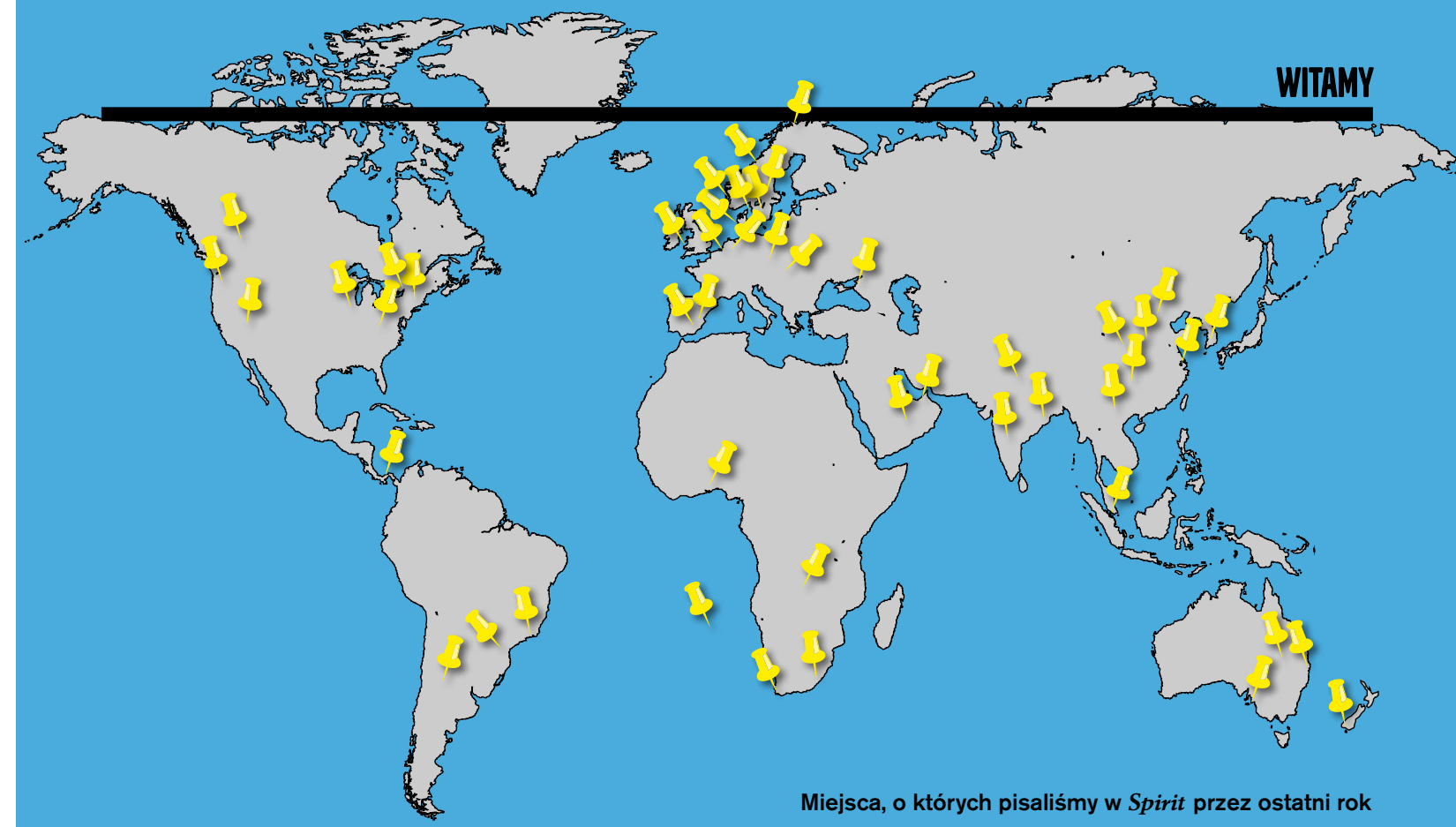
Rozścielacz Volvo P8720B ABG – zawsze gładka nawierzchnia.

www.volvoce.com



WIDEO http://open.to/a/SP_PAV-B_B

Volvo Construction Equipment



Miejsca, o których pisaliśmy w *Spirit* przez ostatni rok



Chińska branża budowlana – największa na świecie – jest dziś w centrum uwagi

spirit
ONLINE

www.volvospiritmagazine.com



Spirit – Volvo Construction Equipment Magazine



@VolvoCEGlobal



GlobalVolvoCE



Volvo Spirit Magazine

Tegoroczna, siódma już edycja cieszących się wyjątkową renomą międzynarodowych targów Bauma China biła rekordy popularności. W tym roku listę obecności zapelnili najważniejsi producenci ze wszystkich części świata. Również Volvo CE znalazło się wśród aż 3000 wystawców z 40 krajów, którzy prezentowali swoje najnowsze produkty 200 000 gości na powierzchni wystawowej odpowiadającej 42 boiskom do piłki nożnej. Jako lider na chińskim rynku ładowarek i koparek kołowych postanowiliśmy podkreślić nasze zaangażowanie, odsłaniając nową serię produktów zaprojektowanych specjalnie z myślą o Chinach. Część poświęcona targom Bauma China 2014 zaczyna się na stronie 10.

W tym numerze rozpoczynamy serię sprawozdań z Chin – w pierwszym przenosimy się do Xi'an na północnym zachodzie, domu słynnej Terakotowej Armii, a także rozścielaczy Volvo, które budują tysiące kilometrów nowych dróg. W kolejnych numerach *Spirit* będziemy publikować historie z placów robót w miejscach tak oddalonych, jak chociażby granicząca z Azją Środkową prowincja Sinciang daleko na północnym zachodzie Chin. W tym wydaniu artykułu Ludzie, który znajdziecie na stronie 6, rozmawiamy z Dyrektorem Volvo CE na Region Handlowy Chin, Francisem Sumem.

Na mapie u góry strony zaznaczyliśmy różne miejsca, z których pochodzą artykuły o naszej firmie, jej pracownikach, klientach, ich maszynach i operatorach, które publikowaliśmy w *Spirit* na przestrzeni ostatniego roku – w wersji papierowej i filmowej, w magazynie, na naszej stronie www i w aplikacji na iPada. Jeśli masz dla nas ciekawą historię i chcesz wbić swoją pinezkę w mapę *Spirit*, daj nam znać. 📌



THORSTEN POSZWA
Global Director
External Communications
Volvo Construction Equipment

Thorsten Poszwa

Zdjęcie Thorstena Poszwy: © Natalie Hill VS53 PL

W TYM WYDANIU

3 LIST POWITALNY

Piszemy o naszych pracownikach, klientach i ich maszynach ze wszystkich części świata

6 LUDZIE

Wywiad z dyrektorem Volvo CE na Region Handlowy Chin, Francisem Sumem

10 BAUMA CHINA 2014

Volvo CE podczas najważniejszych targów branżowych w Azji

20 CHINY

Rozścielacze Volvo budują tysiące kilometrów dróg w całym kraju

26 SZWECJA

Pod ziemią w największej na świecie kopalni rudy żelaza

30 ARGENTYNA

Maszyny Volvo są integralną częścią spółdzielni robotników portowych

34 STANY ZJEDNOCZONE

Tartak w Idaho przekształca się w jeden z najbardziej zaawansowanych technologicznie obiektów w Ameryce Północnej

38 ŚRODOWISKO NATURALNE

Wyzwanie klimatyczne dla budownictwa nabiera pędu

40 NOWA TECHNOLOGIA

Volvo CE wykorzystuje aplikacje do sprzedaży używanych maszyn w Europie, na Bliskim Wschodzie i w Afryce

42 LEKCJA HISTORII

Przeglądamy się przedsiębiorstwom przejmowanym przez Volvo CE na przestrzeni lat

44 VOLVO OCEAN RACE

Chińscy pionierzy żeglugi przybrzeżnej

49 KĄCIK OPERATORA

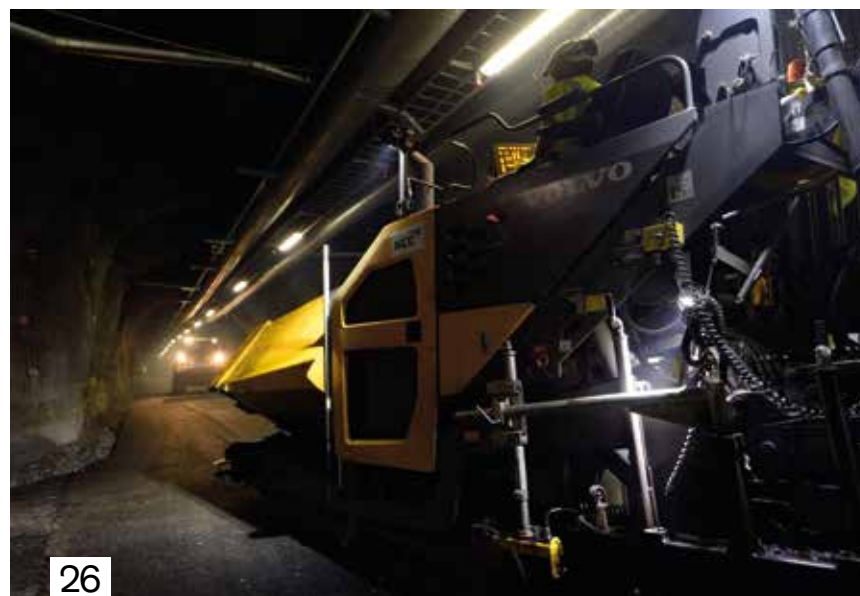
Hiszpański operator z Walencji z zamiłowaniem do muzyki klasycznej

NA OKŁADCE

Dwie spośród 95 maszyn Volvo budujących drogę przez największą pustynię piaszczystą na świecie © Peter Lyall

16 ARABIA SAUDYJSKA

Flota maszyn Volvo CE przy budowie pierwszego na świecie połączenia lądowego między Królestwem Arabii Saudyjskiej a Sułtanatem Omanu



26



34



6



20

MAGAZYN SPIRIT VOLVO CE

Grudzień 2014/Styczeń/Luty 2015 NUMER: 53

WYDAWCA: Volvo Construction Equipment SA

REDAKTOR NACZELNY: Thorsten Poszwa

KOORDYNACJA REDAKCYJNA: Krista Walsh

PRODUKCJA REDAKCYJNA I PROJEKT: CMDR sprl

www.cmdrcoms.com

AUTORZY ARTYKUŁÓW: John Bayliss; Julia Brandon; Julian Gonzalez; Nigel Griffiths; Tony Lawrence; Kristie Robinson; Nathalie Rothschild; Cathy Smith; Derek Workman
FOTOGRAFIE: Algirdas Bakas; Vicent Bosch; Mark Button; Natalie Hill; Peter Lyall; Patricio Murphy; Jonathan Nackstrand; Mike Ridinger; Yann Riou; Ainhoa Sanchez; Zhang Yang; Henry Zhang



Korespondencję prosimy przysyłać na adres Volvo Spirit Magazine, Volvo Construction Equipment, Hunderenveld 10, 1082 Bruksela, Belgia lub e-mailem na adres volvo.spirit@volvo.com

Wszelkie prawa zastrzeżone. Zabrania się powielania, transmisji lub przechowywania w systemach archiwizacji jakiegokolwiek części niniejszej publikacji (tekstu, danych lub materiałów graficznych) w jakiegokolwiek formie lub w jakikolwiek sposób bez uzyskania pisemnej zgody firmy Volvo CE. Volvo Construction Equipment nie musi podzielać poglądów wyrażonych w artykułach opublikowanych w niniejszym wydaniu ani nie odpowiada za prawdziwość zamieszczonych w nich informacji. Cztery wydania w roku - wydrukowano na papierze przyjaznym dla środowiska.



ODDANI, POZYTYWNI NASTAWIENI I CIERPLIWI

Dyrektor Volvo CE na Region Handlowy Chin zdradza nam, czym kieruje się w pracy →

autor: Cathy Smith



Zdjęcia: Algirdas Bakas

Francis Sum woli przy swoim biurku stać niż siedzieć

**CHCIAŁBYM ZACHĘCIĆ NASZYCH
CHIŃSKICH PRACOWNIKÓW, ABY
ZAWSZE WYRAŻALI SWOJE OPINIE**

Godzina 5:30 nad ranem. Wielu spośród 23 milionów mieszkańców Szanghaju jeszcze śpi, kiedy Francis Sum uprawia codzienny jogging. Nowy dyrektor Volvo Construction Equipment na region handlowy Chin mówi nam, że każdego dnia przebiega nawet 10 kilometrów. „Wysiłek jest bardzo ożywczy. Daje zastrzyk energii na resztę dnia. Bieganie daje mi czas na myślenie”.

Po kilku miesiącach na nowym stanowisku ten 44-letni Singapurczyk bez wątplenia ma na czym skupić myśli.

Ani Volvo ani Chiny nie są Sumowi obce. W firmie pracuje od 13 lat, z czego osiem spędził w Chinach, a konkretnie w Pekinie, jako dyrektor działu Volvo Financial Services (VFS) China. W roku 2001 został pierwszym pracownikiem VFS w Azji, tuż po azjatyckimi kryzysie finansowym.

Jego nowe stanowisko w Volvo CE sprawia, że zupełnie inaczej patrzy na place budowy: „zawsze zwracam uwagę na sprzęt używany na placach robót. Czuję dumę, kiedy widzę maszynę marki Volvo. Wtedy mówię córeczce: ta maszyna należy do Volvo. Tym teraz zajmuje się tatuś”.

WSPÓLNY WYSIŁEK

Z dużym entuzjazmem podnosi z biurka model koparki i przygląda się mu: „Dopóki nie podjąłem tej pracy, nie wiedziałem, jak piękne mogą być maszyny budowlane. Kiedy patrzę na takie urządzenia, czuję podziw. To dzięki nim powstają wszystkie wieżowce i wszystkie drogi”.

Chiny są bardzo ważnym rynkiem dla całej Grupy Volvo, nie tylko dla Volvo CE, ale fakt podjęcia stanowiska w tym samym okresie, w którym chińska gospodarka zaczęła wytracać pęd, wcale nie przeszkadza Sumowi.

„Gospodarka ma się raz lepiej, a raz gorzej. Osobiście uważam, że właśnie te trudniejsze okresy dają nam więcej możliwości”, mówi. „Spadek koniunktury to szansa, aby zmienić pozycję, obrać inne cele i przeanalizować wszystkie strategie, żeby lepiej przygotować się na wzrost gospodarczy”.

Innymi słowy, potrzebna jest cierpliwość. Właśnie w takich warunkach sprawdzają się trzy zasady Suma: „musimy być oddani, pozytywnie nastawieni i cierpliwie czekać na rezultaty. Takim myśleniem chciałbym zarazić swój zespół”, mówi.

„Jeśli chodzi o mój styl zarządzania, to lubię sam zakasać rękawy. Nie wierzę w relacje szef-podwładny. Wierzę w pracę zespołową. Każdy z nas ma swoją rolę w zespole. Razem możemy osiągnąć więcej niż każdy z osobna”.

POZYTYWNA ENERGIA

W swoim przeszklonym biurze Sum woli stać zamiast siedzieć przy wysokim biurku. Nie widać tu ani przepychu ani typowo dyrektorskiego stylu. Tak jak poranny jogging pomaga mu myśleć, tak stanie w trakcie odpowiadania na maile albo udziału w telekonferencji zapewnia mu przepływ pozytywnej energii.

Podczas gdy Sum zaczyna rozumieć rynek sprzętu budowlanego w Chinach, które postrzega nie jako kraj, ale zróżnicowany językowo kontynent, gdzie gospodarka podlega cykлом koniunkturalnym, zbliżają się międzynarodowe targi branżowe Bauma 2014 w Szanghaju.

„To wydarzenie jest szczególnie ważne dla Volvo China. Jest dla nas szansą, aby pokazać całemu światu, że bardzo poważnie traktujemy chiński rynek – w szczególności w obecnych trudnych realiach – i że będziemy dalej inwestować w niego nowe środki i nowe produkty”.

WARTOŚCI RODZINNE

Sum ma na głowie opiekę nie tylko nad firmą, ale i swoją rodziną. Mniej więcej co trzy tygodnie odwiedza w Singapurze swoją żonę i pięcioletnią córeczkę, a w październiku jego rodzina ma się powiększyć. „Drugie dziecko też będzie dziewczynką, więc będę miał w domu dwie... trzy księżniczki”, szybko się poprawia. „Reszta rodziny przeprowadzi się do Szanghaju w 2015 r.”

Sum jest wielkim fanem Szanghaju, który uważa za jedno z najpiękniejszych miast na świecie. Jego dziadek pochodził z Kantonu,

więc Chiny ma we krwi i mimo że od młodych lat przesiąkał kulturą kosmopolityczną, jak sam mówi, w domu jego rodzina wyznaje tradycyjne chińskie wartości. Jednak tym, co go interesuje, są cechy kulturowe wspólne dla różnych regionów geograficznych i narodowości. Na przykład w szwedzkich korzeniach Volvo najbardziej imponuje mu szacunek dla jednostki.

„Każda kultura ma swoje zalety. W przypadku Szwecji jest to dbałość o dobrą równowagę między pracą a życiem prywatnym oraz wiara we wkład jednostki. Chciałbym zachęcić naszych chińskich pracowników, aby zawsze wyrażali swoje szczere opinie. Uważam, że personel z czasem przyzwyczai się do takiego środowiska pracy i będzie chętniej angażował się w projekty”.

CHINY SĄ WAŻNYM RYNKIEM DLA CAŁEJ GRUPY VOLVO

Odwiedź stronę *Spirit* lub pobierz bezpłatną aplikację *Spirit* na iPada, aby obejrzeć wywiad z Francisem Sumem

VOLVO CE UDOWADNIA SWOJE ZAANGAŻOWANIE

Volvo Construction Equipment zaznacza swoją obecność podczas Bauma China w Szanghaju – najważniejszych targów branżowych w Azji

Na łącznej powierzchni wystawowej 1804 m² Volvo demonstrowało pod hasłem „Dbałość motorem innowacji” swoje długofalowe zainteresowanie obecnością na chińskim rynku. Volvo CE doskonale wykorzystało okazję, aby obok innych międzynarodowych przedsiębiorstw wystawiających swoje wyroby w Shanghai New International Expo Center zaprezentować produkty przystosowane specjalnie do chińskich warunków. Prezes Martin Weissburg nie pozostawił cienia wątpliwości, że Chiny, gdzie Volvo CE jest obecnie liderem na rynku koparek i ładowarek kołowych, odegrają kluczową rolę w przyszłych planach firmy.

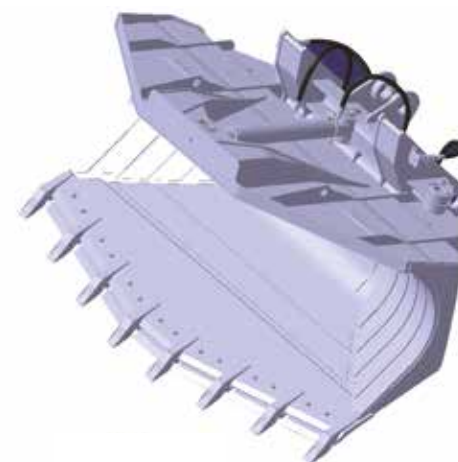
Goście mogli przekonać się o korzyściach, jakie Volvo CE zapewnia swoim klientom poprzez kompleksowy pakiet usług finansowych, zarządzania flotą, części i wsparcia serwisowego. Na wystawie znalazły się eksponaty z organizowanej przez Volvo CE kampanii Trash to Treasure, w ramach której artyści przekształcali złom z maszyn Volvo w dzieła sztuki. Volvo CE zaprezentowało także swój ogólnokrajowy program Operator Idol – pierwszy taki konkurs organizowany w Chinach i największe na świecie wydarzenie poświęcone szkoleniom z zakresu oszczędnego zużycia paliwa skierowane do ponad miliona operatorów koparek na terenie Chin.



bauma
China 2014

OSPRZĘT NA CHIŃSKI RYNEK

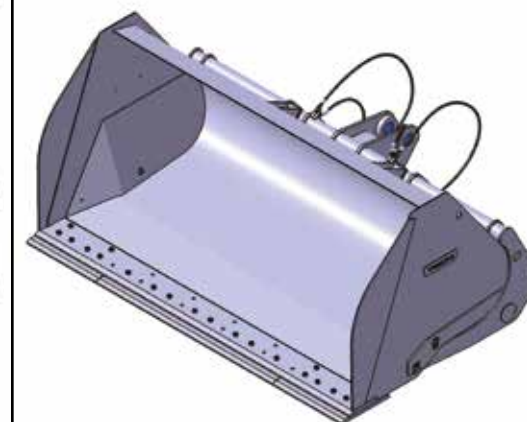
Aby zaspokoić potrzeby klientów w Chinach, Volvo CE opracowało nowy osprzęt do swojej legendarnej ładowarki kołowej L105 przekształcający tę maszynę w wyjątkowo uniwersalne narzędzie



Badania nad inżynierią i funkcjonowaniem dużej liczby tuneli i kopalń głębinowych w Chinach zaowocowały opracowaniem opróżnianej bocznej łyżki dla ładowarki kołowej L105 dostosowanej specjalnie do pracy w ciasnych przestrzeniach. Ten nietypowy osprzęt w połączeniu z systemem podnoszącym i układem hydraulicznym L105 znacząco podnosi bezpieczeństwo i wygodę prac prowadzonych pod ziemią i w tunelach.



Bazując na stuleciach doświadczenia oraz wiedzy o załadunku i transporcie drewna, Volvo CE opracowało zaawansowany chwytak dla ładowarki kołowej L105. Ten wielofunkcyjny osprzęt został zaprojektowany do użytku w branży wycinki i przetwarzania drewna, a jego zaletą jest zwiększenie bezpieczeństwa i wydajności załadunku oraz transportu.



Volvo CE wprowadziło do oferty także łyżkę wysokiego załadunku przeznaczoną do obsługi wykorzystywanych na chińskim rynku wysokich samochodów ciężarowych. Wbudowany układ hydrauliczny zapewniający większą wysokość wyladunku sprawia, że łyżka doskonale sprawdza się w przypadku lekkiego materiału, takiego jak śnieg, drewniane wióry, nawóz czy węgiel. Dzięki takim rozwiązaniom załadunek samochodów ciężarowych i podnoszenie na duże wysokości stają się łatwiejsze, szybsze i bezpieczniejsze. →



MASZYNY NA RYNEK CHIŃSKI

Wśród najważniejszych produktów prezentowanych na targach Bauma znalazły się nowe rozścielacze Volvo CE P6820C (o których piszemy w tym artykule) i P8720B łączące wysoką jakość pracy z oszczędnym zużyciem paliwa

Nowoczesny rozścielacz gąsienicowy średniej wielkości – Volvo P6820C – to doskonale zrównoważona konstrukcja zaprojektowana z myślą o wysokiej wydajności – jest idealny do średnich projektów, ale sprawdzi się również w niektórych większych przedsięwzięciach.

Silnik spełniający wymogi emisji spalin jest o wiele mocniejszy od starszego modelu, a przy tym zużywa mniej paliwa i pracuje ciszej. Dodatkową oszczędność paliwa – nawet do 30% – zapewnia tryb smart power, który redukuje obroty silnika w zależności od mocy i obciążenia.

Stół Volvo Variomatic oferuje dużą elastyczność w postaci zmiennej szerokości rozścielania – nawet dwukrotnie więcej niż wynosi szerokość standardowa – od 2,5 do 5 m. Z dodatkowym osprzętem szerokość rozścielania wzrasta do 9 m. Po założeniu nieruchomego stołu Volvo rozścielacz P6820C może pracować z wydajnością nawet 700 ton na godzinę na szerokości 10 m. Maszyna nadaje się do wielu różnych zastosowań, w tym dróg lokalnych i głównych, autostrad i składowisk odpadów. Poradzi sobie także z różnymi typami materiału, zaczynając od warstwy ściaralnej i wiążącej aż po podkład czy warstwę mrozoochronną.

Na potrzeby rynku chińskiego rozścielacz P6820C wyposażono w płaski zbiornik paliwa i powiększony kosz zasypowy. Maszynę przystosowano też do załadunku ze standardowych chińskich wywrotek.

Konserwacja rozścielaczy gąsienicowych P6820C została uproszczona dzięki dużym przegrodom ułatwiającym dostęp do części z platformy operatora. Volvo CE przygotowało ponadto metodę segregacji przenoszonego i rozprowadzanego materiału dostosowaną do mieszanki asfaltowej używanej w Chinach. →



GWÓŹDŹ PROGRAMU

Nowa koparka gąsienicowa EC170D (na zdjęciu) wystawiana podczas targów Bauma nie miała jeszcze swojej premiery w Chinach

Aby nadążyć za coraz większymi wymaganiami chińskiego sektora inżynierii lądowej i wodnej, Volvo Construction Equipment przygotowuje się do wprowadzenia na rynek koparek EC130D, EC140D, EC170D i EC220DL. Koparka gąsienicowa EC170D to model w całkowicie nowej kategorii gabarytowej wypełniający lukę między obecnymi na rynku chińskim konstrukcjami 20- a 14-tonowymi. Maszyna jest bardziej produktywna od 14-tonowców, ale pracuje ekonomiczniej od koparek 20-tonowych. EC170D uosabia nowoczesny styl D-series. Koparka jest wyposażona w silnik spełniający chińskie wymogi emisji spalin, oferujący większą oszczędność paliwa w trybie ECO i zapewniający optymalną kontrolę operatorowi. 



WĘDRUJĄCE WYDMY

Nowa droga przez największą na świecie pustynię piaszczystą jest pierwszym w historii połączeniem lądowym między Arabią Saudyjską a Omanem

autor: John Bayliss

Rozciągające się na powierzchni prawie 600 000² km piaszczyste pustkowia Ar-Rub' al-Khali zajmuje znaczną część Półwyspu Arabskiego porównywalną do całkowitej powierzchni Francji. Teren jest pokryty ruchomymi wydmami sięgającymi nawet 250 m, a wzdłuż wschodniej krawędzi znaleźć można solniska. To jedno z najgorętszych, najbardziej suchych i nieprzyjaznych miejsc na Ziemi.

Saudyjskie przedsiębiorstwo Al-Rosan Contracting zostało wynajęte do wybudowania 256-kilometrowej autostrady łączącej Królestwo Arabii Saudyjskiej z Sułtanatem Omanu. W przeważającej części będzie to droga jednojezdniowa dwukierunkowa, ale na bardziej stromych odcinkach znajdują się dodatkowe pasy dla samochodów ciężarowych i wolniejszego ruchu. Ostatnie 30 km drogi po stronie omaniejskiej zostało już oświetlone.

Jak twierdzi Fahad Hazza Aba Alros, Dyrektor Generalny Al-Rosan Contracting, projekt wiązał się z nietypowymi wyzwaniami. „Przedsięwzięcie już od pierwszego dnia stanowiło niemałe wyzwanie. Problemem były warunki klimatyczne, topografia obszaru, odległość od najbliższego miasta czy dostępność części zamiennych i serwisu. Nie było tu żadnych czynników, które zwykle kojarzą się z łatwym sukcesem”.

UKRYTE PRZESZKODY

Autostrada zaczyna swój bieg w pobliżu szybu naftowego Shaybah należącego do saudyjskiego koncernu Aramco i prowadzi do granicy z Sułtanatem Omanu. Jednym z trudniejszych etapów projektu jest budowa odcinka autostrady przez pole naftowe Chiba wymagająca zachowania szczególnej ostrożności ze względu na istniejącą infrastrukturę: rury, kable energetyczne i telefoniczne, a także konstrukcje wsporcze linii napowietrznej. Budowę autostrady należało tak zaplanować, aby w żaden sposób nie zakłócić prac na polu Chiba. →

Za dnia temperatury na pustyni mogą wzrastać do nawet 50°C, a nocą spadać poniżej 1°C. Ze względu na tak skrajnie niekorzystne warunki pracy zdecydowano się na niezawodny sprzęt budowlany Volvo CE. Urządzenia pozyskano przez firmę FAMCO (Al-Futtaim Auto & Machinery Co. LLC), która zapewniła pełne wsparcie.

„Al-Rosan jest jednym z naszych najważniejszych wykonawców i lojalnym klientem Volvo CE”, wyjaśnia Dyrektor Zarządzający FAMCO na Arabię Saudyjską, Amal Almizyen. „Kiedy przyznano im ten kontrakt, stanęliśmy przed koniecznością zapewnienia wsparcia logistycznego, jako że najbliższe miasto było oddalone o dziewięć godzin jazdy. Jeszcze większym wyzwaniem okazała się kwestia niezawodności maszyn. Temperatury wahające się od 50°C za dnia do -1°C nocą oraz nieustannie wznoszące się tumany piasku stanowią duży problem zarówno dla operatorów, jak i maszyn. Niemniej już od samego początku firma Al-Rosan dużą wagę przywiązywała do wsparcia oferowanego na miejscu, dlatego musieliśmy się dobrze przygotować”.

MOST ZAOPATRZENIOWY

Ze swojej filii w Rijad FAMCO utworzyło „most” zaopatrzeniowy umożliwiający dostarczenie maszyn Volvo do oddalonej i odizolowanej części jednej z najbardziej jałowych pustyni na świecie. „Najbliższe miasto było oddalone o 1000 km, ale postanowiliśmy sprostać temu wyzwaniu i udowodnić, że zasługujemy na naszą reputację”, mówi Almizyen.

„Droga przez Ar-Rub' al-Khali doskonale obrazuje, jak ważne dla wykonawcy są obsługa, wsparcie techniczne, zaangażowanie klienta i konserwacja na miejscu”, mówi Paul Floyd, Starszy Dyrektor Zarządzający FAMCO. „Ten projekt jest niezwykle ważny dla rozwoju infrastrukturalnego Arabii Saudyjskiej, a my możemy z dumą powiedzieć, że byliśmy częścią tak historycznego i ambitnego przedsięwzięcia i że stanęliśmy na wysokości zadania”.

Łącznie do realizacji projektu wykorzystano ok. 95 maszyn Volvo CE – wozidła przegubowe, koparki i równiarki samojezdne. Pomimo ekstremalnych warunków pustynnych urządzenia nie wymagały żadnych modyfikacji, a firma FAMCO była w pełni usatysfakcjonowana ich pracą.

„Prawie sto maszyn pracujących na miejscu, wymagający dwudziestoczęterogodzinny harmonogram robót i trudny teren z wydrami sięgającymi nawet trzystu metrów – to nie było proste przedsięwzięcie”, mówi Ahmad Halwani, Dyrektor Generalny Działu Maszyn Budowlanych FAMCO. „Nie chęć wymieniać żadnych nazw, jednak niektóre maszyny konkurencyjne ulegały po pewnym czasie awariom ze względu na zbyt długi czas pracy lub brak wsparcia serwisowego na miejscu. Duże znaczenie miał dostęp do obsługi technicznej, ale najważniejsza okazała się trwałość w jednym z najbardziej jałowych miejsc na ziemi”.

Brak okolicznych osad ludzkich i źródeł wody pitnej wymusiły zorganizowanie instalacji odsalających i tymczasowego zakwaterowania dla prawie 600 kierowców, operatorów koparek, techników i dodatkowego personelu pracujących przy realizacji trzyletniego projektu. Również konserwacja maszyn wymaga specjalnego sprzętu, jako że najbliższe warsztaty znajdują się w odległości 40 km od miejsca prowadzenia robót. Paliwo i części



Amal Almizyen z FAMCO



Maszyny Volvo przetransportowały 130 milionów metrów sześciennych piasku



Paul Floyd z FAMCO



TO JEDNO Z NAJGORĘTSZYCH, NAJBARDZIEJ SUCHYCH I NIEPRZYJAZNYCH MIEJSC NA ZIEMI



W realizacji projektu uczestniczyło 95 maszyn Volvo



Autostrada ma 256 km długości

zamiennie, a także żywność i wodę dla robotników należało dostarczać z zewnątrz.

„Nie jest żadną tajemnicą, że projekt wiązał się z nietypowymi wyzwaniami, w szczególności w zakresie wsparcia posprzedażnego i konserwacji”, komentuje Mark Johnson, Dyrektor Generalny FAMCO, Oddział Posprzedażny. „W tym regionie nie było jeszcze tak oddalonego od cywilizacji placu robót, dlatego FAMCO musiało wybudować swój własny modułowy warsztat, aby zapewnić obsługę wykonawcy. Zważywszy na lokalizację projektu, niekorzystną topografię regionu, ekstremalne warunki i brak zasięgu telefonicznego, oddział posprzedażny FAMCO odegrał kluczową rolę w pomyślnej realizacji przedsięwzięcia. Aby zagwarantować sprawną i niezawodną obsługę serwisowo-konserwacyjną maszyn Volvo, zorganizowaliśmy na miejscu całodobowe warsztaty prowadzone przez doświadczonych techników”.

BEZPOŚREDNIE KORZYŚCI

Wiązany w regionie silny wiatr przesypuje piasek z miejsca na miejsce, przez co ukształtowanie terenu często się zmienia. W wielu miejscach na powierzchni powstają pod wpływem wód gruntowych tereny bagniste wymuszające stosowanie specjalnych rozwiązań, w tym siatki zabezpieczającej drogę przed podnoszącym się poziomem wód.

Każdego dnia wybierano piasek i zagęszczano go przy użyciu naturalnie słonych wód gruntowych, aby wybudować mosty na solniskach i między wysokimi wydrami. Ilości przenieszonego piasku były ogromne, mówi Fayed M. Subbaheen, Project Manager w Al-Rosan Contracting. „Ilość piasku przetransportowanego na potrzeby budowy drogi wyniosła 130 milionów metrów sześciennych. Kolejne 12 milionów metrów sześciennych materiału wykorzystano do zabezpieczenia piaskowych nasypów przed niszczącym działaniem wiatru i wody”. Aby lepiej zobrazować te ogromne liczby, 130 milionów metrów sześciennych to 26 egipskich piramid.

Nowa droga odegra kluczową rolę w transporcie między Arabią Saudyjską a Omanem. Jak dotąd trasa przewozu lądowego między tymi dwoma państwami była bardzo okrężna i wiodła drogami istniejącej infrastruktury Zjednoczonych Emiratów Arabskich. Bezpośrednia trasa przez Ar-Rub' al-Khali znacząco skróci czas przejazdu.

Jest to niezwykle ważny projekt i Essam Al-Malik, Menadżer Regionalny FAMCO (centralna prowincja) nie ma żadnych wątpliwości, dlaczego wybrano akurat jego firmę. „Kontrakt od Al-Rosan zawdzięczamy naszej reputacji, jakości produktów i nieustannemu wsparciu technicznemu oraz logistycznemu zapewnianemu klientom”, mówi.

Ahmad Halwani z FAMCO podkreśla znaczenie Volvo CE: „Jesteśmy dumni, że Volvo CE uczestniczyło w budowie tej historycznej i prawdopodobnie najdłuższej drogi na Bliskim Wschodzie”. Paul Floyd z FAMCO dodaje: „Z uwagi na ogromne znaczenie strategiczne jest to niezwykle ważne osiągnięcie zarówno dla FAMCO, jak i Volvo”.

Odwiedź stronę Spirit lub skorzystaj z aplikacji na iPada, aby obejrzeć, jak budowano drogę

AMBITNY CEL

Rozścielacze Volvo budują tysiące kilometrów dróg
w całym kraju →

autor: Cathy Smith



Słynna Terakotowa Armia z miasta Xi'an



Zhao Wei, Menadżer ds. Maszyn w Shaanxi Road and Bridge Group



CHINY

VOLVO CE JEST LIDEREM NA RYNKU ROZŚCIEŁACZY GĄSIENICOWYCH W CHINACH



Rozścielacze ABG8820 pracują przez 14 godzin dziennie

ZZ | VOLVO SPIRIT

Xi'an na północnym zachodzie Chin, dom słynnej Terakotowej Armii, był niegdyś stolicą imperium. To tutaj ponad 2000 lat temu Cesarz Qin Shi Huang realizował swoją pasję budowlaną. Zaczął prace nad Wielkim Murem, wybudował armię wojowników mających chronić go w zaświatach i położył pierwsze drogi w kraju.

Dziś chiński program rozbudowy infrastruktury jest zdecydowanie bardziej ambitny niż za czasów Dynastii Qin i zakłada budowę nawet 10 000 kilometrów nowych autostrad każdego roku.

Na północ od Xi'an cztery rozścielacze gąsienicowe Volvo ABG8820 pracują przez 14 godzin każdego dnia, aby ułożyć ostatnią warstwę asfaltu na nowej, 96-kilometrowej autostradzie, której otwarcie dla ruchu przez prowincję Shaanxi nastąpi w listopadzie 2014 r.

Aby przekonać się o potrzebie wybudowania autostrady, wystarczy spojrzeć na wiejskie drogi wokół miejsca prowadzenia robót, często zablokowane przez trójkołowe samochody

dostawcze niebezpiecznie przeładowane górami świeżo zebranej kukurydzy. Przy jednym ze skrzyżowań leży zmiażdżony wrak samochodu przypominający o śmiertelnych skutkach nadmiernej prędkości.

Autostrada Xian-Xun znacząco odciąży lokalne drogi. Shaanxi Road and Bridge Group, wykonawca opiewającego na 5,7 miliardów CNY (716 milionów EUR/928 milionów USD) projektu budowy nowej drogi płatnej, wierzy, że uwzględnienie Volvo Construction Equipment w ofercie wpłynęło na sukces w przetargu.

WYSOKIE STANDARDY

Zgodnie z nowymi standardami budowlanymi w Chinach każda nawierzchnia musi mieć trwałość 15 lat, niestety mało która droga spełnia ten wymóg. Jednak jak twierdzi menadżer Shaanxi Road and Bridge Group ds. maszyn, Zhao Wei, rozścielacze gąsienicowe Volvo z technologią podwójnego ubijaka ABG →

VOLVO SPIRIT | 23



Duan Yanfei, Dyrektor Generalny,
Tongguan Construction Machinery Co

układają znacznie trwalsze nawierzchnie, o czym świadczą przykłady projektów realizowanych w innych częściach Chin.

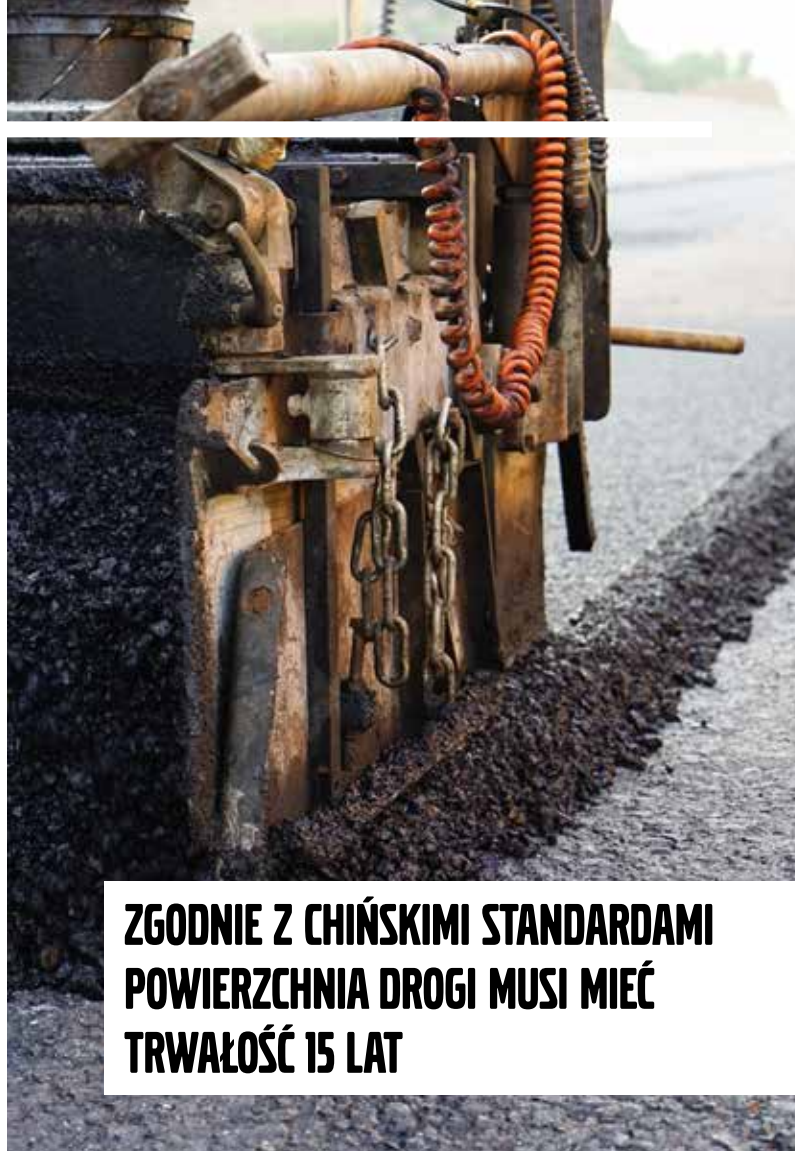
„Kiedy układamy drogę przy użyciu rozścielacza Volvo 8820, możemy sprostać krajowym wymogom, a praca jest znacznie łatwiejsza”, mówi Zhao.

Układanie wrzającej masy bitumicznej na czteropasmowej autostradzie w letniej spiekocie to bardzo ciężka praca, ale operator Xin Ming mówi, że ma najwygodniejsze miejsce na placu budowy – kabinę. „Zaprojektowano ją z myślą o człowieku”, mówi. „Podoba mi się zadaszenie chroniące operatora w gorące dni – niektóre rozścielacze go nie mają. Jeśli podczas pracy napotykam jakiś problem, na pulpicie pojawia się komunikat po chińsku. To bardzo pomocne”.

CZAS NA ZMIANĘ

Autostrada jest częścią sieci sześciu dróg mających przyspieszyć urbanizację regionu i zwiększyć dochody z wizyt turystów odwiedzających Xi'an, żeby zobaczyć Terakotową Armię. Stanowi ważny element infrastruktury strefy ekonomicznej Guanzhong-Tianshui mającej pobudzać gospodarkę wnętrza kraju do nadążania za dynamicznie rozwijającymi się obszarami przybrzeżnymi.

Project Manager Guo Yong mówi, że nowa droga pozwoli skrócić o ponad połowę czas przejazdu z kopalni w powiecie Xunyi na północy do zakładów w okolicy Xi'an. „Podróż autostradą będzie trwała nieco ponad godzinę zamiast dwóch i



**ZGODNIE Z CHIŃSKIMI STANDARDAMI
POWIERZCHNIA DROGI MUSI MIEĆ
TRWAŁOŚĆ 15 LAT**

pół, jak ma to miejsce teraz. To ogromna różnica”.

Volvo CE ma silną pozycję w prowincji Shaanxi: oprócz głównego przedstawicielstwa handlowego w Xi'an każdy z 10 powiatów prowincji ma swój autoryzowany warsztat Volvo, dzięki czemu klienci mogą liczyć na bardzo sprawną pomoc.

SIŁA NAPĘDOWA

Volvo CE jest liderem na rynku rozścielaczy gąsienicowych w Chinach, nawet mimo cen dwukrotnie przewyższających ceny niektórych maszyn produkowanych lokalnie. Duan Yanfei, który prowadzi przedstawicielstwo handlowe Volvo w Xi'an – Tongguan Construction Machinery Co. – jest przekonany, że wyższe standardy budowy dróg zadziałają na korzyść Volvo.

„Konkurencja w Chinach staje się zażarta. Uważamy, że niektóre słabsze marki wycofują się z rynku. Dzięki wysokiej jakości usług i maszyn na pewno podbijemy większą część chińskiego rynku”.

A rynek jest aktywny. Liczba samochodów na chińskich drogach wzrosła z 23 milionów w 2003 r. do 140 milionów dziś – i to nie licząc pojazdów użytkowych. Do roku 2015 chiński rząd chce ukończyć 120 000 kilometrów autostrad w całym kraju – o takiej liczbie Cesarz Qin mógłby tylko pomarzyć. ☑

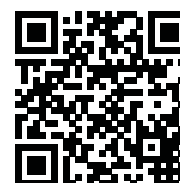
Odwiedź stronę *Spirit* lub skorzystaj z aplikacji na iPada,
aby obejrzeć reportaż do tego artykułu



KOCHANIE,

**ZMNIJSZYŁEM
ŁADOWARKĘ**

Model LEGO® Technic prezentowany na zdjęciu nie nadaje się do zabawy na zewnątrz.



FILM

Obejrzyj nowy film LEGO® Technic i przekonaj się, jak wiele pracy projektanci największego na świecie producenta zabawek włożyli w udoskonalenie swoich najnowszych cudeniek.

Materiał jest dostępny na [youtube.com/GlobalVolvoCE](https://www.youtube.com/GlobalVolvoCE)

Behind the Design
By LEGO® Technic

Volvo Construction Equipment



DROGA KU PRZYSZŁOŚCI

Rozścielacz Volvo został przystosowany do warunków panujących na głębokości prawie dwóch kilometrów pod ziemią w największej na świecie kopalni rudy żelaza

autor: Nathalie Rothschild

Odkrycie gigantycznego złoża rudy żelaza doprowadziło do powstania arktycznej miejscowości Kiruna. Mieszcząca się w odległości 300 km na północ od koła podbiegunowego w szwedzkiej Laponii miejscowość Kiruna leży na gigantycznej płycie czystego magnetytu opadającej na 4 km w głąb ziemi, głębokiej na 2 km i grubej na średnio 80 m.

Prace wykopalskowe rozpoczęły się w 1898 roku, na początku metodą odkrywkową. Z początku górnicy transportowali rudę w wózkach ciągniętych przez konie. Dopiero w latach 60. dwudziestego wieku państwowe przedsiębiorstwo górnicze Luossavaara-Kiirunavaara Aktiebolag (LKAB) rozpoczęło prace pod ziemią.

Dziś w Kirunie mieści się największa i najnowocześniejsza kopalnia głębinowa rudy żelaza na świecie. Sieć torów i dróg wije się na głębokość 1542 m pod ziemią, a Kiruna jest dosłownie poruszającym się miastem: aby umożliwić powiększenie kopalni, w okresie kolejnych dwudziestu lat część populacji przeprowadzi się do domów wybudowanych wokół nowego centrum.

DALEKO W GŁĄB

Głęboko pod ziemią sztygar Mathias Enlund prowadzi ekipę siedmiu profesjonalistów, których zadaniem jest budowa 400 km podziemnych dróg. Asphalt jest mieszany w zakładzie oddalonym o 17 km od kopalni, a następnie transportowany drogą podziemną do ekipy. Jak twierdzi Enlund, ich praca stała się znacznie łatwiejsza, odkąd na miejsce przybył rozścielacz gąsienicowy Volvo P7820C.

„Wcześniej pracowaliśmy na rozścielaczu kołowym. Nasza nowa maszyna nigdy nie grzęźnie, ponieważ jest wyposażona w gąsienice. Poza tym jest bardzo niezawodna. Nie mamy żadnych

opóźnień w pracy”, mówi Enlund i dodaje: „dobrze jest wiedzieć, że maszyna została wyposażona w ekologiczny, mniej hałaśliwy i bardziej oszczędny silnik”.

Enlund mieszka razem z rodziną na dalekiej północy w miejscowości Jokkmokk, dokąd wraca na weekendy. Tutaj „zaczyna się świat”, mówi. Razem z resztą ekipy pracuje przez cztery dni w tygodniu przez cały sezon letni, od maja do października. Układanie asfaltu odbywa się od czerwca do września. Na początku tego roku ekipa zmieniła maszyny. Budowana droga wznosi się na prawie całej długości, a nowy rozścielacz Volvo ma wystarczająco mocny silnik, aby wypchać 55-tonowe samochody ciężarowe dostarczające asfalt do tunelu po wzniesieniach o nachyleniu 7%.

MASZYNA NIGDY NIE GRZĘŻNIE, PONIEWAŻ JEST WYPOSAŻONA W GAŚNIENICE

SZYBKA REAKCJA

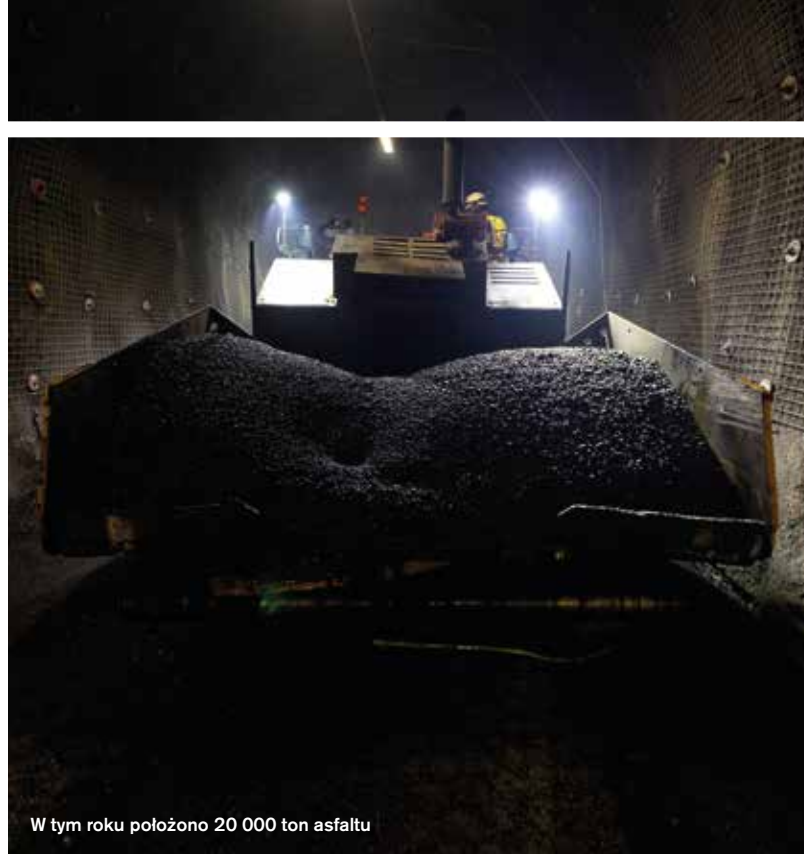
Kiedy przedsiębiorstwo LKAB wynajęło NCC Roads – lidera branży budownictwa i nieruchomości w Skandynawii – do budowy i naprawy dróg podziemnych w kopalni Kiruna, wykonawca zwrócił się do firmy Swecon, autoryzowanego przedstawicielstwa handlowego Volvo CE, o zaproponowanie odpowiednich maszyn.

Volvo CE niezwłocznie udostępniło rozścielacz P7820C, który po zmodyfikowaniu trafił na głębokość 1,5 km pod ziemią – podróż trwała kilkanaście godzin, ponieważ maksymalna prędkość maszyny to 4 km na godzinę. Cały proces – od pierwszej rozmowy telefonicznej do pierwszego ułożonego odcinka drogi – łącznie z modyfikacją rozścielacza trwał zaledwie 10 dni.

„Musieliśmy przystosować P7820C do wyjątkowych warunków panujących pod ziemią”, wyjaśnia Svante Bodare, specjalista ds. maszyn drogowych w firmie Swecon. „Podziemne tunele są ciemne, sufity niskie, a drogi mają niemal na całej długości →



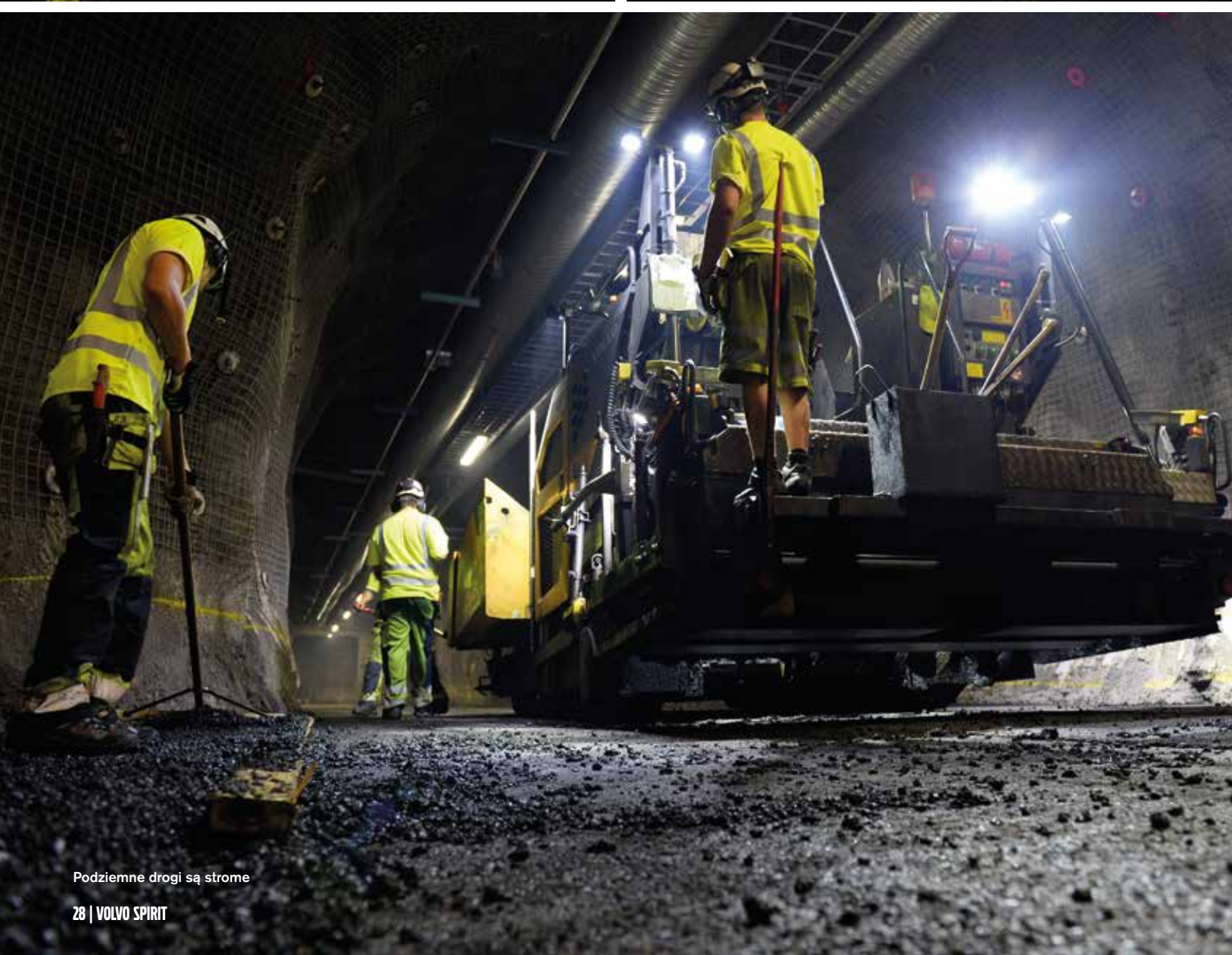
Za sterami rozścielacza



W tym roku położono 20 000 ton asfaltu



Rozścielacz gąsienicowy Volvo P7820C został przystosowany do pracy w kopalni



Podziemne drogi są strome

nachylenie 7%. Zdjęliśmy więc z rozścielacza dach, skróciliśmy rurę wydechową i zamontowaliśmy dodatkowe lampy”.

Jak na warunki szwedzkie było to unikalne rozwiązanie. „W tym kraju 98% dróg układa się na powierzchni przy użyciu maszyn kołowych. Ponadto maszyny te są zwykle transportowane między placami robót z pomocą samochodów ciężarowych, podczas gdy w kopalni rozścielacz P7820C sam przemieszcza się z miejsca na miejsce”, mówi Bodare.

Kierownik budowy w NCC Roads, Johan Pettersson, twierdzi że rozścielacz okazał się nieocenioną pomocą. „Kiedy sprzęt jest zawodny, wszystkim od razu podnosi się ciśnienie. Ten rozścielacz to zupełnie inna klasa maszyny. Mamy pewność, że prace zostaną wykonane sprawnie i bez przestojów”.

HISTORYCZNE PRZEDSIĘWZIĘCIE

Operatorzy rozścielacza są zadowoleni, ale dla Petterssona największym wyzwaniem jest przemieszczanie powolnej maszyny na koniec zmiany. A ponieważ rozścielacz pracuje w nietypowych

i bardzo wymagających warunkach, właściwa konserwacja ma kluczowe znaczenie.

„Obecnie wypożyczamy maszynę od Swecon, a ponieważ firma prowadzi na miejscu w Kiruna warsztat, mamy dostęp do doskonałej obsługi. Specjaliści docierają na miejsce szybko, co stanowi bardzo dużą korzyść – w przeszłości korzystaliśmy ze starszych maszyn, a najbliższy serwis znajdował się w oddalonej o siedem godzin miejscowości Umeå”.

Oprócz układania gigantycznej sieci dróg rozścielacz Volvo służy także do budowy podziemnych biur, stacji obsługowych i garaży. Wydobycie rudy żelaza odbywa się obecnie 900 m pod powierzchnią, ale maszyna P7820C była już na głębokości 1480 m, gdzie układała drogi na potrzeby przyszłych prac.

„W tym roku pod ziemią położono ok. 20 000 ton asfaltu, co prawdopodobnie jest rekordem w historii kopalni Kiruna”, mówi Pettersson.

Chcemy dalej korzystać z rozścielacza Volvo do bieżącej konserwacji dróg. „Pod ziemią jest stałe zapotrzebowanie”, mówi. 📄

JAK NA WARUNKI SZWEDZKIE BYŁO TO UNIKALNE ROZWIĄZANIE

Zdjęcia: Patricio Murphy



WSZYSTYCY NA POKŁAD

Spółdzielnia robotników portowych chętnie dzieli się ciężarem pracy
w jednym z największych portów Argentyny →

autor: Kristie Robinson

„Mogłoby być gorzej. Mogłbyś teraz pakować worki na pokłady statków w porcie”, mawiają Argentyńczycy narzekający na swoją pracę. Jest jednak spółdzielnia robotników portowych, której członkowie z dumą opowiadają o swojej profesji. Wielu podąża śladami pracujących w portach ojców. Dzięki mechanizacji niezwykle ciężka praca przy załadunku worków jest już przeszłością.

Leżąca u brzegu Parany, oddalona o 550 km w górę rzeki od Oceanu Spokojnego miejscowość Rosario jest jednym z największych miast w Argentynie. To tutaj mieści się San Lorenzo, jeden z największych i najbardziej ruchliwych portów w kraju. Około 85% krajowych płodów rolnych, oleju i produktów pochodnych przechodzi przez San Lorenzo oraz porty Gran Rosario. Niegdyś nazywano Argentynę „spichlerzem świata”. Zważywszy na dynamiczny rozwój eksportu produktów rolnych nie są to puste słowa.

Przewoźnicy korzystający z szeregu terminali portowych ulokowanych na odcinku ponad 50 km i pracujących całodobowo przez cały rok potrzebują szybkich i wydajnych partnerów do rozładunku towaru.

To zadanie należy do liczącej 1000 członków spółdzielni robotników portowych General San Martín. Herme Juárez, prezes spółdzielni od 1969 r., może się poszczycić ogromną wiedzą na temat swojej branży oraz znaczenia portu San Lorenzo dla społeczności lokalnej. „Miasto porusza się w rytm portu”, wyjaśnia.

HISTORIA SPÓŁDZIELNI

Juárez zaczynał ponad 50 lat temu jako sztauer pracujący przy załadunku i rozładunku cumujących łodzi. To człowiek o wizji przedsiębiorcy i sercu związkowca. Doświadczony marginalizacji i wyzysku robotników portowych, widząc, jak często jemu samemu i jego towarzyszom odmawiano wynagrodzenia za ciężką pracę, postanowił zorganizować 45-osobową spółdzielnię.

„Rodzimy się po to, żeby działać. I to właśnie zaczęliśmy robić”, wyjaśnia.

Jego celem było zapewnienie robotnikom portowym – w tamtych czasach uznawanym za „obywateli gorszej kategorii” – lepszych warunków bytowych, a jednocześnie wydajne obsługiwanie firm korzystających z portu. Robotnicy ciężko pracowali, przekonując do siebie coraz więcej klientów, i wkrótce spółdzielnia zaczęła się rozrastać.

W 1996 r. Juárez zrozumiał, że dzięki zastosowaniu maszyn załadunek łodzi odbywałby się znacznie szybciej. Spółdzielnia wzięła więc pożyczkę i zainwestowała w 10 ładowarek kołowych L70C. Decyzja okazała się przełomem w historii spółdzielni i przyczyniła się do jej dynamicznego rozwoju.

„Dzięki szybkości, z jaką prowadzimy teraz załadunek łodzi, możemy zaoszczędzić naszym klientom całe godziny nawigowania. Nawet trzy czy cztery godziny szybciej to trzy czy cztery godziny więcej czasu na nawigowanie”, wyjaśnia Juárez.

CZAS TO PIENIĄDZ

Jednak zaoszczędzony czas nie jest mierzony w godzinach, a w dniach. Przed mechanizacją załadunek 56 000-tonowej łodzi trwałoby aż 20 dni. Ładowarki kołowe skracają ten czas do 72



Ambulansy wodne są na wyposażeniu utworzonego przez spółdzielnię centrum ratownictwa



U podnóża góry mąki sojowej

godzin. Przy obecnym rytmie pracy, po niedawnym zakupie 10 dodatkowych ładowarek kołowych L90F z łyżkami o pojemności 7 m³ – łącznie flota liczy teraz 79 maszyn Volvo, głównie ładowarek kołowych – ten sam statek można załadować w nieco ponad dzień, przy czym każda maszyna może w ciągu godziny przenieść ok. 800 ton.

W ubiegłym roku spółdzielnia załadowała rekordową ilość, bo aż 6,3 mln ton towaru na łodzi w San Lorenzo i Gran Rosario. Robotnicy portowi czerpią dumę z jakości oferowanych usług. Są też tak zadowoleni ze swoich ładowarek kołowych, że w przyjęciach na zakończenie roku czy innych zabawach zawsze uczestniczy L90 z łyżką wypełnioną lodem i szampanem.

Juárez uważa swoje maszyny Volvo za integralną część spółdzielni robotniczej. „We wszystkim, co osiągnęliśmy, swój udział miały maszyny Volvo. Oczywiście nie jeżdżą same – do tego potrzebni są ludzie”. I to ludzie są zawsze na pierwszym miejscu. Robotnicy portowi muszą się liczyć z wieloma zagrożeniami, ale „ludzie są ważniejsi od zysków” to zasada, według której podejmowane są wszystkie decyzje, w szczególności te dotyczące bezpieczeństwa pracy.

Gustavo Casas, kierownik ds. kluczowych klientów w Volvo CE na terenie Argentyny i Urugwaju, mówi, że współpraca ze spółdzielnią jest prawdziwym zaszczytem: „wizja i priorytetowe

Herme Juárez, Prezes Spółdzielni Robotniczej General San Martín od 1969 roku

VOLVO ODEGRA WAŻNĄ ROLE W PRZYSZŁOŚCI SPÓŁDZIELNI

traktowanie pracowników sprawiają, że spółdzielnia jest idealnym partnerem dla Volvo CE – właśnie takich klientów szukamy”.

BEZPIECZNY ZAŁADUNEK

Przykładem prac wykonywanych w porcie jest załadunek produktów rolnych na przenośniki taśmowe, które transportują towar na statek. Jeden z magazynów, w których pracują cztery ładowarki kołowe, mieści 180 000 ton mąki sojowej w wysokich na 40 metrów hałdach.

Operator Pedro Fydrizswski wyjaśnia: „za pomocą ładowarek spychamy mąkę na kratkę w podłodze, przez którą mąka spada na przenośnik prowadzący do łodzi”. Praca była kiedyś wyjątkowo niebezpieczna, ponieważ góry gęsto upakowanej mąki, zalegające niekiedy nawet przez miesiąc, mają tendencję do nagłego rozsypywania się, co prowadzi do lawin mąki spadających na maszyny i pracowników. Wprowadzenie ładowarek kołowych doprowadziło do ograniczenia liczby wypadków o 95%, jednak pracownicy chcieli pójść o krok dalej.

Zespół mechaników spółdzielni opracował więc rozwiązanie: od trzech lat operatorzy korzystają z wysięgnika zamontowanego z przodu ładowarki, który ułatwia przygotowanie produktu do transportu. Rozwiązanie w całości opracowane i skonstruowane

przez pracowników spółdzielni znacząco zwiększyło bezpieczeństwo pracy, ponieważ maszyny nie podjeżdżają już tak blisko do „zbocza” mącznej góry.

Większe bezpieczeństwo oznacza wzrost wydajności i więcej zysków dla spółdzielni, które są następnie przeznaczane na rozmaite projekty socjalne i lokalne, jak również dalsze usprawnienia w dziedzinie bezpieczeństwa, jak chociażby niedawno otwarte centrum ratownictwa. Wyposażone w śmigłowce oraz ambulansy wodne i drogowe centrum jest pierwszym takim obiektem w Ameryce Łacińskiej. Powstało specjalnie na potrzeby reagowania w niebezpiecznych warunkach pracy portowej.

Juárez, który już dawno temu mógł przejść na emeryturę, jest wizjonerem o niezaspokojonym apetycie na coraz lepsze rezultaty. Wierzy, że mogą dalej polepszać życia robotników. Jest też przekonany, że Volvo odegra ważną rolę w przyszłości spółdzielni. Kolejnym planowanym krokiem jest powiększenie floty o kolejne L120 z łyżkami 12 m³. „Ale tylko pod warunkiem, że przenośniki nadążą”.

Odwiedź stronę *Spirit* lub skorzystaj z aplikacji na iPada, aby obejrzeć reportaż do tego artykułu

KU PRZYSZŁOŚCI

Jeden z największych producentów surowca drzewnego w USA
planuje przenieść swój tartak z pomocą maszyn Volvo →

autor: Julian Gonzalez



FIRMA POSTANOWIŁA POWIERZYĆ REALIZACJĘ AMBITNEGO PROJEKTU DOSKONAŁE WYWAŻONYM MASZYNOM VOLVO



Jim Smith (z lewej) i Dana Schmitz z Idaho Forest Group

W scenariuszu przypominającym miszmasz *Parku Jurajskiego* i *Transformers* trzy ładowarki kołowe wysokiego podnoszenia Volvo L180GHL dotarły do Stanów Zjednoczonych w dużej mierze za sprawą wizjonerskiego rodzinnego przedsiębiorstwa planującego dokonać przełomu w amerykańskiej branży drzewnej.

Mającą siedzibę w gęstych zielonych lasach Idaho grupa Idaho Forest Group wyposażyla swój tartak w Lewiston – obecnie przekształcany w jeden z najnowocześniejszych i najbardziej zaawansowanych technologicznie obiektów tego typu w Ameryce Północnej – w trzy ładowarki do kłód Volvo.

„Nasz plan to jak najwyższa wydajność i dostęp do najnowocześniejszych technologii, aby ograniczyć koszty do minimum. Dzięki temu będzie nas stać na najdroższe drewno i będziemy mogli zapłacić najwięcej właścicielom ziem, aby kontynuować prace i konkurować o drzewa. To także możliwość inwestowania w tartak, a musimy reinwestować”, mówi Dana Schmitz, Specjalista ds. Planowania/Analityk w Idaho Forest Group.

Firma po raz pierwszy miała styczność z L180GHL podczas wizyty w austriackim tartaku, ale dopiero po odwiedzeniu zakładu w Michigan, gdzie na tamtą chwilę znajdowała się jedyna ładowarka L180GHL w kraju, przedsiębiorstwo postanowiło powierzyć realizację ambitnego projektu doskonale wyważonym maszynom Volvo.

„Jako bardzo wyspecjalizowane maszyny nie są tak duże jak inne, ale uważam, że lepiej radzą sobie z ładunkiem i lepiej

rozprowadzają ciężar między dwie osie”, mówi Schmitz. „Znacznie sprawniej przewoziły ładunek w porównaniu z maszynami konkurencyjnymi – to był jeden z najważniejszych czynników, które wpłynęły na naszą decyzję”.

NOWE WYŻYNY

Firma prowadzi w Idaho pięć tartaków, co czyni ją jednym z największych dostawców drewna na terenie USA. Rocznie produkuje prawie 2,3 mld m³ desek i ma odbiorców we wszystkich częściach świata. Sam tartak w Lewiston produkuje 2,3 mln m³ desek dziennie, a w skali roku 450–700 mln m³.

Zgodnie z przewidywaniami wydajność tartaku ma dalej wzrastać, dlatego optymalizacja przestrzeni będzie miała kluczowe znaczenie po zakończeniu modernizacji. Był to główny powód sprowadzenia do Idaho ładowarek wysokiego podnoszenia L180G.

John Cushman jest kierownikiem oddziału w Clyde/West Inc., przedstawicielstwie handlowym Volvo CE. „Ładowarki L180GHL układają kłody na wysokość do 5,5 m, podczas gdy tradycyjne metody wykorzystywane w USA są ograniczone do wysokości 3,35 m. Tartak zyskuje w ten sposób aż 2,13 m wysokości składowania, co jest ogromną korzyścią”, mówi Cushman, po czym dodaje: „Zważywszy na koszty związane z obszarem składowania, powiększenie jego pojemności o

30%, a także skrócenie odległości pokonywanej przez maszyny zaowocuje skróconymi cyklami pracy maszyn oraz ich mniejszym zużyciem, oszczędnością paliwa i większą wydajnością pracy. To wszystko sprawia, że nasze maszyny doskonale sprawdzają się przy transporcie kłód i gwarantują najlepsze oraz najoszczędniejsze wykorzystanie powierzchni składowania”.

DROGOCENNE PALIWO

Wyposażony w turbosprężarkę sześciocylindrowy wysokoprężny silnik rzędowy o pojemności 13 l charakteryzuje się wysokim momentem obrotowym przy małych prędkościach dzięki zastosowaniu technologii spalania Volvo V-ACT. Niski poziom emisji spalin spełnia wymogi normy Tier 4 Interim/Stage IIIB. Silnik pracuje wyjątkowo wydajnie i ekologicznie, a specjalny pedał „eco” pozwala operatorowi otwierać przepustnicę przy odpowiednim przeciwcisnieniu.

Trzy ładowarki kołowe Volvo L180G zwinnie przemierzają teren tartaku w Lewiston, transportując krótkie kłody hydraulicznie sterowanymi chwytakami z możliwością obrotu o 360 stopni. Lista korzyści wynikających z zastosowania maszyn Volvo jest długa, ale dla Idaho Forest Group zdecydowanie najważniejsza była oszczędność paliwa.

„Paliwo jest dla nas niezwykle ważne. Wystarczy spojrzeć na starsze maszyny, które pochłaniają od 45 do 49 litrów na godzinę podczas przenoszenia kłód, żeby docenić nowsze jednostki, które w ciągu godziny potrzebują tylko 17 litrów. Oczywiście

teraz nie pracują tak intensywnie, jak będą w przyszłości, niemniej jest to niesamowity wynik”, mówi Schmitz.

Jak szacuje firma, trzy maszyny Volvo, które mają służyć w jej flocie przez kolejnych 10–15 lat, w całym swoim okresie eksploatacyjnym pozwolą zaoszczędzić 2,5 mln USD (1,8 mln EUR) na paliwie.

Równie entuzjastyczni są operatorzy, którzy w kabinach maszyn mogą liczyć na ograniczenie hałasu do zaledwie 40–45 decybeli, jak również system klimatyzacji oraz ergonomiczne elementy sterujące i szyby zapewniające widoczność we wszystkich kierunkach.

„Aż trudno teraz myśleć o komforcie pracy w starszych modelach”, mówi Jim Smith, główny mechanik tartaku. „Za nowymi maszynami stoi na prawdę postępową myśl!”.

LISTA KORZYŚCI WYNIKAJĄCYCH Z ZASTOSOWANIA MASZYN VOLVO JEST DŁUGA

Odwiedź stronę *Spirit* lub skorzystaj z aplikacji na iPada, aby obejrzeć reportaż do tego artykułu



W SZWEDZKIM ZOO

W tym sezonie motywy zwierzęce zagospodzą nie tylko na wybiegach Paryża, Londynu czy Nowego Jorku, ale również na maszynie Volvo o specjalnym przeznaczeniu...

Całkowicie przemalowana ładowarka kołowa Volvo L90F w nowej szacie stylizowanej na futro geparda znalazła dom w Parken Zoo w szwedzkiej miejscowości Eskilstuna.

Egzotyczna maszyna od Volvo CE symbolizuje współpracę między dwiema organizacjami i reprezentuje zobowiązanie Volvo CE do dbania o środowisko naturalne, jak również wsparcie dla starań zoo w dziedzinie ochrony bioróżnorodności i gatunków zagrożonych wyginięciem.

Dbłość o środowisko naturalne jest jedną z trzech podstawowych wartości firmy, zaraz obok jakości i bezpieczeństwa, a starania Volvo CE są doceniane na całym świecie. Na przykład niecały rok temu – pod koniec 2013 r. – mieszczący się w Braås na południu Szwecji, zajmujący powierzchnię 45 000 m² zakład produkcji wozideł przegubowych osiągnął całkowitą neutralność pod względem emisji dwutlenku

węgla. Obiekt korzysta wyłącznie z odnawialnych źródeł energii wiatrowej, wodnej i paliw roślinnych. To pierwszy taki zakład w skali całej branży.

Volvo, bardziej niż jakikolwiek inny producent, buduje swoją reputację na fundamencie dbałości o środowisko naturalne i zrównoważonego rozwoju. Jako wiodący propagator zrównoważonego rozwoju, firma ma na swoim koncie pionierskie przedsięwzięcia ograniczające zużycie paliwa, w tym programy szkoleniowe dla operatorów zachęcające do oszczędniejszej jazdy.

WYZWANIE KLIMATYCZNE DLA BUDOWNICTWA NABIERA PĘDU

Firma Volvo CE szacuje, że w 90% jej oddziaływanie na klimat jest niebezpośrednie i wynika z eksploatacji jej maszyn na prawie każdym etapie cyklu budowy. Ogólnoświatowa sieć firmy pozwala

VOLVO CE JEST CENIONE NA CAŁYM ŚWIECIE ZA DZIAŁANIA PROWADZONE NA RZECZ OCHRONY ŚRODOWISKA

dotrzeć do największych interesariuszy branży budowlanej, a Volvo wierzy, że współpraca z partnerami to najskuteczniejszy sposób na ograniczenie swojego oddziaływania na klimat.

„Od wielu lat podejmujemy skuteczne wewnętrzne działania mające na celu ograniczanie emisji dwutlenku węgla”, mówi Prezes Volvo CE, Martin Weissburg, dodając: „nie możemy jednak sami rozwiązać problemów klimatycznych”.

Wierząc, że wspólne działania przedstawicieli całej branży, a nie tylko usprawnienia w dziedzinie sprzętu budowlanego, pozwolą osiągnąć znacznie więcej, Volvo CE promuje Wyzwanie klimatyczne dla budownictwa. Ta nowa globalna inicjatywa ma zachęcić kierowców z całej branży budowlanej do przyjmowania odpowiedzialności i przeciwdziałania negatywnemu wpływowi ich pracy na środowisko naturalne.

Aby zrealizować wspomniane cele, Volvo CE zaplanowało na 24 czerwca 2015 r. szczyt branżowy w szwedzkim Göteborgu. W ten sposób firma chce zachęcić do zmian w całym łańcuchu dostaw branży – od wydobycia materiałów w kamieniołomach aż po etap wznoszenia budynków i układania dróg. Szczyt będzie zwieńczeniem serii globalnych imprez i konferencji tematycznych. Celem organizatorów Wyzwania na kolejne trzy lata jest nie tylko podnoszenie świadomości, ale również pobudzanie dialogu między przedstawicielami branży, świata nauki i polityki. Z całego świata wpływają fundusze na prowadzenie nowych badań. Powstaje też nowe forum umożliwiające dzielenie się pomocną wiedzą i zasobami. Podłożem Wyzwania jest wiedza naukowa, dlatego forum ma stanowić most pomiędzy branżą budowlaną a badaniami w dziedzinie zrównoważonego rozwoju, a także promować współpracę między przedstawicielami świata nauki a branżą. Dzięki ocenie rezultatów i usprawnień Wyzwanie pozwoli określić najważniejsze cele na kolejny trzyletni cykl, a także podniesie świadomość i zachęci do zaangażowania.

ODDANY PARTNER

Wyzwanie jest elementem zobowiązania Volvo CE do bycia „liderem w sprawach klimatycznych” w ramach programu Climate Savers Światowego Funduszu na rzecz Przyrody. Volvo CE było pierwszą firmą z branży budowlanej, która przystąpiła do programu. Uczestnicy projektu zobowiązują się do ograniczania emisji dwutlenku węgla (CO₂). Program ma zachęcać firmy do zmiany swojego podejścia do kwestii rozwiązań problemów klimatycznych, a Volvo CE zobowiązało się do współpracy z Funduszem jako kluczowy partner i doradca w kwestiach związanych z Wyzwaniem.

Zgodnie z oryginalną umową zawartą z Funduszem Volvo CE, razem z innymi firmami należącymi do Grupy Volvo, zobowiązało się do zredukowania emisji CO₂ w zakładach produkcyjnych do 2014 r. o 12% w stosunku do poziomów z 2008 r. bez uciekania się do wykupu uprawnień do nadwyżek emisji dwutlenku węgla. Volvo CE będzie dalej realizować




Mieszczący się w Braås w Szwecji i zajmujący powierzchnię 45 000 m² zakład produkcyjny Volvo CE jest całkowicie neutralny pod względem emisji dwutlenku węgla

te założenia poprzez opracowywanie nowych technologii zapewniających jeszcze większą oszczędność paliwa i ograniczenie emisji spalin. Chcąc jeszcze bardziej ograniczyć emisję CO₂, firma zobowiązała się także do zwiększenia wydajności robót prowadzonych przez klientów. Volvo CE planuje również rozwijać aktualne programy szkolenia operatorów i symulacji placów robót w celu promowania oszczędniejszej jazdy.

CHIŃSCY PIONIERZY

W ramach porozumienia z Funduszem firma SDLG – druga marka Volvo CE oraz partner we wspólnym przedsięwzięciu realizowanym w Chinach – została pierwszym chińskim przedsiębiorstwem, które przystąpiło do programu. Grupa Volvo należy do inicjatywy Climate Savers od 2010 r. – była pierwszym producentem ciężkich pojazdów, który przystąpił do porozumienia. Wśród partnerów projektu jest również Volvo Buses.

Od inauguracji programu w 1999 r. firmy członkowskie zdołały ograniczyć emisję CO₂ o ponad 100 milionów ton – to mniej więcej dwa razy więcej niż wynosi roczna emisja CO₂ Szwajcarii – jednocześnie zapewniając sobie przewagę konkurencyjną i generując korzyści dla swoich interesariuszy. 

Odwiedź stronę *Spirit* i skorzystaj z aplikacji na iPada, aby obejrzeć materiał filmowy, w którym Prezes Volvo CE, Martin Weissburg, opowiada o celach Wyzwania klimatycznego dla budownictwa



INTELIAGENTNE PODEJŚCIE DO WIELKIEGO BIZNESU

Volvo CE wykorzystuje aplikacje do sprzedaży używanych maszyn w Europie, na Bliskim Wschodzie i w Afryce

autor: Tony Lawrence

Nick Rose z Volvo CE (z prawej) i klient Gareth Rees

Jeszcze niedawno aplikacje były kierowane przede wszystkim do osób pobierających muzykę albo gry. Dziś zaspokajają najróżniejsze potrzeby najróżniejszych rynków, czego doskonałym przykładem jest aplikacja Volvo CE „Używane maszyny”. Udostępniona pod koniec lipca w 25 wersjach językowych aplikacja Volvo CE zapewnia szybki i łatwy dostęp za pośrednictwem smartfonów oraz tabletów do oferty używanych maszyn Volvo w Europie, na Bliskim Wschodzie i w Afryce (region EMEA).

„To po prostu kolejny sposób na zaspokojenie potrzeb klientów i świetny kanał komunikacji”, wyjaśnia Nick Rose, Dyrektor Działu Maszyn Wypożyczanych i Używanych Volvo CE na region EMEA.

„Zdajemy sobie sprawę, że coraz więcej klientów – nawet do 40% – wyszukuje używane maszyny za pośrednictwem urządzeń mobilnych. Wiemy też, że nasi klienci są zapracowani, często w ruchu, poza biurem, w podróży między placami robót”.

SZYBKIE WYSZUKIWANIE

„Ta aplikacja daje im możliwość błyskawicznego wyszukiwania używanych maszyn niezależnie od tego, gdzie się znajdują. Aplikacja jest łatwa w obsłudze i może pomóc w rozwiązaniu

konkretnego problemu klienta. To wspierały nowy sposób, aby ułatwić klientowi życie”, wyjaśnia Rose.

Aplikacja jest dostępna bezpłatnie na smartfony i tablety Apple oraz Android. Zawiera szczegółowe informacje na temat używanych maszyn razem z e-mailem i numerem telefonu przedstawicielstwa handlowego.

„Jesteśmy pewni, że nasza aplikacja znacząco zmieni sposób wyszukiwania i nabywania używanych maszyn”, mówi Rose, weteran globalnej branży maszyn budowlanych z 40-letnim stażem.

„Szukasz maszyny, która Cię interesuje, wciskasz przycisk rozmowy i od razu masz kontakt z przedstawicielstwem handlowym. Przy okazji masz dostęp do innych ofert, takich jak usługi finansowe, umowy wsparcia klienta, części czy nawet gwarancje”.

Jest również funkcja wyszukiwania „Zatwierdzonych używanych maszyn Volvo” obejmująca maszyny maksymalnie pięcioletnie lub o przebiegu nieprzekraczającym 8000 godzin, które poddano pełnemu przeglądowi, ewentualnym naprawom, a następnie objęto specjalną gwarancją. Aplikacja przypadła do gustu wielu klientom, w tym brytyjskiemu wykonawcy Garethowi Reesowi z Gareth Rees Plant w Swansea w Południowej Walii, który nieustannie podróżuje między Południową Walią a Anglią.



SZYKUJE SIĘ POWAŻNA ZMIANA W SPOSOBIE WYSZUKIWANIA I KUPOWANIA UŻYWANYCH MASZYN

„Kupuję dużo nowych i używanych maszyn Volvo na potrzeby mojej działalności”, wyjaśnia Rees. „Aplikacja bardzo ułatwia wyszukiwanie używanych maszyn w trasie – jest szybka, łatwa w obsłudze i działa sprawnie”.

POD JEDNYM PRZYCISKIEM

Usługę wprowadzono po bliskich konsultacjach z dystrybutorami i klientami, którzy regularnie korzystają z oficjalnej strony Volvo CE do kupowania używanych maszyn. Strona (www.volvoce.com/used) zapewnia Volvo CE wgląd w takie statystyki, jak liczba użytkowników oraz sprawdzanych informacji na temat maszyn, a także dokonanych zakupów. Jak twierdzi Rose, nowa aplikacja już zdołała zwiększyć ruch na stronie.

„Rezultaty były natychmiastowe”, mówi. „Nasi dystrybutorzy są bardzo entuzjastyczni. Kiedy spoglądam na telefon, widzę, że w regionie dostępnych jest 1741 używanych maszyn – od kompaktowych po 40-tonowe wozidła przegubowe. Lepszych rezultatów trudno oczekiwać”.

„Usługa jest zorientowana na klienta, przyjazna dla użytkownika i zapewnia natychmiastowe rozwiązanie. Będziemy ją dalej rozwijać zgodnie z uwagami i opiniami klientów”.

Aby znaleźć i pobrać aplikację, odwiedź sklep AppStore lub PlayStore i wpisz „Volvo Construction Equipment”

OD DOMOWEJ DO GLOBALNEJ

Inteligentne posunięcia zapewniły Volvo CE pozycję globalnego lidera

autor: Nigel Griffiths

Na początku tego roku Volvo CE sfinalizowało rozpoczętą w 2013 r. transakcję przejęcia amerykańskiego przedsiębiorstwa Terex Corporation produkującego sztywnoramowe i przegubowe wozidła. Dla Prezesa Volvo CE, Martina Weissburga, transakcja była „okazją dla Volvo CE, aby wypełnić luki w ofercie”. Jak wyjaśnia, sprzedaż sprzętu dla kopalni ma wzrosnąć, dlatego jest to dobry moment, aby wejść na rynek wozideł sztywnoramowych. Przejęcie, uważane w firmie za „strategiczne posunięcie, które zwiększy potencjał rozwojowy Volvo CE”, jest przykładem procesu, który prawie dwieście lat temu pomógł Volvo CE rozwinąć się od skromnego sklepu z maszynami w szwedzkiej miejscowości Eskilstuna do globalnego przedsiębiorstwa działającego w różnych segmentach rynkowych.

DODATKOWY WZROST

Na przestrzeni lat takie strategiczne przejęcia wspomagały wewnętrzny postęp firmy i jej naturalny rozwój. Poprzez ten proces Volvo CE rozwinęło się od specjalistycznego producenta urządzeń do dostawcy kompletnych rozwiązań i jednego z największych producentów maszyn budowlanych na świecie.

Oprócz wiodących na rynku maszyn, takich jak ładowarki kołowe, maszyny kompaktowe, koparki kołowe i gąsienicowe, równiarki samojezdne, wozidła przegubowe i maszyny drogowe, Volvo CE oferuje

również rozmaite usługi i rozwiązania dla rynku posprzedażnego – używane maszyny, wypożyczalnie, części, serwis, osprzęt i usługi finansowe. Obecnie zakłady produkcyjne firmy mieszczą się na terenie Szwecji, Francji, Niemiec, Chin, Brazylii, Meksyku, Korei Południowej, Indii, Polski, Rosji i Stanów Zjednoczonych.

We wczesnych dniach swojego istnienia Volvo było firmą „domową” stworzoną na bazie olbrzymiego talentu szwedzkich inżynierów Johana Theofrona Munktella oraz braci Bolinderów – Jeana i Carla Gerharda. W okresie drugiej wojny światowej Volvo AB – produkt dwóch szwedzkich wizjonerów: Assara Gabrielssona i Gustava Larsona – rozpoczęło współpracę z Bolinder-Munktell (BM) w celu produkcji ciągników rolniczych i innych maszyn. W 1950 roku firma Bolinder-Munktell została przejęta przez AB Volvo założone przez Gabrielssona i Larsona w 1927 r.

To właśnie w latach 50. i 60. ubiegłego wieku powstawały pionierskie maszyny budowlane – maszyny, które z czasem zdominowały proces produkcyjny firmy. Pierwszy ciągnik z silnikiem wysokoprężnym trafił na rynek w roku 1952, a dwa lata później pojawiła się pierwsza ładowarka kołowa – prekursor ładowarki przegubowej.

Dzięki wykorzystaniu talentów szwedzkiego producenta wozów, firmy Lucas Lihnell, w roku 1966 miała premiera pierwszego na świecie produkowanego seryjnie wozidła przegubowego znanego pod nazwą „Gravel Charlie”.

NOWA STRATEGIA

W 1973 r. firma zmieniła nazwę na Volvo BM. W kolejnych latach na placu budowy całego świata trafiały jedne z najlepszych maszyn kiedykolwiek produkowanych przez Volvo.

W roku 1977 Volvo BM skupiło uwagę całkowicie na rozwoju, sprzedaży i produkcji maszyn budowlanych, w szczególności ładowarek kołowych i wozideł przegubowych. W roku 1979 podjęto decyzję o wycofaniu się z sektorów rolnictwa i leśnictwa w celu poświęcenia całej działalności maszynom budowlanym.

W następstwie zmiany strategicznej dział produkcji ciągników został sprzedany w 1985 roku, a w latach 80. i 90. firma przejęła wielu producentów maszyn budowlanych w Ameryce, Europie, Azji.

W 1985 roku Volvo BM wkroczyło na rynek amerykański w ramach porozumienia z Clark Equipment, którego elementem było połączenie filii produkujących maszyny budowlane obu przedsiębiorstw. Doprowadziło to do połączenia trzech marek – Volvo BM, Michigan i producenta wozideł Euclid – w Grupę VME.

Tymczasem w Europie Grupa VME rozpoczęła poszerzanie swojego zasięgu i wkroczyła na rynek kompaktowych ładowarek przez wykupienie w 1991 r. większości udziałów niemieckiego przedsiębiorstwa Zettelmeyer Baumaschinen GmbH – lidera tej branży.

Doszło również do przejęcia doświadczonego szwedzkiego producenta koparek Åkermans Verkstad AB.

POCZĄTKI VOLVO CE

W 1995 r. Grupa Volvo wykupiła pięćdziesięcioprocentowe udziały Clark w VME i zmieniła nazwę na Volvo Construction Equipment. W tym samym roku oferta poszerzyła się o koparki kompaktowe za sprawą nabycia wiodącego francuskiego producenta – Pel-Job.

Równiarki samojezdne wzbogaciły portfolio Volvo CE w 1997 r. po przejęciu kanadyjskiego giganta Champion. W 2001 r. na rynek trafiły pierwsze równiarki samojezdne Volvo, które z czasem stały się standardem branżowym.

Volvo było pierwszą zagraniczną firmą, która zainwestowała w gospodarkę Korei poprzez wykupienie w 1998 r. działu produkcji ciężkich maszyn budowlanych Samsung Industries. Wydarzenie to doprowadziło do powstania Volvo Construction Equipment Korea Ltd.




Następnym ważnym celem dla Volvo CE był rynek koparek gąsienicowych. W kolejnych latach z zakładu produkcyjnego Changwon w Południowej Korei wyjechało wiele nowych koparek Volvo.

EKSPANSJA NA RYNEK USA

Volvo CE rozpoczęło umacnianie pozycji na amerykańskim rynku budowy dróg poprzez nabycie działu drogowego Ingersoll Rand. W 2008 r. firma wprowadziła globalną obsługę i program dystrybucji części zamiennych poprzez utworzenie „Volvo Construction Equipment & Services California”, a niedawno przejęła także „Mathews Machinery” w Kalifornii.

Dzięki tej transakcji dodano zakłady produkcyjne w Pensylwanii, Niemczech, Chinach i Indiach, jak również 20 punktów dystrybucji i obsługi w Stanach Zjednoczonych, a także utworzono 2000 nowych miejsc pracy na całym świecie.

W tym okresie pozycja Volvo CE na rynku amerykańskim oraz innych rynkach pozaeuropejskich była silna. Firma prowadziła już sprzedaż, wynajem i obsługę techniczną szeregu produktów, w tym maszyn drogowych, maszyn kompaktowych i produktów do transportu materiałów.

Dziś Volvo CE jest właścicielem i sprzedawcą ogromnej liczby maszyn produkowanych na czterech kontynentach i dystrybuowanych w ponad 200 krajach za pośrednictwem przedstawicielstw handlowych oraz punktów wynajmu. Maszyn oferujących niezmiennie wysoką jakość, bezpieczeństwo i dbałość o środowisko. 



CHIŃSCY PIONIERZY ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ

Startująca w Volvo Ocean Race chińska załoga Dongfeng Race Team ma do wykonania ważną misję sportową

autor: Julia Brandon

Wspierana przez krajowych sponsorów załoga Dongfeng Race Team zmieni bieg historii żeglugi w Chinach. Zespół bazuje na chińskiej tradycji żeglarskiej i w znacznej części składa się z Chińczyków – zarówno na wodzie, jak i w ekipach obsługi. Ściga się dla Chin i dla przyszłości żeglugi w Chinach.

Zespołem Dongfeng Race Team zarządza OC Sport. Jego członkowie, zarówno ci ścigający się, jak i zapewniający obsługę, mają do wykonania długofalową misję sportową. Chcą nie tylko zawalczyć w zawodach 2014–15, ale i wytworzyć w Chinach tradycję żeglugi przybrzeżnej poprzez skompletowanie w całości chińskiej załogi na regaty 2020-21. Osiągnięcia zespołu mają bardzo pozytywny wpływ na rozwój profesjonalnej żeglugi w Chinach. Ich sukcesy są tym bardziej zadziwiające, że załoga zaczynała od zera.

„W zasadzie skondensowaliśmy 10–20-letnie doświadczenie w kilka miesięcy. To niełatwe zadanie”, mówi Mark Turner, Prezes Wykonawczy OC Sport. „Ale na tym właśnie polega nasz projekt – staramy się przygotować do regat w 2020 r. i jeszcze odleglejszej przyszłości”.

Do połowy grudnia siedem załóg uczestniczących w regatach powinno dotrzeć do stolicy Zjednoczonych Emiratów Arabskich – Abu Zabi na drugi etap wyścigu z Kapsztadu w RPA, wyruszywszy z hiszpańskiego portu Alicante 11 października. Pod koniec stycznia 2015 r. łodzie dotrą do Sanya w południowych Chinach, skąd od mety będzie je dzieliło sześć rund, nim w czerwcu zakończą wyścig w w szwedzkim Göteborgu.

UMIĘTNOŚCI ŻEGLARSKIE

Zawody nabierają pędu, a presja ciężąca na chińskiej załodze łodzi Dongfeng rośnie. Podczas gdy inne ścigające się zespoły składają się z doświadczonych żeglarzy o rozmaitych umiejętnościach, ekipa z Chin zaczynała ze szczątkową wiedzą o łodziach Volvo Ocean 65 i niemal zerowym doświadczeniem w żegludze przybrzeżnej. Aby zrównoważyć



Przyjazd do Alicante przed rozpoczęciem regat

ICH SUKCESY SĄ TYM BARDZIEJ ZADZIWIĄJĄCE, ŻE ZAŁOGA ZACZYNAŁA OD ZERA

braki, do załogi wyselekcjonowano sześciu profesjonalnych żeglarzy z innych państw. W rezultacie zespół w dużej części składa się z zachodnich profesjonalistów doświadczonych w samotnej żegludze, która wymaga dużego doświadczenia, zdolności i sprawności. Kapitan Charles

Caudrelier i szwedzki żeglarz Martin Strömberg są jedynymi żeglarzami na pokładzie Dongfeng, którzy brali już udział w tych regatach. W finalnym składzie na regaty jest też szóstka chińskich żeglarzy, którzy w trakcie zawodów będą się zmieniali na dwóch lub trzech ustalonych stanowiskach na łodzi i kluczowych pozycjach w ekipie na lądzie.

Jako naród, Chińczycy mają bogatą historię żeglarską, a od ośmiu lat również własną załogę olimpijską. Niestety są całkowicie nieprzygotowani do żeglugi przybrzeżnej.

„Udział w igrzyskach olimpijskich polega na szybkiej żegludze niewielką łódką przez godzinę albo dwie”, mówi Turner. „Brak tu elementów praktyki marynarskiej czy zrozumienia oceanu, nie ma spania na łodziach ani niekomfortowych warunków”. →



**ENTUZJAZM I ODWAGA
ZAŁÓG NA WODZIE I NA
LĄDZIE SĄ INSPIRUJĄCE**

Załoga Dongfeng Race Team była pierwszą, która zakwalifikowała się do Volvo Ocean Race 2014-15, ukończywszy 18-dniowy rejs szkoleniowy po Oceanie Spokojnym. Wspierana przez Dongfeng Trucks – wiodącego producenta średnich i ciężkich samochodów ciężarowych w Chinach, a także tytułowego sponsora – załoga Dongfeng Race Team ma do zrealizowania konkretne cele. Pierwszym jest rozslawienie chińskiej żeglugi przybrzeżnej. Drugi to poczynienie postępów w realizacji 10-letniego planu Dongfeng ukierunkowanego na zdobycie globalnej renomy na nowych kluczowych rynkach, takich jak RPA, Brazylia, Bliski Wschód i Europa – a żadne inne wydarzenie sportowe nie oferuje większego prestiżu. Niemniej, podobnie jak żegluga przybrzeżna, sponsoring i marketing na skalę globalną to w Chinach raczkujące koncepcje. Połączenie tych dwóch nowych inicjatyw ma na celu przyciągnięcie uwagi światowych mediów i

zapewnienie wsparcia ze strony Chin. Bez wątpienia na załodze Dongfeng Race Team ciąży duża presja.

W przeszłości w regatach Volvo Ocean Race startowały dwie częściowo sponsorowane chińskie załogi: Green Dragon 2008–09 i Team Sanya 2011–12. Obie miały tylko po jednym chińskim żeglarzu na pokładzie, ale w kategoriach startu chińskich ekip w Volvo Ocean Race przygotowały grunt pod obecne starania Dongfeng Race Team.

Tym razem proces rekrutacji był bardziej zaawansowany. Zaczynając od 200 zgłoszeń, grupę chętnych zawężono do 20, a następnie 12 osób. Ostatnie słowo w kwestii wyboru załogi należało do kapitana, Francuza Charlesa Caudreliera. W procesie selekcji najważniejsze były zdolności językowe, sprawność fizyczna i doświadczenie żeglarskie. Chińscy żeglarze Chen Jin Hao, Yang Jiru, Cheng Ying Kit, Liu Ming, Kong Chencheng i Liu Xue zostali wybrani przez Caudreliera do reprezentowania swojego kraju w regatach.

w co się zaangażowali, dlatego najlepszym rozwiązaniem było zaserwowanie im prawdziwego rejsu”.

Trasa wyprawy szkoleniowej z Chin do Stanów Zjednoczonych, a następnie do Francji i Wielkiej Brytanii miała długość 10 000 mil morskich i wiodła przez dwa oceany – Spokojny i Atlantycki.

PATRIOTYCZNE AMBICJE

Po uformowaniu zespołu Yang Jiru, nazwany przez innych „Wilkiem”, powiedział: „to moje marzenie i najważniejszy dzień w moim życiu”, dodając: „zanim wstąpiłem do Dongfeng Race Team nie miałem żadnego życiowego dążenia, ale teraz to się zmieniło. Wiem, kim jestem i dokąd zmierzam. Będę reprezentował mój kraj w Volvo Ocean Race”.

Jak mówi Caudrelier, z całej chińskiej załogi najbardziej doświadczony i kompetentny w kwestiach technicznych jest Cheng Ying Kit, przez innych nazywany „Kit”, a on i „Wilk” doskonale sprawdzają się w zespole: „to kolejny powód, dla którego znaleźli się w ostatecznym składzie na regaty”, mówi Caudrelier. Dwudziestodwuletni Chen Jin Hao jest najmłodszym członkiem załogi, ale Charles mówi o nim, że ma „wielki potencjał”.

Dongfeng Race Team to chińskie przedsięwzięcie organizowane przy chińskim wsparciu finansowym – kolejnymi sponsorami są Aeolus Tyres i miasto Shiyan, ośrodek przemysłu samochodowego. Mimo dużych zaległości wszechobecny entuzjazm i odwaga załogi lądowej i żeglarskiej są inspirujące. Braki w umiejętnościach i doświadczeniu nadrabiają męstwem, ambicjami i poświęceniem.

„Mam nadzieję, że dzięki tej kampanii Chiny otworzą się na żeglarstwo i sponsoring, a samo przedsięwzięcie będzie udane”, mówi Turner. „Nie chodzi tylko o chińskich żeglarzy – ekipa lądowa musi nauczyć się efektywnego zarządzania kampaniami tej skali zarówno w sferze komercyjnej, logistycznej, technicznej, jak i komunikacyjnej. Powodzenie przyszłych projektów będzie zależało od takich właśnie umiejętności, nie tylko od żeglarzy”.

Jak mówi „Wolf”: „stoimy u progu nowej ery chińskiego żeglarstwa” i dodaje: „jestem tu nie tylko ze względu na Volvo Ocean Race 2014–2015, ale również na przyszłość żeglarstwa w Chinach. Kiedy żeglarstwo wreszcie zdobędzie w Chinach popularność, zaskoczmy cały świat naszym ogromnym potencjałem”. 🏆

TRUDNE WYZWANIE

„Nie pozwoliliśmy im zasnąć przez 48 godzin”, mówi Turner. „Zasypaliśmy ich mnóstwem zadań na wodzie i na lądzie, od pływania i wskakiwania na tratwę ratunkową aż po testy inteligencji o 3 nad ranem przy braku snu, czy testy umiejętności pracy zespołowej. Chcieliśmy ich doprowadzić do granic możliwości pod każdym względem – fizycznie i mentalnie – żeby na koniec dnia zobaczyć, którzy z nich wciąż się uśmiechają i dalej funkcjonują”, wyjaśnia.

Wyzwania w okresie szkoleniowym były wielkie – od ciężkich napadów choroby morskiej, przez całkowity dyskomfort i skrajne wyczerpanie, aż po ograniczenia czasowe – „gdybyśmy mieli do dyspozycji jeszcze rok, zachowalibyśmy całą 20-osobową załogę”, mówi Turner – jednak największym wyzwaniem było zaskoczenie, kiedy postawili pierwsze kroki na pokładzie. „Byli absolutnie zszokowani”, mówi. „Nie mieli bladego pojęcia o tym,

Zdjęcia: © Yann Riou/Dongfeng Race Team;
© Alimha Sanchez/Volvo Ocean Race

Odwiedź volvoceanrace.com, aby śledzić postępy każdej załogi w regatach



Droga do większych zysków zaczyna się od inteligentnych decyzji finansowych.

Finansowanie powinno być elastyczne – dostosowane do Twojej unikalnej sytuacji. Volvo Financial Services rozumie branżę budowlaną i wydobywczą tak dobrze, jak Ty. I właśnie to ma znaczenie. Wiemy, z jakimi trudnościami możesz mieć do czynienia i w jaki sposób korzystasz z maszyn. Rozumiemy, że czasem pora roku ma znaczenie. Właśnie takie szczegóły mogą zaważyć na sukcesie. Dowiedz się więcej na volvoce.com

Volvo Construction Equipment



KĄCIK OPERATORA

W RYTM PRACY MASZYN

Hiszpański operator z zamiłowaniem do muzyki klasycznej

autor: Derek Workman

Nad przednią szybą ładowarki kołowej Volvo L110G wisi zdjęcie uśmiechniętego trzyletniego chłopczyka w niebieskim swetrze. Ma na imię Aitor Molero i dotrzymuje towarzystwa dumnemu ojcu, Eusebio, podczas długich godzin pracy za kółkiem. Trzymanie na widoku zdjęcia syna to dla dumnego ojca nic nadzwyczajnego. Nieco bardziej niecodzienni są jego pozostali „towarzysze”: Mozart, Beethoven i Szostakowicz.

„Ponieważ jestem kibicem Realu Madryt, większość osób uważa, że synowi nadałem imię na cześć Aitora Karanki, zastępcy trenera i byłego piłkarza klubu, ale w rzeczywistości imię wybrała moja żona, Ana.” Niemniej uśmiech Molero zdradza, że nie sprzeciwiał się decyzji.

WSPÓLNE GRANIE

Trzydziestosiedmioletni Eusebio Molero przez większość życia śledzi poczynania swojego ukochanego klubu, jednak piłka nożna ustępuje miejsca jego największej pasji, która w pewnym sensie tłumaczy klasyczne towarzystwo w jego kabinie. W wolnym czasie Molero gra na saksofonie w 15-osobowym lokalnym zespole, Agrupación musical l'atropello – Skandalizującej Grupie Muzycznej – a także w liczącym 110 członków zespole miejskim.

„Wiedzę muzyczną zacząłem zgłębiać już jako siedmiolatek, ale dopiero w wieku 14 lat wstąpiłem do zespołu”, wyjaśnia. Zaczynał od saksofonu altowego i tenorowego, na których wciąż

gra po 23 latach. Ćwiczy grę od 14:00 do 18:00 po porannej zmianie w walenckiej firmie Antonio Tarazona SL, będącej trzecim największym w Hiszpanii producentem nawozów i dodatków przemysłowych. Molero pracuje w niej od początku swojego życia zawodowego. Miejsce pracy jest oddalone o zaledwie 10 minut jazdy od jego domu w Paiporta.

„Grywamy na najróżniejszych festiwalach i uroczystościach, takich jak Święto Ognia, które jest największą w Walencji, a może i całej Hiszpanii, czterodniową imprezą odbywającą się w marcu”, wyjaśnia Molero. „Wiele osób może być zaskoczonych faktem, że gramy na instrumentach dętych także muzykę klasyczną wielkich kompozytorów. Zawsze byłem fanem klasyków. Kiedy siedzę w kabinie maszyny, prawie zawsze słucham z płyt muzyki klasycznej. Pozwala mi się zrelaksować i pomaga skupić na pracy, w szczególności kiedy muszę szybko reagować, na przykład podczas rozładunku z masowca towaru dostarczanego bezpośrednio z portu w Walencji. Transportujemy ok. 3000 ton każdego dnia, a muzyka klasyczna bardzo pomaga mi skoncentrować się na zadaniu”.

STARE DOBRE CZASY?

Molero jest zadowolony z maszyny, na której pracuje każdego dnia – jednej z czterech ładowarek kołowych Volvo zakupionych niedawno przez firmę. Bardzo różni się od ciężkich maszyn, →

Zdjęcia: Vicent Bosch



Operator Eusebio Molero (z lewej) i Jorge Tarazona z Antonio Tarazona SL znają się od najmłodszych lat

Za kierownicą Volvo L110G

którymi jego ojciec jeździł w Tarazona, zanim przeszedł na emeryturę po 23 latach pracowanych w firmie.

„Już od najmłodszych lat towarzyszyłem ojcu (również Eusebio) w pracy w weekendy, więc praktycznie dorastałem z ładowarkami”, wyjaśnia. „W tamtych czasach maszyny były bardzo ciężkie w eksploatacji. Jazda starszymi modelami przypominała jazdę czołgiem – obracanie kierownicą wymagało tak dużego wysiłku, że na koniec dnia miało się zakwasy jak po wyjściu z siłowni”.

Jeszcze 30 lat temu nikt nie myślał o treningu siłowym – wtedy o sprawność fizyczną dbało się poprzez ciężką pracę.

„Pamiętam, jak wieczorami, po powrocie z pracy, ojciec kładł na plecach poduszkę elektryczną. W tamtych czasach wielu operatorów miało problemy z nerkami z powodu wstrząsów wywołanych podnoszeniem i opuszczaniem łyżki”. Inną typową dolegliwością było bolesne sztywnienie lewego kolana, ponieważ przez długie godziny lewa noga pozostawała praktycznie nieruchoma w ciasnej kabinie. Koncepcja ergonomii nie istniała trzydzieści lat temu.

MAGICZNA MASZYNA

Nic więc dziwnego, że Molero jest zachwycony swoją nową ładowarką Volvo L110G. System amortyzacji wysięgnika pochłania wstrząsy i zapobiega utracie ładunku podczas szybkiej jazdy, elektrycznie aktywowana, szeroko otwierana maska zapewnia szybki i łatwy dostęp do przedziału silnika, a wyłączenie jednostki napędowej następuje po określonym czasie (od dwóch do 50 minut).

OPERATOR NAJLEPIEJ ROZUMIE, JAK FUNKCJONUJĄ MASZYNY

„Kierownicę można obsługiwać jednym palcem, a regulacja wysokości łyżki trwa około dwóch sekund”, mówi Molero. „Ruch jest przerywany automatycznie i bez żadnych wstrząsów w ustalonym punkcie, aby chronić zarówno łyżkę, jak i podłoże. To znacznie ułatwia pracę operatora. Wszystko zostało zaprojektowane z myślą o większej wydajności, oszczędności paliwa i mocy. Maszyna jest po prostu magiczna”.

Antonio Tarazona SL jest firmą rodzinną, a Molero w pewnym sensie należy do tej rodziny: on i Jorge Tarazona, brat zarządzający oddziałem technicznym/przemysłowym, znają się od najmłodszych lat.

„Tarazona nigdy nie była firmą, w której decyzje podejmuje się na szczeblu menadżerskim bez konsultacji z pracownikami”, mówi Molero.

„Decyzja o wymianie eksploatowanych od ośmiu lat ładowarek kołowych została podjęta wspólnie przez przedstawicieli wszystkich obszarów firmy – zarządu, administracji, finansów i operacji”.

„Kiedy przedstawiciel Maquinaria y Recambios de Levante SL, lokalnych agentów Volvo CE, przeprowadził demonstrację ładowarki kołowej Volvo, mieliśmy okazję przyjrzeć się maszynie na żywo i zapytać o wszystko, co operator powinien wiedzieć. Kwestie finansowe nie należą do nas, ale to my spędzamy całe dnie w kabinie, my najlepiej rozumiemy, jak funkcjonują maszyny, i my możemy stwierdzić, czy dana maszyna spełni oczekiwania”.

„Dzięki pięcioletniej rozszerzonej gwarancji Molero i inni operatorzy mogą być pewni, że maszyny Volvo przez długie lata będą zapewniały satysfakcję i komfort pracy. 📄

Wszystko, czego potrzebujesz, w jednym miejscu



Wszystkie najświeższe wiadomości i informacje od Volvo CE, w tym materiały filmowe na komputery i iPady

volvospiritmagazine.com

VOLVO
OCEAN
RACE
ROUND THE WORLD

ZWYCIĘŻĄ TYLKO NAJWYTRWALSI

Regaty Volvo Ocean Race to jedne z najcięższych zawodów sportowych na świecie. Z okazji ich startu postanowiliśmy sprawdzić granice własnych możliwości. Na każdym przystanku trasy Volvo Ocean Race podejmiemy się nowego wyzwania za sterami naszych maszyn. Nie tylko żeglarze lubią mocne wrażenia. Śledź przebieg wyścigu dookoła świata na stronie volvoceanrace.volvoce.com

Volvo Construction Equipment

