





Система помощи при погрузке Load Assist от компании Volvo Construction Equipment — это встраиваемое решение для оперативного взвешивания перемещаемого материала, разработанное специально для колесных погрузчиков Volvo L110H–L250H. Load Assist работает на передовой платформе Volvo Co-Pilot и обеспечивает измерение нагрузки с погрешностью 1-2 %, помогая оператору эффективно загружать погрузчик до максимума. Получая полную информацию о процессе загрузки в реальном времени, оператор может раскрыть весь потенциал производительности колесного погрузчика Volvo. www.volvoce.com









spirit

www.volvospiritmagazine.com











Дух изобретательства

от, кто совершает открытие, видит то, что видят все, и думает то, что никому не приходит в голову». Именно этот вид открытого мышления использует в своей повседневной работе команда экспертов по передовым технологиям Volvo. Они спрашивают себя: «Как мы можем создать более безопасные, экологичные и эффективные машины?». И еще: «А нельзя ли сделать это лучше?».

Стремительное развитие технологий открывает возможности для улучшения различных аспектов, будь то взаимодействие человека с машиной, автономная работа, связь между машинами или альтернативные силовые установки. Все эти инновации были представлены на недавнем Исследовательском форуме Volvo, проходившем в шведском городе Эскильстуна — родине многих инновационных решений за долгую историю Volvo CE. На мероприятии были продемонстрированы новейшие прототипы, которыми в настоящее время занимаются изобретатели из Volvo CE.

Как вы увидите из темы номера на странице 10, все эти машины открывают новые горизонты технических решений, автоматизации и электрификации. Еще не известно, выйдут ли эти прототипы на рынок, но нет никаких сомнений в том, что некоторые функции будут сохранены, и после обширных испытаний и получения отзывов от клиентов будут реализованы в инновационной продукции Volvo в будущем.

Инновации это не просто важная деталь это самая суть Volvo CE. Применимые на практике, благоприятные для бизнеса инновации повышают привлекательность бренда для клиентов. Наши клиенты исключительно положительно отзываются об экономичных, технологически продвинутых и все более безопасных машинах, которые мы выпускаем, а также высоко оценивают неизменную заинтересованность Volvo CE в защите окружающей среды. Наша компания является лидером отрасли в области содействия рациональному использованию ресурсов, что подчеркивается в статье на странице 40.

Чем жестче условия, тем важнее становятся эти атрибуты бренда. На странице 26 представлен зрелищный фоторепортаж из Канады, героями которого стали операторы Volvo, работающие в первобытной, покрытой льдом местности. В таких условиях особенно сильно проявляется зависимость людей от безопасности и надежности машин. Этим современным первопроходцам ежедневно приходится иметь дело с опасностями движущегося ледника.

Компания Volvo CE продолжит и дальше внедрять технические новшества, стараясь первой в отрасли находить более эффективные решения. Как сказал французский мыслитель Марсель Пруст: «Истинный путь открытия предполагает не поиск неизведанных горизонтов, а новый взгляд на уже известное». Ш



ТИФФАНИ ЧЕНГ Директор по внешним связям Volvo Construction Equipment

Volvo Construction Equipment

10 **КСІЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ФОРУМ**Наши заказчики помогают создавать строительную технику завтрашнего дня Votvo Votvo IIII Votvo IIII Votvo





В ЭТОМ ВЫПУСКЕ

3 **ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО** Дух изобретательства

6 КРАТЧАЙШИЙ ПУТЬ К УСПЕХУ
Возврат к истокам в Volvo Construction Equipment

16 США

Семейное предприятие берется за крупнейший проект в своей 50-летней истории

22 НИДЕРЛАНДЫ

Первый опыт работы с машиной для сноса Volvo EC480EHR со сверхдлинной стрелой

26 КАНАДА

Экскаватор Volvo EC220D круглый год следит за состоянием дороги по древнему леднику, которая используется сочлененными самосвалами Volvo

32 ВЕЛИКОБРИТАНИЯ

Похвала машинам Volvo от специалистов по сносу из Великобритании

36 КИТАЙ

Движение к успеху на вторичном рынке

40 ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА

Строительная отрасль замкнутого цикла

45 СООБЩЕСТВО

Дилер Volvo Construction Equipment протягивает руку помощи проблемной молодежи

49 УГОЛОК ОПЕРАТОРА

Оператор из Китая с любовью рассказывает о сочлененных самосвалах Volvo



на обложке



ЖУРНАЛ VOLVO CE SPIRIT

Сентябрь, октябрь, ноябрь 2016 НОМЕР ВЫПУСКА: 60

ИЗДАТЕЛЬ: Volvo Construction Equipment SA ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР: Тиффани Ченг ПОМОЩНИК РЕДАКТОРА: Марта Бенитес

СОАВТОРЫ: Сэм Коуи, Джим Гиббонс, Найджел Гриффитс, Джон Крантц, Тони Лоуренс, Кэти Смит, Мишель Травиерсо

ФОТОГРАФЫ: Дин Аткинс, Талон Гриллс, Густав Мортенссон, Даниэле Маттиоли, Роберт Полетт, Юха Ройнинен



дакционный материал принимается по адресу: Volvo CE Spirit Magazine, vo Construction Equipment, Hunderenveld 10, 1082 Brussels, Belgium (Бельгия и по алектронной почте volvo spirit@volvo con

права защищены. Никакая часть данного издания (текст, данные, изображения) не может быть произведена, охоранена в системе анализа данных или передана в какой быт о ни было форме и мим бы то ни было средствами без предварительного получения письменного разрешения Volvo CE. vo Construction Equipment может не разделать мнения, изложенные в статьях журнала, и не отвечает изобразовать предведения. Число выпусков в год. — четыре. Отпечатано на бумаге, изобразоваться особразования в сеся утвейсаваний по зашиха отогожения?



BO3BPAT K MCTOKAM

Взгляды человека, ответственного за направление развития Volvo CE

Кэти Смит / Фотографии: Юха Ройнинен

о словам Томаса Биттера, он хочет вернуть Volvo Construction Equipment к истокам. Для руководителя недавно созданного отдела маркетинга и ассортимента продукции это означает две вещи: более высокий уровень удовлетворенности клиентов и повышение рентабельности. Биттер не видит противоречия между двумя этими аспектами.

По его мнению, важно представлять, что имеет значение для клиентов, а не просто внедрять инновации ради самого процесса.

«В какой-то момент мы обнаружили, что большая часть серий наших продуктов была нерентабельной, точнее, не настолько рентабельной, как нам хотелось».

Он говорит прямо: «Наша компания производит технически сложные продукты, так что, если у нас не будет хороших инженеров, мы далеко не уйдем. Но нам пора искать компромисс между тем, что мы хотели бы сделать, и тем, что имеет смысл делать».

ОСМЫСЛЕНИЕ

Именно в этом и заключается работа нового отдела Биттера: видеть общую картину и решать, «что имеет смысл делать». Он говорит, что собрав команду из специалистов по продажам, технических экспертов и других сотрудников — он описывает ее как «свободную от предубеждений» группу, — Volvo CE сможет принимать продуманные решения о том, куда инвестировать средства для будущего развития.

«Сейчас мы сильны в разработке двигателей, машин и трансмиссий. В будущем мы, возможно, сосредоточимся на связи или управлении данными. Связанные друг с другом машины являются гораздо более эффективными, чем автономные».

По словам Биттера, самым оживленно обсуждаемым понятием сейчас является «Интернет вещей». «Все будет связано. Если это работает для телефона и автомобиля, представьте себе, что оно даст экскаватору на строительной площадке, — восторгается он. — Вопрос в том, будем ли мы тратить больше средств, выделяемых на исследования и разработки, на эти технологии или продолжим вкладывать большие деньги в традиционные технологии? К сожалению, на этот вопрос нельзя ответить однозначно». →



По мнению Биттера, его более «нейтральному» отделу будет легче ответить на этот вопрос, чем при использовании прежнего подхода, когда отделы технологий и продаж были отделены друг от друга.

В чем он, однако, уверен, так это в том, что на некоторых рынках внедрение новых технологий и обменивающихся информацией машин больше не будет для клиентов просто отличительным фактором, а будет иметь принципиальное значение для заключения сделки.

В качестве примера он приводит разработку карьеров. Операторы хотят повысить эффективность не только отдельных машин, но и всего процесса, а этого можно добиться, подключив экскаваторы, колесные погрузчики и грузовые автомобили друг к другу.

«Представьте, что эти машины связаны друг с другом. Благодаря этому вы можете оптимизировать движение транспортных средств. Вы можете ускорить или замедлить конкретный грузовик, и это повлияет на эффективность использования топлива сильнее, чем все, чего мы можем добиться путем разработки новых двигателей».

СОТРУДНИЧЕСТВО И КОМАНДНАЯ РАБОТА ИМЕЮТ ВАЖНОЕ ЗНАЧЕНИЕ

тыпо и кинане

Для Биттера речь идет о дополнении традиционных знаний новыми знаниями, которыми Volvo CE может и не обладать и для получения которых потребуется наладить новые партнерские отношения.

Сотрудничество и командная работа имеют для него важное значение. Он вырос в Берлине, который в те годы был разделен стеной, и это оставило на Биттере свой отпечаток. Он работал в лаборатории CERN в

Женеве, прошел обучение по программе MBA, а затем работал в отделах разработки продукции Mack Trucks в США и Renault Trucks во Франции.

13 лет назад он присоединился к Volvo CE и проработал часть этого времени в Сингапуре. Эти годы странствий резко контрастируют с вынужденной изоляцией в юности, которая, по его словам, позволила оценить важность более широкой перспективы. «Я считаю, что сильные стороны определенных проектов проявляются только, когда люди работают вместе. Лично меня это очень мотивирует».

Отдел маркетинга и ассортимента продукции не просто решает, куда инвестировать средства для создания следующего поколения строительной техники — он также организован, для того, чтобы

повысить удовлетворенность текущих клиентов, которые работают с существующими машинами.

И опять же Биттер считает, что вместо того, чтобы бросать все силы на разработку очередного нового продукта, следует уделять внимание сопровождению старых продуктов, для чего необходимо предоставить дилерам подходящие инструменты для повышения качества обслуживания клиентов. «Так что если в нашей компании и должен произойти сдвиг, то это будет сдвиг от постоянного поиска новых продуктов к

обслуживанию продуктов — заботе о том, что мы уже создали».

Новая команда приступила к работе только в 2015 году, но если они решат стоящие перед ними задачи, то довольны будут и клиенты, и акционеры. А лучшего и не пожелаешь. Ш

Для просмотра видеорепортажа посетите веб-сайт Spirit или загрузите приложение Spirit



MCCAEAOBAHAA MAHAOBALIAM Клиенты Volvo CE помогают создавать строительную технику завтрашнего дня им Гиббонс / Фотографии: Густав Мортенссон

ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ФОРУМ

тобы клиенты покупали нашу технику, очень важно прислушиваться к их пожеланиям. Эти слова могут показаться очевидными, но именно этот принцип лежит в основе исследовательской работы компании Volvo Construction Equipment в области электрификации и автономных транспортных средств. Volvo CE действительно прислушивается к мнению своих основных клиентов — их слова могут определить последующие шаги компании на пути развития.

По словам Йохана Шёберга, специалиста по автоматизации производственных объектов, обсуждение с клиентами помогает многое узнать и понять. «Мы часто обсуждаем различные вопросы с клиентами — особенно с нашими ключевыми заказчиками. Эти разговоры и те проблемы, с которыми сталкиваются клиенты, вдохновляют нас на дальнейшие действия. Мы обсуждаем проблемы клиентов с коллегами, совместными усилиями придумывая, как их решить»

В сентябре в шведском городе Эскильстуна прошел Исследовательский форум. Основные заказчики Volvo CE и представители СМИ получили возможность познакомиться с новыми решениями, которые в скором времени смогут взять на себя тяжелую работу, практически не требуя участия человека.

МЫ РАБОТАЕМ НАД ЭТИМ

«Для нас это стало хорошей возможностью обсудить эту тему», — говорит Дженни Эльфсберг, директор по новым технологиям Volvo CE, имея в виду текущую программу исследований в области строительной техники завтрашнего дня и то, какую пользу она принесет клиентам.

«Мы делаем это, потому что верим в это — в электрификацию и в автоматизацию. Мы верим, что это упростит работу клиентов и, в конечном итоге, повысит эффективность всей отрасли и обеспечит более бережное отношение к планете», — объясняет она.

Эти слова были сказаны на полигоне в Эскильстуне во время проведения испытаний автоматически управляемого колесного погрузчика и самосвала без водительской кабины, разработанных Volvo CE. Пока что это лишь экспериментальные прототипы перспективных машин, которые еще не готовы к выводу на рынок или использованию в реальных условиях, хотя ждать следующего поколения осталось совсем недолго.

Ожидается, что демонстрация исследовательских материалов участникам форума позволит вести дальнейшую работу в более тесном сотрудничестве с клиентами.

«Дело в том, что нам необходимы новые профессиональные знания, новые партнеры и новые процессы, — объясняет Скотт Янг, руководитель программы электрификации транспортных средств. — Только совместными усилиями мы сможем найти наиболее эффективный способ вывода на рынок оптимальных решений для клиентов».

Некоторые из этих решений близки к завершению — технологии достигли высокого уровня, осталось разобраться лишь с незначительными недостатками. Компания Volvo CE стремится узнать, чего хотят клиенты и какое решение, по их мнению, будет работать наиболее эффективно с учетом их особых требований к рабочей среде.

«Представленные на выставке продукты пока не выведены на рынок», — говорит Элизабет Алтин, директор по коммуникационным технологиям. «Некоторые из них, возможно, никогда и не поступят в продажу, — признает она. — По определению, инновационным можно назвать только тот продукт, который уже представлен на рынке, поэтому мы предпочитаем использовать термин "исследования", а не "инновации". Мы рассматриваем различные концепции, проводя →



исследования в областях, которые важны нашим клиентам разумеется, это производительность, но и безопасность имеет не меньшее значение».

ЭКОЛОГИЧНЕЕ, ДЕШЕВЛЕ, БЕЗОПАСНЕЕ

«Из разговоров с клиентами мы узнали, что основным требованием является безопасность решения, — рассказывает Уве Мюллер, главный руководитель проекта по электрификации производственной площадки. — Они выражались очень определенно: "наши люди должны быть в безопасности и чувствовать себя в безопасности". Это на самом деле очень важно для них». Именно эта цель лежит в основе стремления к повышению эффективности и защите окружающей среды. «Люди хотят приходить на рабочую площадку и чувствовать себя в безопасности, поэтому мы стремимся сделать ее еще более безопасной, чем сегодня».

Защитить людей можно разными способами. Работа на строительной площадке или в карьере опасна для жизни, поэтому что может быть лучше, чем полностью устранить необходимость там находиться? И здесь на ПРОКЛАДЫВАЕТ первый план выходят автономные машины. Это не значит, что на площадке вообще не будет людей, но, по ПУТЬ К РАБОЧЕЙ словам инженера-исследователя Торбьорна Мартинссона, они могут оставаться в полной безопасности, а самую тяжелую часть работы будут выполнять электрифицированные и автоматизированные машины.

БУДУЩЕГО «С передовыми инженерными решениями Volvo этого можно добиться уже сегодня, — говорит он. — И в какой-то степени мы занимаемся этим в рамках проекта электрификации производственной площадки — мы не только электрифицируем, но и автоматизируем производственный процесс; не работу отдельной машины, а весь процесс».

По словам Мартинссона, работа на карьерах и строительных площадках будущего, вероятно, будет гораздо приятнее. «Вместо того чтобы восемь часов трястись в машине, вы будете сидеть в офисе и управлять сразу несколькими машинами, так что ваша работа будет более квалифицированной», — заверяет он.

Другим преимуществом является более высокая экологичность технологии, благодаря которой снижается стоимость эксплуатации



машин. «Наши эксперименты показывают, что использование электрифицированных и автономных машин может уменьшить количество выбросов СО2 на 95 %, — говорит Дейв Росс, вицепрезидент по передовым технологиям и исследованиям. — при одновременном повышении рентабельности на 25 %. Или, по-другому, снижении общей стоимости владения на 25 %».

И все это без ущерба для скорости работы: по словам Мюллера, новые машины на демонстрационном полигоне могут перекладывать по 900 тонн материалов в час.

ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ ГИБКОСТЬ

VOLVO CE

ПЛОЩАДКЕ

По словам Янга, электрификация облегчает не только эксплуатацию, но и проектирование. «Как одно из технических решений, она предоставляет нам гораздо больше гибкости с точки зрения

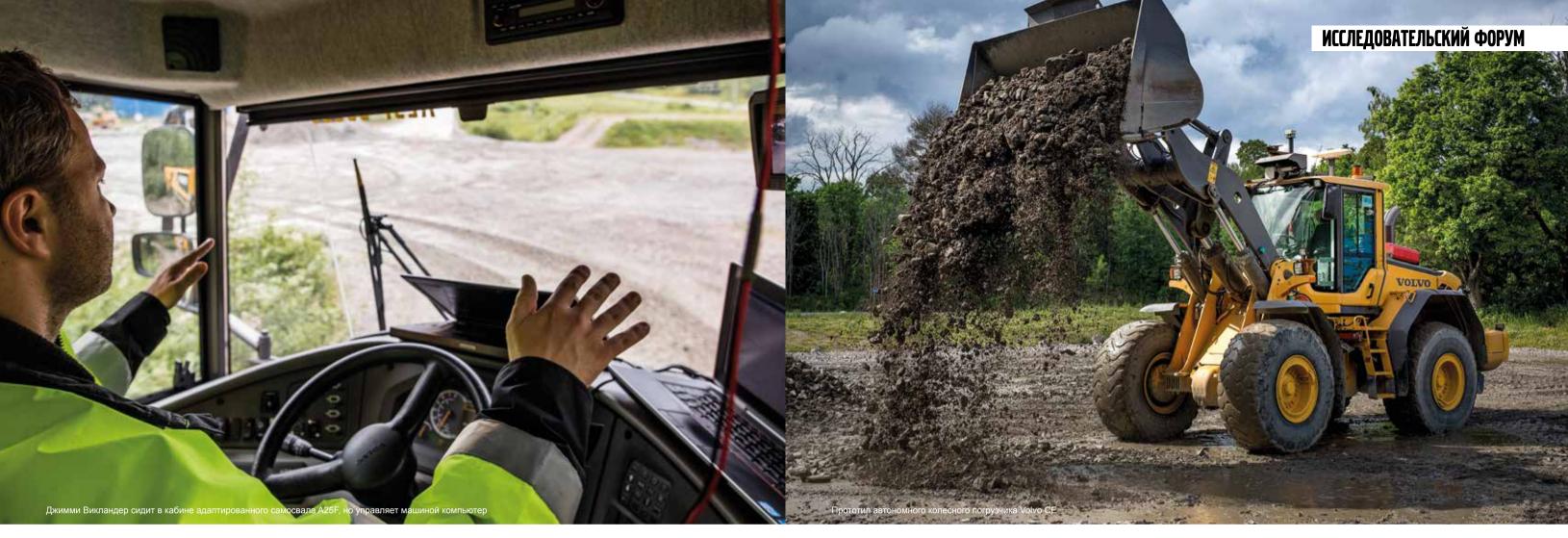
> проектирования продукта и его работы в системе. Интеграция продукта в систему клиента повышает универсальность применения и эффективность».

Разумеется, впереди много работы, но Volvo CE прокладывает путь к рабочей площадке будущего. Мартинссон поясняет: «Во-первых, в машинах уже есть определенные функции, которые становятся все более интеллектуальными. Затем мы добавляем так называемую автоматизацию, так что машина может выполнять простые повторяющиеся операции. Затем машина станет независимой: она будет думать, она будет анализировать и тому подобное. Можно с уверенностью

предположить, что, когда мы подойдем к третьему шагу, внешний вид машины значительно изменится».

С учетом преимуществ, предлагаемых электрификацией и автономными машинами в плане решения экологических проблем, снижения выбросов СО2 и шумового загрязнения, сокращения затрат на оплату труда операторов, повышения безопасности и создания более приятной рабочей среды, эта революция вряд ли встретит сильное сопротивление. Можно воспользоваться словами американского журналиста Линкольна Стеффенса, который когда-то написал о совершенно другой революции: «Я видел будущее, и оно работает», или заработает очень скоро. 🕨





То картина, к которой нужно немного привыкнуть: полностью загруженный самосвал без кабины — и, следовательно, без водителя — самостоятельно передвигается к своему следующему месту назначения. Вмешательство человека не требуется: машина сама принимает решения.

Йоахим Уннебек из Volvo Construction Equipment считает, что будущее за самосвалами без кабины и водителя. «Его даже нельзя назвать слишком сложным, — говорит он. — Это автономное электрическое транспортное средство, а совместив электрификацию с автоматизацией, мы видим, что можно спокойно исключить множество деталей и компонентов

исключить множество деталей и компонентов машины и упростить базу. Остается только самое необходимое: большой кузов, упрощенная рама и электрический привод. Но результат получается совершенно иным — существенно упрощенный колесный транспортер с простой трансмиссией».

ВМЕШАТЕЛЬСТВО ЧЕЛОВЕКА НЕ ТРЕБУЕТСЯ

подзарядку, причем эту операцию машина проводит самостоятельно. Работа идет быстро, эффективно и не требует вмешательства человека.

Новые автономные машины будут более безопасными для людей, работающих на строительной площадке будущего. Торбьорн Мартинссон, инженер-исследователь, демонстрирует еще один прототип — колесный погрузчик на основе L120E, которому вообще не нужен водитель. Пока погрузчик работает на дизельном топливе. Вот он толкнул ковш вперед, набрал в него камни и гравий, поднял и разгрузил неподалеку. Когда он снова начал двигаться вперед, Мартинссон сделал

шаг и остановился перед ним. Погрузчик замер и начал издавать регулярные звуковые сигналы, чтобы его предупредить. Как только Мартинссон отошел в сторону, погрузчик продолжил свой маневр. Благодаря чутким датчикам транспортные средства нового поколения способны избегать несчастных случаев более эффективно, чем водитель-человек.

ИСКУССТВЕННЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ

Машина использует искусственный интеллект и, в отличие от больших сочлененных самосвалов, предназначена для работы на относительно ровных площадках и выполнения повторяющихся операций.

«В машине установлены аккумуляторы, которые приходится очень часто подзаряжать, однако зарядка выполняется очень быстро, — рассказывает Уннебек, специалист в области автономных транспортных систем. — Аккумулятор полностью заряжается за одну минуту». Машина работает циклами по шесть минут, пять из них уходит на загрузку, транспортировку и разгрузку, а оставшаяся минута — на

ГИБРИД

Еще одной новой разработкой Volvo Construction Equipment является гибридный колесный погрузчик с питанием от аккумуляторов и дизельного двигателя, который может работать практически бесшумно. Несмотря на очень маленькие размеры дизельного двигателя, общая пиковая мощность двигателя и аккумуляторов гораздо выше, чем выдает дизельный двигатель обычного колесного погрузчика сопоставимого размера.

«Системы полностью изолированы, — объясняет Андреас Хьерстрём, главный руководитель проекта разработки гибридного колесного

погрузчика. — Аккумуляторы могут подавать полную мощность одновременно на загрузочное устройство и двигательную установку».

Но аккумуляторы не только обеспечивают высокую мощность, но и позволяют рекуперировать энергию. «Во время торможения электродвигатели работают как генераторы и заряжают аккумуляторы, — продолжает Хьерстрём. — При опускании ковша также вырабатывается энергия». Это уменьшает мощность, которую должен выдавать дизельный двигатель, значительно снижает расход тем времене топлива и ограничивает воздействие на окружающую среду. «Мы проводим испытания гибридной машины, сравнивая ее с более крупными машинами, и уже видим, что она превосходит их по производительности и, конечно же, эффективности использования топлива», — рассказывает инженер-испытатель Майк Скантц.

Скантц, который работает над этим гибридным погрузчиком в течение последних нескольких лет, обращает внимание еще на один поразительный аспект машины: «Даже на максимальных оборотах гибридная машина может работать абсолютно бесшумно, выдавая при этом необходимый уровень Это мошности»

Когда гибридный погрузчик работает с отключенным дизельным двигателем, его мощность все равно превышает мощность обычного погрузчика. В этом практически бесшумном режиме машина может работать без потери производительности в течение 20–30 минут.

Даже при включенном дизельном двигателе гибридная машина работает тише, чем обычные машины, которым нужен двигатель гораздо большего размера. Благодаря этой особенности новые строительные машины должны лучше вписаться в городские условия, где большое внимание

уделяется шуму и загрязнению окружающей среды. Помимо экономии топлива и снижения уровня шума, уменьшение габаритов дизельного двигателя обеспечивает более компактную установку в машине, что, в свою очередь, значительно улучшает видимость из кабины.

ВСЕ ПОД КОНТРОЛЕМ

Тем временем адаптированный сочлененный самосвал A25F демонстрирует свои возможности маневрирования по сложной траектории без участия

оператора. Он движется быстро и уверенно, а человек в кабине даже не касается рычагов управления. Джимми Викландер является специалистом в области встроенного программного обеспечения, но в данный момент всю работу делает группа специальных компьютеров. «Они должны уметь обрабатывать изображения, — поясняет Викландер, — а также, из соображений безопасности, должны следить за различными объектами, поэтому в этой

машине заключена значительная вычислительная мощность».

Это не удивительно, если учесть что такая большая машина должна передвигаться по потенциально опасной рабочей площадке, опираясь на данные GPS и лидара, который осуществляет трехмерное лазерное сканирование. «В машине установлены датчики разного типа, — поясняет Викландер. — Система GPS может определить местоположение машины с точностью до сантиметра, а если перед машиной кто-то стоит, она автоматически остановится, потому что безопасность для нас превыше всего». Ш

Просмотреть видеорепортаж можно на веб-сайте Spirit или в приложении Spirit

14 | VOLVO SPIRIT | 15





ак только был объявлен этот тендер, у меня появилось чувство, что мы должны его выиграть. Я обошел офис и сказал каждому: **Т** ,Эта работа наша"». Это было смелое заявление. Проект стоимостью 69 млн долларов США по разработке 294 гектаров земли на месте будущего строительства первого в США завода Volvo Cars был гораздо масштабнее, чем любой из выполненных компанией Рика Миксона под названием Landmark Construction за всю ее 50-летнюю историю. Тендер был открыт для всех подрядчиков по проведению земляных работ на юго-востоке США.

Несмотря на это, Миксон был полон решимости получить этот заказ. Как показывает практика, когда президент Landmark нацелится на получение работы, всем остальным компаниям приходится считаться с его командой, и мало кто хочет с ней конкурировать. Причиной такого отношения и, в конечном счете, успеха его компании является ее основная движущая сила: семья.

Компания была основана в 1965 году родителями Миксона — Фредриком и Энн. За эти годы компания прошла путь от скромного предприятия, занимающегося профилированием грунта, до одного из самых успешных подрядчиков в области прокладки инженерных коммуникаций, бетонных работ и разработки земель в Южной Каролине. Сейчас у руля стоят Рик и его сестра Синди, которые провели компанию через трудные экономические условия, сделав ее еще сильнее. Они объясняют эту стойкость критическим отношением к финансовым аспектам, тщательным подходом к оценке работ и распространением понятия семьи не только на кровных родственников, но и на группу долгосрочных деловых партнеров.

«После экономического спада мы смотрим на вещи по-другому», говорит Синди. Являясь вице-президентом компании, она играет роль, которая скорее ассоциируется с финансовым директором. «Мы изменили отношение к приобретению оборудования, отношение к заказам и отношение к партнерам, которых мы привлекаем к участию в рабочем процессе».

СЮРПРИЗ

Опираясь на первоначальную общедоступную информацию, команда Landmark ожидала заказа на сумму не более 30 миллионов долларов США — и даже этот масштаб был большим скачком по сравнению с

обычной для компании ценой проекта в 10 миллионов долларов. После проведения предварительной встречи, на которой будущие участники тендера смогли задать вопросы инициаторам проекта и их проектной группе, оказалось, что масштаб будет гораздо значительнее.

«На встречу могли прийти любые подрядчики, способные взять на себя достаточные обязательства, чтобы завершить проект, — говорит Рик. — У нас было восемь или около того серьезных соперников, и к концу встречи половина из них выбыла из игры».

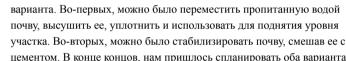
Рика не напугала полученная информация, и команда Landmark взялась за дело. На протяжении следующего месяца 10 штатных членов команды полностью посвятили себя оценке проекта.

«Во-первых, нам нужно было изучить место будущих работ и точно определить, с чем нам придется столкнуться с точки зрения почв. каковы неизвестные факторы и какие планы действий нужно предусмотреть на случай непредвиденных обстоятельств, — говорит Рик. — Во-вторых, нам нужно было определить, как выстроить парк оборудования таким образом, чтобы сделать работу в срок и не выходя за рамки бюджета».

Важную роль в этих исследованиях сыграли некоторые из долгосрочных партнеров компании Landmark.

Сочетание субтропического климата, почв с высоким содержанием глины и низинного расположения участка в Чарльстоне, Южная Каролина, практически гарантированно приводит к такому неприятному явлению, как неустойчивый грунт — и это было основным опасением Landmark перед подачей тендерной заявки.

«В течении нескольких недель мы бурили разведочные скважины и обсуждали результаты с почвоведами, чтобы продумать план мероприятий по стабилизации почвы. Мы определили два возможных



Слева направо: Рик Миксон из Landmark; Митч Бейли из ASC; Си

Следующим пунктом контрольного списка было оборудование. Они без раздумий обратились к дилеру Volvo Construction Equipment — компании

КОМАНДНАЯ РАБОТА

Опыт совместной работы Landmark и ASC насчитывает 20 лет, и в создании парка машин под конкретный проект Landmark не было ничего нового ни для одной из компаний. Однако в этот раз ставки были крайне высоки.

«Проект такого размера может возвеличить или погубить компанию, говорит Синди. — Нам нужно было убедиться, что парк машин идеально подходил для нашей задачи и что структура финансирования обеспечивала нашу конкурентоспособность и гибкость».

Компания ASC приступила к работе, заручившись поддержкой Volvo CE. «Опираясь на спецификации проекта и план действий Landmark, компания Volvo CE выполнила моделирование рабочей площадки с помощью специального программного обеспечения, чтобы определить наиболее эффективные размеры и количество машин с учетом их мощности и скорости, — рассказывает Митч Бейли из ASC. — Мы вместе проработали ряд различных сценариев и, в конечном итоге, определили наиболее эффективное сочетание: мы знали, что им потребуется 30 машин Volvo».

Самый большой заказ в истории Landmark потребовал не только задействовать весь их текущий парк Volvo, но и увеличить его практически в два раза, добавив 16 новых машин. Перечень необходимой большегрузной техники включал экскаваторы Volvo EC480E и сочлененные самосвалы Volvo A40G для тяжелых погрузочнотранспортных работ, а также экскаваторы Volvo EC380E для рытья

котлованов, организации ливневой канализации и проведения финишных работ. Учитывая годичный срок реализации проекта, значительное расширение парка было связано с определенным риском. «Разумеется, мы задавались вопросом, что мы будем делать со всеми этими машинами по окончании проекта? — говорит Синди. — С финансовой точки зрения, нам нужно было решение, которое бы обладало всеми преимуществами лизинга по сравнению с арендой, но позволило бы нам свернуть парк и снизить бремя расходов, когда работа будет закончена».

В поисках решения они обратились к другому своему партнеру, который финансировал приобретение оборудования на протяжении почти 20 лет, — Volvo Financial Services (VFS).

«Нам удалось разработать для Landmark гибкую программу лизинга, адаптированную под данный конкретный проект, — рассказывает Ларри Кэрролл, региональный менеджер по продажам из VFS. — Она была похожа на обычную программу лизинга, но с возможностью досрочного отказа от договора через 12 месяцев, чтобы у них был выбор либо вернуть машину в конце реализации проекта и продолжить пользоваться традиционным лизингом, либо приобрести машину по текущей рыночной стоимости, в зависимости от того, что более выгодно с учетом их дальнейших планов».

Когда комплексное исследование было завершено, а состав парка и структура финансирования были определены, пришло время совершить прыжок в неизвестность. «69 миллионов долларов, — говорит Рик. — Мы назвали эту сумму и замерли в напряженном ожидании».

Изначально была получена информация, что другая компания назвала более низкую цену, но оказалось, что условия их предложения не отвечали потребностям инициаторов проекта.

СМЕШАННЫЕ ЧУВСТВА

«Внезапно нам начали поступать телефонные звонки, — вспоминает Рик. — Я знал, что все свелось к тому факту, что мы так тщательно →

VOLVO SPIRIT | 19

участка. Во-вторых, можно было стабилизировать почву, смешав ее с цементом. В конце концов, нам пришлось спланировать оба варианта».

ASC Construction Equipment, с которой они сотрудничают уже долгое время

18 | VOLVO SPIRIT



провели комплексное исследование. Мы заранее проделали всю работу по разработке планов действий на случай непредвиденных обстоятельств, и это укрепило доверие к нашей команде». У Синди новости вызвали смешанные чувства. «Моей первой реакцией было желание отпраздновать. Мы были в восторге, — говорит Синди. — А второй реакцией была мысль: хорошо, теперь нам нужно сделать эту работу, время пошло. Я бы солгала, если бы сказала, что совсем не нервничала».

Решение Volvo Cars построить завод в Южной Каролине в значительной степени подстегивалось резким увеличением спроса в США. Были установлены крайне сжатые сроки реализации проекта — расчистка земель началась в июле 2015 года, а уже к концу 2018 года компания Volvo Cars хочет спустить с конвейера первый автомобиль. После завершения строительства завод сможет производить до 100 000 автомобилей в год, создав на начальном этапе 2000 рабочих мест. Ежегодный объем производства оценивается примерно в 4,8 миллиарда долларов.

Нет нужды говорить о том, как много зависит от этого проекта не только для Volvo Cars и окружающего сообщества, но и для Landmark. «У нас нет другого варианта, кроме как придерживаться графика — на кону наши средства к существованию», — говорит Рик.

сложности

Работа выполняется в пять этапов. В результате обширные заросшие лесом территории будут превращены в полностью готовый для строительства участок с дорогами, котлованами, поднятыми над землей площадками для зданий и инфраструктурой для отвода ливневых стоков. Для этого требуется переместить большое количество почвы в рекордно короткие сроки.

«В пиковые периоды мы перемещаем до 76 000 кубометров почвы за шестидневную рабочую неделю, — говорит Марк Митчем, руководитель проекта из Landmark. — У нас есть график, которого мы должны придерживаться невзирая на то, идет ли на улице дождь или светит солнце».

А в 2015 году дождь шел гораздо чаще, чем светило солнце. Год стал одним из самых дождливых за всю историю наблюдений в регионе — у небольшого подрядчика это могло бы вызвать задержки. К счастью, у Landmark было необходимое оборудованием и планы на случай

непредвиденных обстоятельств, так что компания смогла ответить на вызов.

«Часто нам не хватает времени, чтобы высушить почву между дождями, поэтому мы замешиваем в почву цемент, используя для этого грузовик Volvo A25, оборудованный распределителем, а затем уплотняем почву нашими катками Volvo, — говорит Митчем. — Самосвалы Volvo A40 помогают не отставать от графика во время сильного дождя. За счет небольшого давления на грунт они не вязнут в грязи, и мы можем нагружать их по максимуму».

Разумеется, почву можно перемещать, только если техника на ходу, поэтому Landmark и ASC подписали специальное соглашение об обслуживании, адаптированное для данного проекта.

«Они установили навес, разместив под ним полный комплект распространенных запасных деталей, и выделили штатного механика, который приезжает к нам по первому требованию, — говорит Митчем. — Они также позаботились о том, чтобы плановые процедуры технического обслуживания выполнялись по вечерам и в выходные дни, чтобы не нарушать нашей работы. Мы получаем безупречное обслуживание».

ЭФФЕКТ

Проект находится на завершающем этапе, и Рик с Синди прекрасно осознают, какое влияние этот престижный проект окажет на их компанию и что потребовалось, чтобы воплотить его в жизнь. «Наш семейный бизнес был поставлен на карту. Теперь генеральные подрядчики и наши клиенты будут смотреть на нас по-другому», — говорит Рик.

Восприятие компании Landmark ее сотрудниками и руководителями также изменилось. «Кто-то может посмотреть на масштабы проекта и подумать, что это большой риск для бизнеса, но если постараться выявить все эти риски и подготовиться к ним, то не останется ни одной причины, почему мы не можем справиться с такой огромной работой, как эта».

Это заметное достижение открывает новую главу для бизнеса, которая, несомненно, будет и далее определяться семейным менталитетом.

«Нужна команда, — говорит Синди. — В Landmark отличная команда, но мы бы не справились без нашей команды партнеров. Мы считаем Volvo, VFS и ASC нашей большой семьей». И

Просмотреть видеорепортаж можно на веб-сайте *Spirit* или в приложении *Spirit*







алт Уитмен со смехом описывает свою нервную дрожь перед первым запуском только что доставленной машины для сноса Volvo сноса грязным и грубым, но на самом деле это как строительство EC480EHR со сверхдлинной стрелой.

Несмотря на 23-летний опыт работы оператором, раньше этот голландец управлял стрелой длиной всего 11 метров, а не 28 метров, как у этой машины.

«Задача была действительно непростой, — говорит он. Я в первый раз посмотрел в облака, и это было просто... ууух... Я безумно волновался, но это меня здорово подстегнуло».

Это первая машина для сноса со сверхдлинной стрелой Volvo Construction Equipment из новой серии E, которая будет работать в Нидерландах. И вот, проведя в кабине всего пару дней, Уитмен уверенно демонтирует бывшее родильное отделение больницы Визенланден в городе Зволле на севере Нидерландов.

Местные жители, проходящие или проезжающие на велосипеде мимо рабочей площадки, останавливаются и с интересом наблюдают за процессом из-за металлической сетки, которой обнесена зона сноса. Иногда за забором одновременно собирается до 50 человек. Прохожих буквально завораживает зрелище длинношеей машины, которая, подобно огромному металлическому зверю, отщипывает куски кирпичной кладки. В одном месте, где кладка особенно прочная, голова с усилием вгрызается в добычу, и на землю падает большой кусок стены, оставляя в здании зияющую дыру и неожиданно открывая взгляду больничную лестницу.

«Это высокоточный снос, — отмечает Эрик Звервер, коммерческий директор компании Boverhoff, которая является одной из крупнейших

компаний по сносу зданий в Нидерландах. — Все считают процесс наоборот — нужна предельная точность».

По словам Звервера, технические характеристики машины Volvo, включая соответствие двигателя требованиям стандартов Stage IV (EC) и Tier 4 Final (США) по сокращению выбросов, а также низкий уровень шума и расход топлива, обеспечили ее экономическую привлекательность с точки зрения Boverhoff. Расположение больницы в центре города означает, что работы должны выполняться с минимальными неудобствами в плане пыли, шума и вибрации для живущих поблизости людей. Благодаря большой рабочей высоте машины, от здания можно «откусывать» мелкие куски, а через несколько дней будет доставлена универсальная стрела для сноса, которая увеличит рабочую высоту еще больше — до 31 метра.

ВОСПОМИНАНИЯ

В настоящее время это здание является одним из крупнейших объектов для сноса в Нидерландах, и его демонтаж заметно изменит архитектурный облик города Зволле, который относится к одним из самых быстро развивающихся регионов страны. На месте больницы 1960-х годов будет построено около 300 новых домов. У некоторых из участников сноса это задание вызывает особые эмоции. Как отметил Эрик Звервер: «У каждого с этой больницей связаны какие-то воспоминания: как хорошие, так и плохие».

Одному из работников пришлось демонтировать морг, в котором он

когда-то попрощался со своим отцом. Другой работник участвовал в сносе палаты, в которой когда-то восстанавливалась после тяжелой болезни его теща.

уквально завораживает зрелище

У оператора машины Уитмена нет времени на сантименты. Самое главное для него оставаться в безопасности и, по его собственному выражению, каждый вечер возвращаться домой, чтобы поужинать со своей семьей. И он говорит, что новая машина помогает ему в этом. Ему нравится кабина с хорошей видимостью, дополнительные камеры и наклон в 30 градусов, благодаря которому гораздо удобнее смотреть вверх. В кабине установлен 8-дюймовый монитор для эффективного взаимодействия с машиной; еще одной замечательной функцией является индикатор общего момента, который предупреждающе мигает, если машина находится в неустойчивом положении

Основными причинами покупки EC480EHR для Boverhoff стали не только увеличенная рабочая высота и значительный вес навесного оборудования (3,5 тонны), но и тот факт, что машина была специально разработана для сноса компанией Volvo CE. А поскольку Boverhoff специализируется на сносе больших и сложных сооружений, часто в городских условиях, компании нужна возможность легко перемещать машины между рабочими площадками. Новая электрогидравлическая система с убирающейся ходовой частью и снятие противовеса с помощью гидравлического механизма значительно упрощают транспортировку машины по автомобильным дорогам.

ЛЕТУЧИЕ МЫШИ ОСТАЛИСЬ ЖИВЫ

В расчет также принимались экологические соображения. До начала работ по сносу компания совместно с властями переместила колонию из 5000 летучих мышей, которые занимали заброшенные здания больницы, на новое место жительства. Когда компания приступила к сносу, настала очередь машин продемонстрировать свои экологические характеристики — и малотоксичный двигатель новой серии Е удивил всех своим низким уровнем шума и малым расходом топлива.

Компания Boverhoff владеет более чем 20 гусеничными экскаваторами класса 30 тонн и выше, 16 из которых изготовлены Volvo, и некоторые из них также работают на этом объекте. В ближайшее время компания получит еще один экскаватор Volvo ЕСЗ80Е; компания также владеет четырьмя колесными погрузчиками Volvo. Все машины Volvo были предоставлены компанией Kuiken, которая является дилером Volvo CE. Дуко Патер, региональный менеджер по продажам, пришел посмотреть на новейшее пополнение парка Boverhoff в действии.

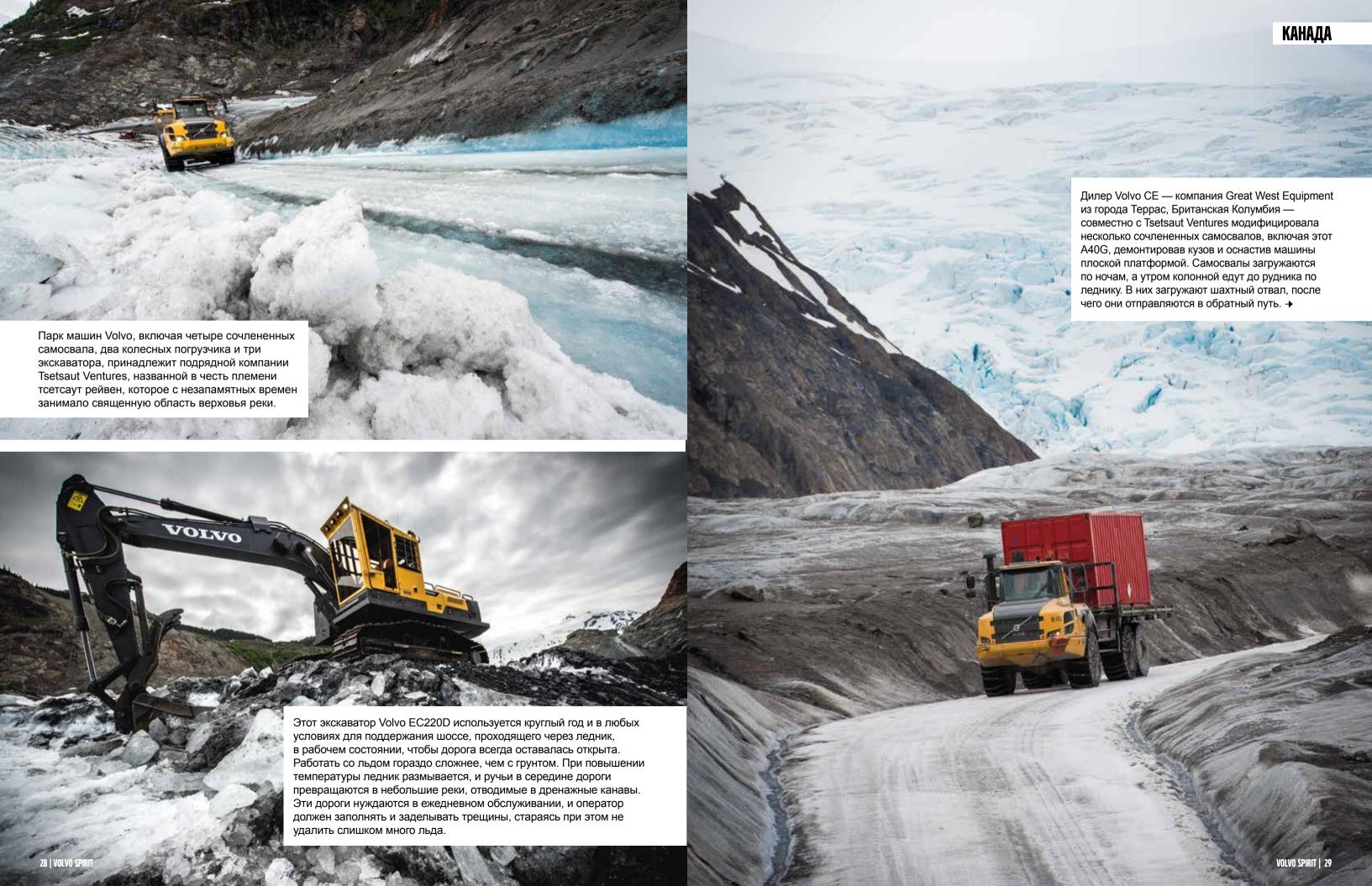
Патер следит за осторожными движениями металлических челюстей, которые смыкаются на краю больничного окна и тянут вниз кусок кирпичной кладки: «Этот парень действительно знает свою работу, —

Boverhoff можно назвать настоящим представителем Volvo CE, и было очень приятно увидеть, что проданная нами техника уже применяется в деле». W

Просмотреть видеорепортаж можно на веб-сайте Spirit или в приложении Spirit

24 | VOLVO SPIRIT VOLVO SPIRIT | 25

















от перед нами возвышается пятиметровая стена из железобетона, а через минуту ее уже нет. После небольшого сопротивления сооружение начинает таять, как кусок масла в жаркий день. «Правильное навесное оборудование, вот в чем дело, — говорит Дэвид Скиллингс с явным ланкастерским акцентом. — Эта машина всегда справляется со всем, за что берется».

Экскаватор Volvo EC700C при поддержке EC300E (оба принадлежат Skillings Crushing Company Ltd) демонтируют четыре резервуара для хранения чистой воды неподалеку от Донкастера на северо-востоке Англии. Компания готовит площадку для строительства жилых домов, так что, помимо сноса, необходимо еще и высверлить старые фундаменты буром.

Экскаваторы, оснащенные быстросъемными гидравлическими поворотными измельчителями, или «пожирателями», похожи на двух тираннозавров, раздирающих мясную тушу. Пока 70-тонная машина разрушает стены, 30-тонная дробит бетон на более мелкие куски и тщательно отбирает покореженные стальные стержни арматуры. Отличие только в том, что Ти-рекс весил менее 10 тонн и имел рост всего четыре метра, а ЕС700 имеет стандартную рабочую высоту 11 с половиной метров.

Позже бетон будет отправлен в одну из дробилок компании и превращен в щебень, который будет повторно использован на месте строительства. В целом предстоит обработать около 5000 кубометров бетона. Компания специализируется на проектах по сносу и рекультивации по всей территории Великобритании и каждый год обрабатывает около 400 000 кубометров материала весом 800 000 тонн.

Скиллингс основал компанию в городе Бёрнли со своей женой



Джан почти 20 лет назад. Поначалу он работал как человек-оркестр, опираясь на полученный в молодости опыт работы на другие фирмы, но со временем укрепил и расширил свой бизнес. В настоящее время у него 17 сотрудников и парк из 20 машин, включая экскаваторы, две дробилки и бульдозер. Он никогда не собирался заниматься чем-то другим. Его отец управлял компанией по аренде оборудования, а затем переключился на разработку карьеров, так что к 11 годам Дэвид уже умел водить экскаваторы и бульдозеры.

СЧАСТЛИВЫЙ СЛУЧАЙ

«Мне повезло, — вспоминает Скиллингс. — Когда я только начинал, как раз набирала обороты идея строительства новых домов на заброшенных участках. Я был хорошо знаком с одним подрядчиком, занимавшимся рекультивацией, так что с самого начала у меня было много работы»

Первая машина Volvo прибыла в 2005 году. «Это был 45-тонный экскаватор, который до этого использовался как демонстрационная модель, так что цена была подходящей, — вспоминает он. — До того момента я покупал более дешевые новые машины, но цены пошли вверх, так что я подумал, а не купить ли мне оборудование более высокого уровня? Я знал о машинах Volvo все, так как я всегда использовал их самосвалы и экскаваторы Åckerman (позже купленные Volvo). Когда я в конце концов заменил свой первый Volvo, я продал его на карьер — он все еще у них».

Не будет преувеличением сказать, что Скиллингс и Volvo были созданы друг для друга. Вот его слова: «высококачественные машины

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ

имеют для нас решающее значение», «в основе всего, что мы делаем, заложена безопасность», «мы перерабатываем все материалы», «поддержка и обслуживание имеют первостепенное значение», — он как будто цитирует основные ценности Volvo Construction Equipment.

ГАРАНТИЯ

Все действительно изменилось, когда он купил свой первый ЕС700 для выполнения большого проекта в Лондоне. «На работу ушло около 3000 часов. Мы также купили молот для разрушения железобетонных плит метровой толщины и фундаментов. Это стало настоящим прорывом. Работа шла очень хорошо, и машина ни разу не отказала. Мы поняли, что ее мощности хватит, чтобы разобраться с чем угодно».

Он также вспоминает, как получил хороший совет. Билл Холкрофт, менеджер по продажам Volvo CE на северо-западе Англии, вспоминает: «Я убедил его приобрести первую полную гарантию на техобслуживание. Это очень жесткий вид работ, поэтому поломки машин являются обычным делом. А если машина ломается, это оказывает эффект домино на весь рабочий процесс».

«Раньше у него возникали проблемы с поддержкой машин других производителей, потому что компании местных дилеров постоянно меняли владельцев. Новая гарантия позволила обращаться в сеть обслуживания техники Volvo по всей стране. Теперь мы всё делаем для него. Он сказал, что это лучший из советов, которые он когда-либо получал».

Безусловно, на свете мало таких же жестких работ, как снос. Сейчас у Скиллингса семь специально усиленных экскаваторов Volvo разного размера. За прошедшие годы компания работала над самыми разными проектами, начиная от офисных зданий, заводов и бумажных фабрик и заканчивая электростанциями, ядерными бункерами и бронированными ангарами на воздушных базах США времен холодной войны.

Скиллингс не считает длительный успех компании только своей заслугой. «Мне повезло с людьми, — говорит он. — Они все хотят работать на благо компании, а это значит, заботиться о качестве и безопасности своей работы. Качество и удовлетворенность от работы важнее объема. Я прислушиваюсь к мнению парней. Они должны быть довольны оборудованием. У нас очень маленькая текучка кадров».

БЕЗОПАСНОСТЬ

Руководитель площадки Питер Лис работает вместе со Скиллингсом почти 30 лет. Он полюбил экскаваторы еще в школьные годы. «Машины Volvo не могут не нравится, — говорит он. — Они такие надежные и удобные. Они выполняют тяжелую работу, так что проблемы неизбежны, но главное вовремя их устранять. И Volvo все делает вовремя».

Оператор Мэтт Райт работает в компании Скиллингса относительно недавно — четыре года. Он подчеркивает «очень плавную работу гидравлики, отзывчивое управление и удобную кабину. Я обычно работаю с бетоном, но амортизаторы и сиденье с пневматической подвеской избавляют от ломоты и боли в конце дня — а если вы не устали, вы не делаете ошибок».

Еще один «ветеран сноса» с 30-летним стажем Иан Ваткинсон, который управляет ЕС700С, заключает: «Я их обожаю, они превосходны. Сидеть очень удобно независимо от ландшафта. С ними чувствуешь себя в безопасности, и их хорошо иметь в своем арсенале. Поверните ключ зажигания, и машина сразу заведется — исключений не бывает

Если Дэвид решит заменить Volvo другими машинами, что ж, мне придется уйти!» М





ДВИЖЕНИЕ К УСПЕХУ НА ВТОРИЧНОМ РЫНКЕ

В условиях развивающейся экономики Китая дальновидные компании, такие как Volvo CE, активно внедряют перемены

Мишель Травиерсо Фотографии: Даниэль Маттиоли а рубеже веков китайская экономика работала как часы, показывая двузначные темпы роста. Благодаря огромным инвестициям правительства в инфраструктуру — сети автомобильных дорог, железных дорог, системы водоснабжения — и добычу полезных ископаемых для снабжения всех этих компонентов топливом, компания Volvo Construction Equipment около десяти лет росла на 30 % в год. Техника раскупалась просто моментально: за этот период было доставлено более 30 000 машин Volvo CE.

В 2011 году на долю Китая пришлось около 40 % мирового спроса на новые экскаваторы — было доставлено около 178 000 единиц техники. Затем, в 2012 году, эта крупнейшая в истории денежная мельница со скрипом остановилась. Два столпа экономики Китая — прямые иностранные инвестиции и экспорт — пошатнулись, и страна столкнулась с трудностями роста.

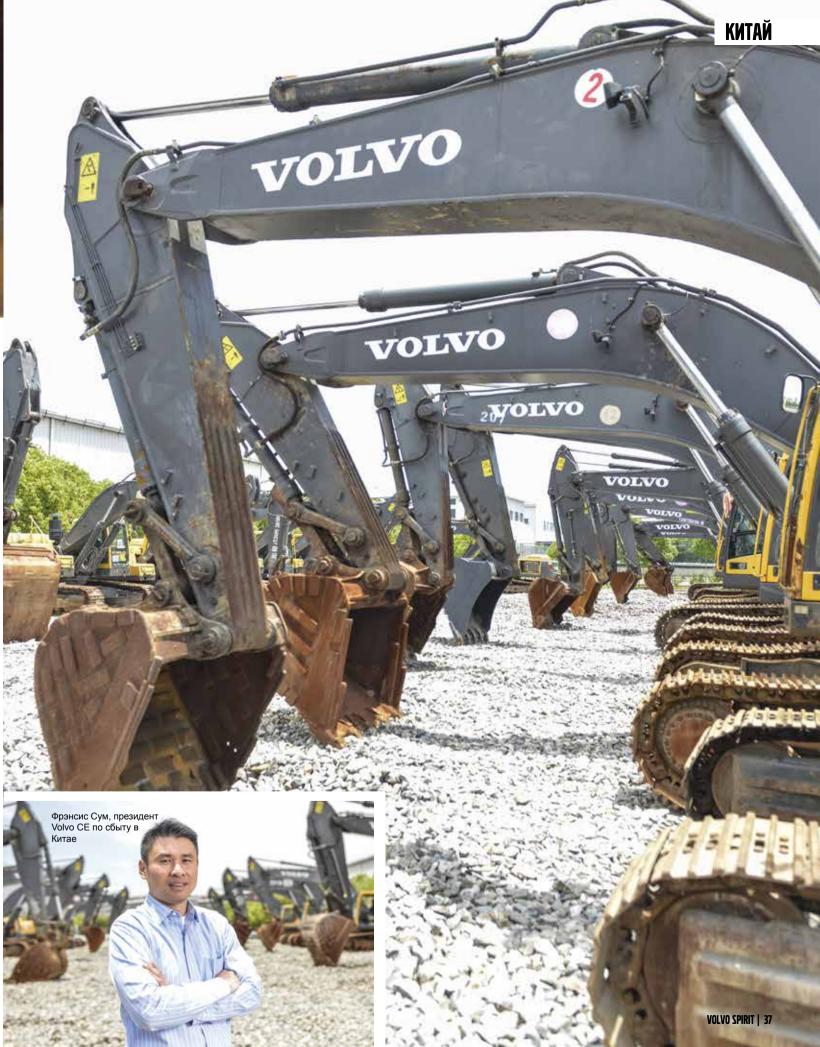
С тех пор Пекин пытается сдвинуть основную зону роста с инвестиций на потребление услуг, используя политику кнута и пряника, чтобы удерживать гигантскую экономическую машину на нужном курсе. И в китайском подразделении Volvo CE заметили разницу.

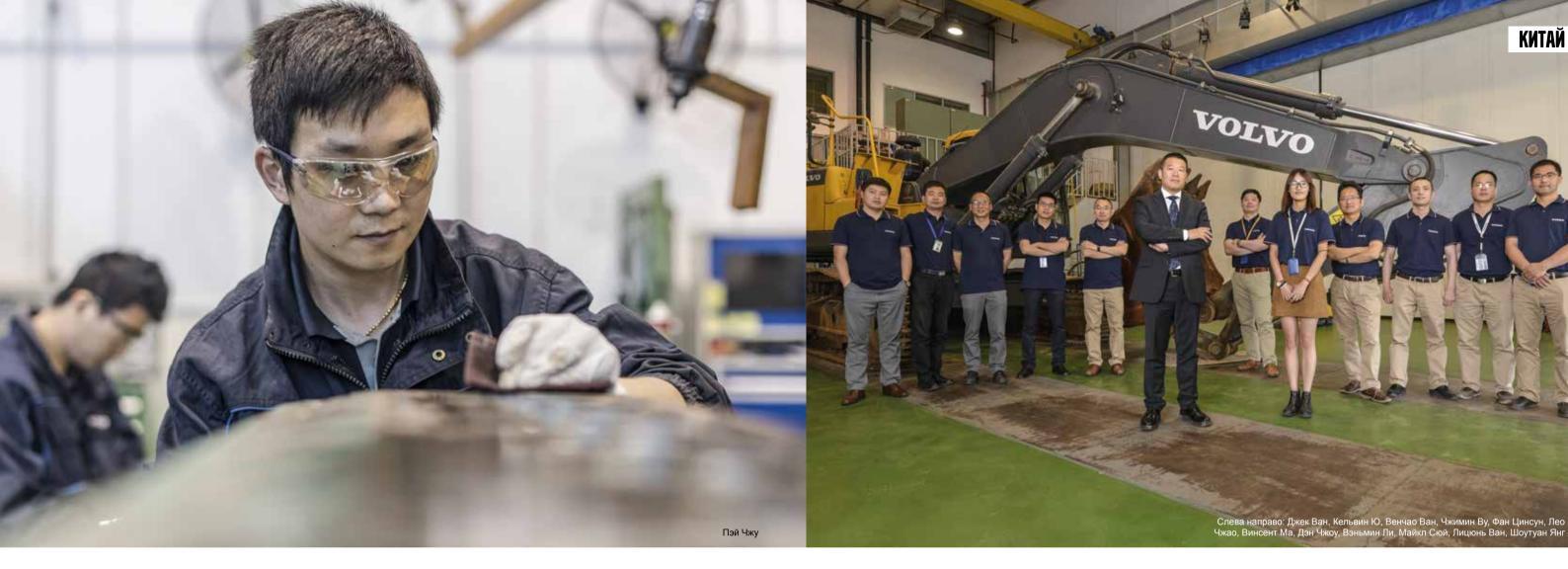
Во-первых, лопнул пузырь сырьевых товаров. «Мы, конечно, не можем сказать, что эра больших машин закончилась, но у других продуктов более радужные перспективы, — говорит Фрэнсис Сум, который занимает должность президента Volvo СЕ по сбыту в Китае, имея в виду снижение спроса на большие экскаваторы и сочлененные самосвалы, используемые при добыче полезных ископаемых. — Переход, каким бы болезненным он ни был, просто неизбежен».

«В прошлом году падение общего объема рынка Китая составило около 70 %», — объясняет Лео Чжао, вице-президент по продаже и обслуживанию подержанного оборудования Volvo CE в Китае. Тем не менее, даже «в такой неудачный момент, как сейчас, страна попрежнему потребляет 45-50 тысяч единиц новой техники в год», — добавляет он.

СПРОС

Сум и Чжао сходятся во мнении, что эти значительные экономические сдвиги меняют два ключевых фактора: размер используемого оборудования и способ его продажи или аренды. Сум объясняет, что первое изменение они сейчас наблюдают лично. В 2016 году в первый раз «мы увидели, что рынок компактных машин весом 10 тонн или меньше стал значительно больше, чем рынок более тяжелого оборудования общего назначения, который традиционно был гораздо сильнее». →





Помимо использования небольших машин, рынок реагирует на ограничение денежной массы, покупая или арендуя технику с наработкой. По данным участников отрасли, рынок подержанного оборудования сейчас в три-четыре раза превышает рынок новых машин, хотя нет никакой официальной статистики, чтобы это подтвердить. Volvo CE энергично берется за этот практически неосвоенный рынок и постепенно получает все больший контроль, предлагая те ценности, которые сделали компанию знаменитой: качество, топливную экономичность и долговечность.

Volvo CE развернула программу обратного выкупа, чтобы помочь своим дилерам избежать завалов изъятого оборудования. «Когда государственные инвестиции стали сокращаться, банки начали ужесточать условия финансирования, в результате чего некоторые из наших клиентов не смогли исполнить денежные обязательства, — рассказывает Чжао. — В стране просто не было достаточного количества стройплощадок, чтобы им всем хватило

работы». Поэтому, когда они не смогли погасить свои кредиты, они вернули машины дилерам. По словам Чжао, у дилеров это вызывает большие затруднения. «В конечном счете, благодаря этой программе мы улучшаем наличный оборот дилеров и повышаем их прибыльность».

ЦЕНООБРАЗОВАНИЕ

Установить цену на любую технику с наработкой всегда довольно

сложно, не говоря уже о машинах такого размера. «Ценообразование в сфере подержанного оборудования всегда было непростым вопросом, говорит Кельвин Ю, руководитель отдела оценки и использования подержанного оборудования. — Мы следуем глобальным критериям выкупа, адаптируя их к реалиям китайского рынка».

На той же площадке, где проводится оценка, Ю и его команда выполняют простой ремонт, например замену боковых дверей или компонентов ходовой части, которые наиболее уязвимы к

VOLVO СЕ ЗНЕРГИЧНО

БЕРЕТСЯ ЗА ЭТОТ

ПРАКТИЧЕСКИ

НЕОСВОЕННЫЙ РЫНОК

повреждениям. В штаб-квартире в Шанхае находятся две мастерские, одна для подержанного оборудования и одна для модернизации компонентов (представлена в журнале Spirit, выпуск 52). Обе мастерские поддерживаются в безупречной чистоте. На рабочих столах разложены все мыслимые узлы двигателей некоторые просто нуждаются в очистке, а другие будут модернизированы или заменены. По словам Ю, обратная сборка обычно занимает от одного до двух дней.

Между Китаем и остальным миром по-прежнему сохраняется поразительная разница. На развитых рынках значительная доля машин продается компаниям по аренде техники. Аренда позволяет конечным пользователям высвободить средства для других целей и снижает затраты на техническое обслуживание, поскольку любой крупный капитальный ремонт, как правило, выполняется компаний по аренде.

В Китае аренда техники только начинает набирать популярность. Раньше она была затруднена различными правилами налогообложения и

бухгалтерского учета, и, благодаря ряду случайных факторов, Volvo CE находится в особенно выгодном положении для использования новой тенденции. Китайцы по традиции с неодобрением относятся к аренде. Люди до сих пор ассоциируют собственность с богатством, а аренду с бедностью. Такие взгляды характерны и для частных компаний.

ПЕРСПЕКТИВЫ АРЕНДЫ

Тем не менее рынок аренды растет. Оборот компании по аренде машин Shanghai Pangyuan Machinery Rental Co. за период с 2014 по 2015 год увеличился, хотя продажи новых машин упали. Штат компании насчитывает около 4000 человек, которые работают в 32 центрах аренды по всему Китаю.

машин, United Rentals, 12 500 сотрудников и 888 центров аренды, расположенных по всей территории США и Канады. Преодоление этого разрыва открывает огромные бизнес-возможности, частью которых хочет воспользоваться Volvo CE «Нашим дилерам придется этим заниматься, — поясняет Чжао. — Это отнимает трудовые ресурсы, а еще нужна близость к потенциальным клиентам». Компания также разрабатывает стимулирующие пакеты, например поддержку финансирования, финансовые услуги Volvo и специальные цены, чтобы поощрять дилеров к более активным действиям.

У компании Volvo CE на рынке аренды есть одно большое экономичность, чем у конкурентов. «При аренде вас больше беспокоят

текущие расходы, чем затраты на покупку. Если ваш ежемесячный счет за топливо будет на 10-20 % меньше, вы не сможете этого не заметить», — объясняет Чжао.

КИТАЙ

В данный момент наибольшие возможности по-прежнему дает продажа подержанного оборудования. Но как продать 10-тонную подержанную машину в Китае? В стране, где потребители могут купить практически все что угодно через свои смартфоны (в настоящее время в обращении насчитывается более полумиллиарда смартфонов), включая, по-видимому, и подержанные экскаваторы, не остается без внимания ни один из каналов продаж.

Потенциальные клиенты могут связываться с официальными представителями Volvo CE с помощью наиболее популярного в стране мобильного приложения Wechat (в Китае оно известно как Weixin). Пользователи могут изучить характеристики и фотографии машин, восстановленных официальными дилерами Volvo CE, и простым нажатием кнопки связаться через чат или по телефону с местными складами, чтобы запланировать посещение и проверку техники. В отдельных случаях техника с наработкой также продается за пределы страны, чаще всего в Африку, где крупные (часто государственные) компании реализуют масштабные инфраструктурные проекты.

В конце встречи остается один вопрос: будет ли когда-нибудь компания чувствовать себя так же хорошо, как раньше? «Мы должны стать лучше, чем были раньше — и мы, без сомнения, добьемся этого, заключает Сум. — Внешняя среда одна для всех, единственное отличие заключается в том, насколько быстро и хорошо мы адаптируемся». Ш

VOLVO SPIRIT | 39

Для сравнения, у самой большой в мире компании по аренде

преимущество: ее оборудование имеет намного лучшую топливную

38 | VOLVO SPIRIT



В декабре прошлого года в Париже прошла Конференция по климату СОР21, которая показала, что бизнес и промышленность активно поддерживают движение в сторону «зеленого» производства, сокращения углеродного следа и более рационального использования ресурсов. В то время как политики еще не определились с отношением к изменению климата, значительная часть промышленности уже подхватила идею экономики замкнутого цикла, или «циркулярной экономики», и планирования всего жизненного цикла продуктов и процессов. Основные игроки строительного сектора, такие как Volvo Construction Equipment, прилагают большие усилия для продвижения более эффективного использования ресурсов.

Одним из самых ярых сторонников, призывающих к борьбе с изменением климата и рациональному использованию ресурсов, является Европейский Союз. Он разработал комплексную стратегию переориентации европейской экономики на экономику замкнутого цикла, сокращение потребления энергии, уменьшение выбросов и рациональное использование ресурсов. Основным элементом этого начинания является строительная отрасль.

«По данным исследований, строительный сектор является одним из крупнейших потребителей ресурсов в нашем обществе, — приняла меры на го отношении выброс окружающей среды в Европейской комиссии. — Строительная отрасль использует около 50 % добытых нами материалов и более 50 % нашей энергии. Треть воды в том или ином виде расходуется на здания и сооружения, а более трети от общего объема отходов генерируется в результате строительства и сноса». В условиях, когда только ленивый не продвигает

В условиях, когда только ленивый не продвигает зеленое строительство, похоже, нет общего понимания того, что такое зеленый дом на самом деле. По словам Линдблум, у каждого свое представление и свои идеи. «Многие люди ограничиваются фазой использования экодомов,

но мы считаем, что необходим более широкий подход, рассматривающий весь жизненный цикл: добычу и производство материалов, строительство, эксплуатацию здания и его снос», — объясняет она.

В 2014 году Комиссия опубликовала стратегический документ «Возможности повышения эффективности использования ресурсов в строительном секторе». В меморандуме была определена необходимость общеевропейского подхода к оценке экологических характеристик здания на протяжении всего его жизненного цикла. С этой целью в настоящее время проводится трехгодичное исследование, в результате которого должна быть разработана общеевропейская система показателей для оценки экологической эффективности зданий. Система должна быть принята в 2017 году.

хороший признак

Большую помощь в этом процессе оказывают группы представителей отрасли, которые работают в тесном контакте с экспертами Комиссии. Также проводятся общественные слушания. Набор общих показателей будет представлен к концу этого года.

«Мы стремимся разработать методику с небольшим количеством показателей, чтобы обеспечить возможность взаимопонимания между участниками рынка. Предложив общий язык — основные показатели —

мы можем в некотором смысле повлиять на принятие решений по цепочке создания стоимости, — говорит Линдблум. — Выработав общий язык и показатели, мы сможем получить сопоставимые данные, которые помогут представить экономическое обоснование зеленых домов. Это также будет способствовать передаче полезного опыта на массовый рынок. Мы хотим придумать нечто простое в использовании, что подойдет для стандартного, массового рынка».

Инициативу по продвижению идеи более эффективного использования ресурсов в строительстве взяла на себя Швеция. Шведская королевская академия инженерных наук (IVA) провела новаторское исследование, которое показало, что углеродный след строительной отрасли Швеции равен углеродному следу всей автомобильной отрасли.

При реализации крупных инфраструктурных проектов самым большим источником выбросов углерода являются не строительные машины — оборудование, экскаваторы, самосвалы, грузовики и т. д., — а производство и применение строительных материалов — бетона, цемента, асфальта, арматурной стали и т. д., — на которые приходится почти 50 % выбросов углерода.

Вооружившись этими доказательствами, Швеция в этом году приняла меры на государственном уровне, установив требования в отношении выбросов углерода для крупных инфраструктурных проектов (стоимостью более 5 миллионов евро). Эти требования вступили в силу в феврале и предусматривают 15-процентное сокращение выбросов

углерода к 2020 году.

Многие страны требуют проведения оценки затрат на охрану окружающей среды для общественных строительных проектов. В настоящее время крупнейшим в Европе инфраструктурным проектом является проект по строительству 230 километров высокоскоростных железных дорог (H2S). В соответствии с требованием правительства, оценка углеродного следа была интегрирована во все процессы

проектирования, закупок и строительства.

Во Франции действует интернет-калькулятор углеродного следа, известный как éco comparateur (SEVE), который может быть использован подрядчиками, подающими заявки на выполнение общественных работ. В Нидерландах Министерство транспорта, общественных работ и водных ресурсов разработало процедуру экологичных закупок на основе инструмента DuboCalc, который позволяет оценить воздействие проекта на окружающую среду для определения экологических последствий всего жизненного цикла проекта. На сегодняшний день заявка подрядчика должна включать предлагаемое им решение, цену и оценку затрат на охрану окружающей среды, рассчитанную с помощью DuboCalc.

ПЕРВОПРОХОДЦЫ

РЕШЕНИЙ ПО ЦЕПОЧКЕ

СОЗДАНИЯ СТОИМОСТИ

В 2014 году Volvo CE положила начало инициативе Construction Climate Challenge (CCC), стремясь объединить усилия ключевых игроков строительной отрасли для уменьшения углеродного следа всего процесса строительства.

«Посредством ССС мы создали платформу для диалога с промышленностью, научным сообществом, правительством и общественными организациями для продвижения идей экологической ответственности, комплексного подхода к жизненному циклу и





эффективного использования ресурсов на протяжении всей цепочки создания стоимости в строительной отрасли», — говорит Магнус Бяярнхилм, руководитель проекта ССС.

В рамках инициативы ССС был заказан ряд исследований в

ключевых областях, таких как бизнес-модели замкнутого цикла, эффективность использования ресурсов и энергоэффективность, совместная работа разных звеньев цепочки создания стоимости, инновации и новые технологии.

Volvo Group объединила свои усилия с уважаемой организацией по защите окружающей среды — Всемирным фондом дикой природы, — поддержав их программу Climate Savers, а также достигнув целей по сокращению выбросов углерода в масштабе всей компании.

«Понятие экологически устойчивого развития постепенно становится более четким, что упрощает его восприятие и обсуждение, — говорит президент Volvo CE Мартин Вайсберг. —

Мы должны совместными усилиями убедиться, что правительства, рынок и все участники продвигают механизмы и единицы измерения, которые позволят более отчетливо понимать, что именно необходимо изменить, и установить определенные правила, чтобы это изменение действительно произошло». Ш

42 | VOLVO SPIRIT TIRIUS OVLOS SPIRIT | 43

Магнус Бяярнхилм, руко



Volvo CE реализует инициативу Construction Climate Challenge по повышению уровня осведомленности об экологических проблемах в строительной отрасли. Наша цель — диалог между промышленниками, учеными и политиками, а также обеспечение финансирования новых исследований и распространение имеющихся знаний и ресурсов. Все это должно помочь отрасли сохранить природу для будущих поколений.

Компания Volvo CE уже многие годы заботится о снижении вредных выбросов своей техники и производств. Но климатические изменения — слишком сложная проблема. Ее невозможно решить силами одной компании. Как справедливо заметил в 1972 году Пер Г. Гилленхаммар, президент и генеральный директор Volvo Group: «Мы часть проблемы, и мы же часть ее решения».

Дополнительные сведения об инициативе Construction Climate Challenge можно найти по адресу: constructionclimatechallenge.com





ВОЗМОЖНОСТЬ ИЗМЕНИТЬ ЖИЗНЬ

Дилер Volvo CE протягивает руку помощи проблемной молодежи

Сэм Коуи

ля Родриго Линка, владельца бразильской компании Linck Maquinas, которая является дилером Volvo Construction Equipment, понятие успешной компании не ограничивается прибылью. Нужно не только получать, но и отдавать. «Мы считаем, что у компании есть социальная функция, — говорит он. — У нее есть знания и ценности, которые следует передать другим».

Сотрудники Linck Maquinas отвечают за работу школы Escola Tècnica Geraldo Linck, которая носит имя покойного деда Родриго Линка, основавшего ее в 1978 году. Находящиеся в трудной ситуации подростки могут пройти здесь профессиональное обучение и получить шанс на успешное, независимое будущее. Идея создания школы пришла основателю после одного случая: он стал свидетелем того, как маленький мальчик грабит пожилую женщину.

Школа, расположенная в штате Рио-Гранди-ду-Сул на самом юге Бразилии, стала первым из заведений в рамках будущего проекта *Projeto Pescar*, объединяющего объекты социальной сферы, которые содержит компания. В настоящее время открыто более 100 филиалов по всей территории Бразилии, а также ряд филиалов в Аргентине и Парагвае.

Социально незащищенные молодые люди в возрасте 16–19 лет, происходящие из бедных кварталов и находящиеся в группе риска, →



посещают школу в вечернее время. Проект Pescar предусматривает практическое обучение подростков, которое помогает им выйти на рынок труда. Более того, по словам Линка, проект учит их ценить упорный труд и гражданскую ответственность.

«Проект действительно меняет жизнь — он не только открывает дорогу в профессиональную жизнь, но и меняет мышление и поведение молодых людей», — говорит он. Девизом «рыболовного проекта» (а Pescar означает «рыбалка») являются слова о том, что нужно «давать не рыбу, а удочку». К настоящему моменту благодаря проекту Pescar около 10 000 молодых людей получили возможность выйти на рынок труда.

В ГРУППЕ РИСКА

Бразилия владеет богатыми природными ресурсами, обладает развитым сектором сложных услуг и занимает третье место по величине обрабатывающей промышленности в Северной и Южной Америке. Согласно прогнозам, бразильская экономика должна войти в пятерку крупнейших экономик мира. Уровень преступности остается относительно высоким. По оценкам ЮНИСЕФ, ежегодно гибнет свыше 10 500 детей и подростков, а всего в стране совершается более 50 000 убийств в год. Однако между уровнем преступности в разных штатах Бразилии существует огромная разница, а большинство жертв — это бедные молодые чернокожие мужчины, живущие в бедных кварталах, таких как фавелы, или на окраинах столичного региона.

Сейчас, в разгар экономического спада, проект Pescar становится важен как никогда.

Техническая школа имени Геральдо Линка помогает молодым людям избегать «ловушек» бедности и насилия, открывая им путь к независимости. Они посещают занятия по техническим дисциплинам, таким как механика и электроника, а также по управлению и торговле.

Благодаря выдающейся репутации школы, предприятия региона набирают соискателей прямо из школы. По словам Линка, 100 % молодых людей, поступивших в школу в 2015 году, были приняты на работу к концу курса — некоторые из них были трудоустроены в Linck Maquinas.

«Через девять месяцев я смог увидеть другую сторону жизни, — говорит Хорхе Уильям Богиль да Сильва, который поступил в школу в 2009 году в возрасте 17 лет, а сейчас работает продавцом в Linck и проходит обучение на степень в области управления предприятием. — Что действительно сделало меня более сознательным гражданином, так это работа с другими специалистами в компании Linck».



НУЖНО НЕ ТОЛЬКО ПОЛУЧАТЬ,

но и отдавать



сообщество



НАЧИНАТЬ С МАЛОГО

Компания Linck Maquinas была основана в 1955 году, когда Геральдо Толленс Линк решил начать свой собственный бизнес. На тот момент у него был только незначительный стартовый капитал, подержанный Volkswagen Beetle и небольшой гараж. Он умер в 1998 году, оставив после себя уважаемую компанию национального масштаба, которая занимается продажей тяжелой техники, и наследие в виде проекта Pescar, который продолжает каждый год менять жизни тысяч социально незащищенных молодых людей в Бразилии.

«Проект является настоящим предметом гордости для всей команды Linck и особенно для меня. Мне выпала честь каждый день наблюдать плоды начинания моего деда», — говорит Линк.

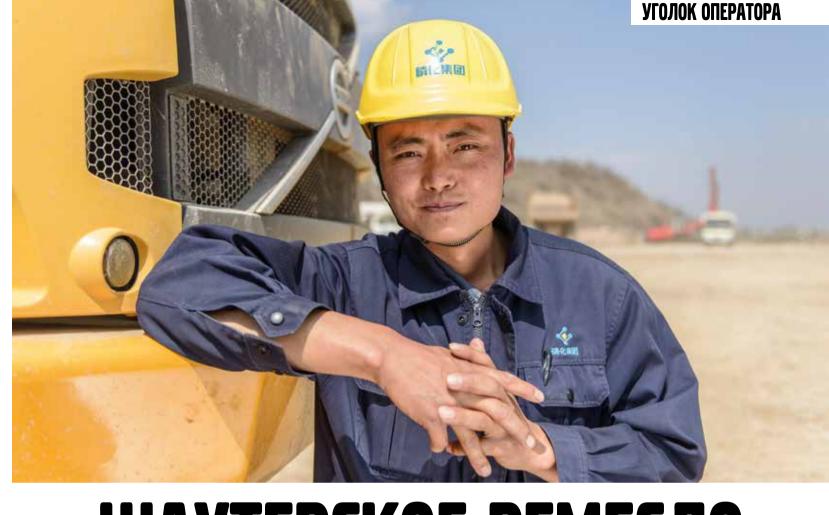
46 | VOLVO SPIRIT VOLVO SPIRIT | 47





Гибкость можно понимать по-разному. Применительно к колесному экскаватору Volvo EW160E существует как минимум два варианта трактовки этого слова. Во-первых, экскаватор оснащен новым интерфейсом оператора, позволяющим использовать до 20 различных видов навесного оборудования Volvo. Если же заказать на заводе-изготовителе установку сцепного устройства, экскаватор сможет сам привезти это оборудование на рабочую площадку. То есть гибкость — это универсальность. Во-вторых, мягкая подвеска стрелы позволяет оператору быстрее и с большим комфортом перемещаться по площадке, а система Volvo Smart View помогает более точно и надежно устанавливать машину в нужную позицию. В этом случае гибкость — это маневренность. Благодаря объединению этих качеств в сочетании с экологичным двигателем Stage IV экскаватор просто незаменим на рабочей площадке. Узнайте больше у своего дилера Volvo.

www.volvoce.com



ШАХТЕРСКОЕ РЕМЕСЛО

Все выше и выше

Мишель Травиерсо / Фотографии: Даниэль Маттиоли

29-летний оператор Ю Вэй Цюань родился и вырос в городе Дэхун на границе Китая и Мьянмы. Ю очень сдержан и говорит, не повышая голоса. Он работает на фосфатном руднике Jinning в горном районе на юго-западе Китая неподалеку от города Куньмин в провинции Юньнань. Рудник Jinning является одним из четырех открытых карьеров компании Yunnan Phosphate Chemical Group, которая, в свою очередь, является дочерней компанией предприятия Yunnan Yuntianhua Company Ltd, принадлежащего государству (см. Spirit, выпуск 59).

Добываемый на руднике фосфат является одним из основных средств, применяемых в современном Китае для устойчивого ведения сельского хозяйства, и на протяжении последних трех-четырех десятилетий играет важную роль в снабжении населения продуктами питания. Работа Ю заключается в перемещении руды и обломков породы с горы высотой 2450 м к накопительному участку на дне карьера.

Приграничный город, из которого приехал Ю, находится на расстоянии около 900 км от окраины Куньмина, где расположен карьер, и известен как процветающий центр торговли нефритом. Добываемый в горах Мьянмы нефрит имеет среди китайцев полусвященный статус и используется для создания ювелирных изделий и декоративных скульптур.

«Когда я приехал домой на прошлый Китайский новый год, мы с отцом отправились в Мьянму», — рассказывает Ю. «Мне нравится помогать ему с его бизнесом, и, кто знает, может быть, в один прекрасный день я начну свой собственный», — добавляет он с улыбкой. Знакомство с нефритом «это интересное увлечение, которое может превратиться в хороший бизнес».

ВОЗМОЖНОСТЬ

Несмотря на то что Ю еще не решил, чем будет заниматься в будущем, на руднике он далеко не новичок. На данный момент он проработал на фосфатном карьере Jinning почти восемь лет. В 2006 году, после того как его друг упомянул о наличии вакансий на руднике для тех, кто в состоянии пройти обучение, Ю поступил в профессионально-техническое училище в городе Дали, который пользуется большой популярностью у туристов. «Я знал, что отдел кадров шахты нанимает там недавних выпускников, так что я решил испытать удачу», — говорит Ю.

В июле 2008 года, сразу после окончания училища, в котором он научился водить и ремонтировать большегрузные автомобили, он был принят на работу. За несколько месяцев до этого головная компания рудника Jinning •

VOLVO



СОЧЛЕНЕННЫЕ САМОСВАЛЫ

БЫСТРО ДВИГАЮТСЯ

ВВЕРХ ПО СКЛОНУ

начала приобретать сочлененные самосвалы Volvo, поэтому получилось так, что Ю не водил ничего, кроме самосвалов Volvo. Компания принимает решения о покупке при участии операторов, работающих на руднике, а те выбирают машины Volvo из соображений ПОЛНОСТЬЮ ЗАГРУЖЕННЫЕ

эффективности и безопасности.

Ю хорошо знаком с парком рудника, состоящим из 40 сочлененных самосвалов Volvo A40 серий D, E и F, и говорит о каждой серии не только со знанием дела, но и с симпатией. И он не колеблется, называя свою любимую серию: «Мне больше всего нравится серия F!» — с восторгом заявляет он. На вопрос «почему?» он не раздумывая

называет силу тяги на подъеме и удобную кабину. Несмотря на крутые дороги, соединящие открытый карьер с накопительным участком, полностью нагруженные самосвалы быстро двигаются вверх по склону. Ю вполне доволен своими условиями труда. «Рудник работает в три смены, — объясняет он, — но даже старшие работники получают назначение на все смены по очереди». После прибытия на рудник, как

> правило, за несколько минут до окончания предыдущей смены, Ю встречается с предыдущим оператором и быстро проверяет состояние машины. «Могут быть какието неполадки, или может потребоваться дозаправка, но процесс передачи обычно занимает около минуты», — объясняет он.

Он продолжает раскрывать преимущества различных серий, рассказывая о том, как познакомился сам — и познакомил других —

с «особенностями характера» каждой машины. Он говорит, что он «счастлив, потому что работает на безопасной машине, а в нашей отрасли не каждый может такое про себя сказать». 🗓

БЕСПЛАТНО ДЛЯ ЧИТАТЕЛЕЙ SPIRIT!

Загрузите приложение Spirit для интерактивного просмотра журнала, включая эксклюзивные видеоматериалы









НА ТЕЛЕФОНЕ • НА ПЛАНШЕТЕ

volvospiritmagazine.com





Техника Volvo обеспечивает превосходную производительность, сопровождается непревзойденной поддержкой и заслужила признание операторов. И это не только наши слова. Мы говорили с реальными клиентами, операторами и приверженцами Volvo. Они рассказали нам о своем опыте — отсканируйте QR-код и присоединяйтесь к обсуждению #50YearsAH в Интернете, чтобы увидеть все лично.

http://opn.to/a/SP_Exp_A

