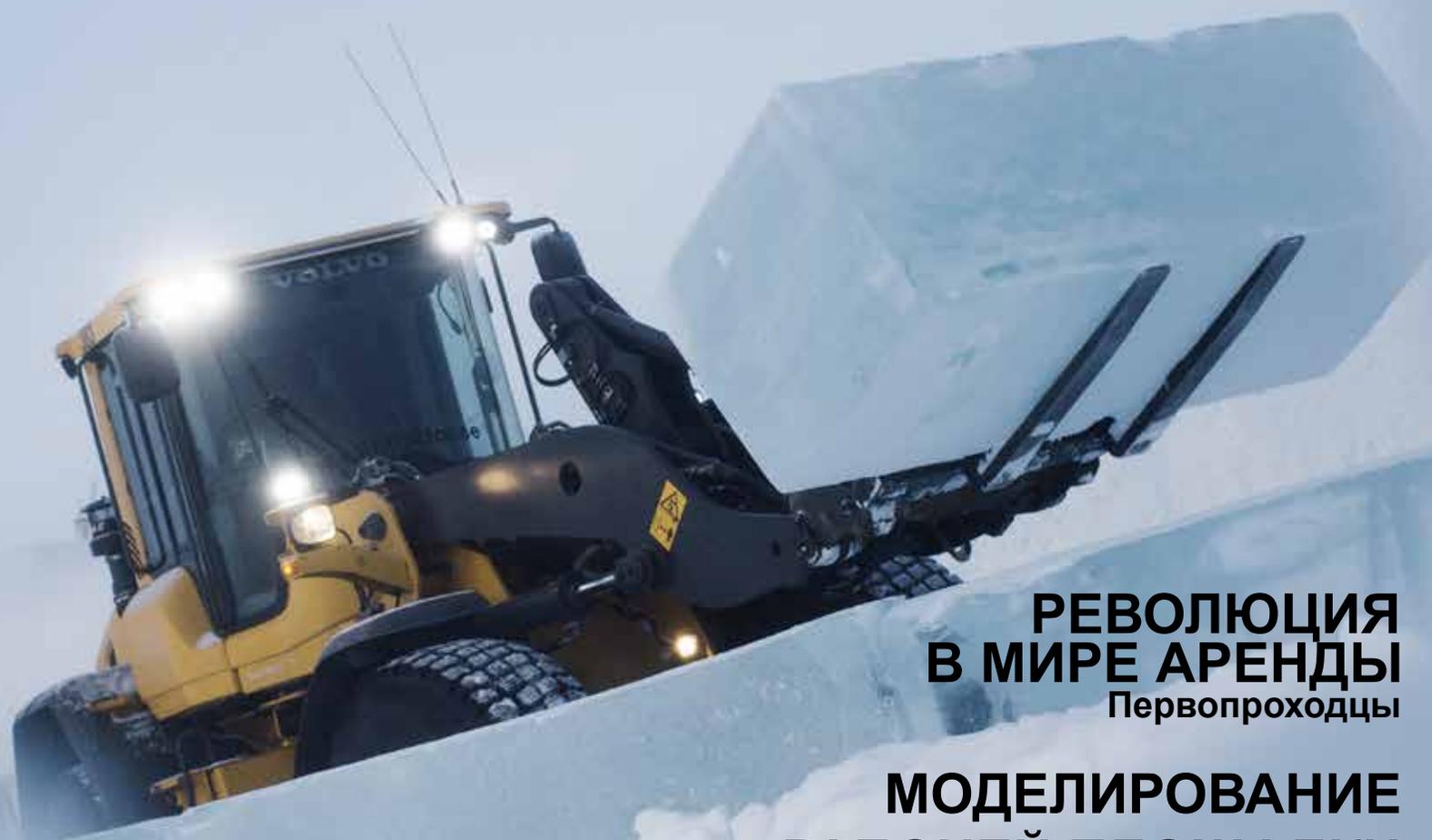


spirit



**РЕВОЛЮЦИЯ
В МИРЕ АРЕНДЫ**
Первопроходцы

**МОДЕЛИРОВАНИЕ
РАБОЧЕЙ ПЛОЩАДКИ**
Ответственная роль

**ЗАМОРОЖЕННЫЕ
АКТИВЫ**
Строительство из льда

ГУСЕНИЧНЫЙ ЭКСКАВАТОР VOLVO EC750E ДЕЛАЕТ БОЛЬШЕ ПРИ МЕНЬШИХ ЗАТРАТАХ



ВИДЕО

Гусеничный экскаватор EC750E компании Volvo Construction Equipment, рассчитанный на длительный срок службы, предлагает идеальное сочетание мощности и устойчивости для работы с большими объемами материалов в самых тяжелых условиях эксплуатации. Этот 75-тонный экскаватор одинаково хорошо подходит для использования в шахте, на карьере или при строительстве крупных сооружений, а высочайшая эффективность землеройных работ, превосходная топливная экономичность и короткие рабочие циклы обеспечивают максимальную отдачу от инвестиций. Сверхпрочная конструкция, усиленные компоненты и удобный доступ для обслуживания гарантируют отличную работу и высокую эксплуатационную готовность на протяжении длительного времени. Узнайте, как экскаватору EC750E удается делать больше при меньших затратах.

www.volvoce.com

http://open.to/a/SP_EXC-E_C

ГУСЕНИЧНЫЙ ЭКСКАВАТОР EC750E

Volvo Construction Equipment



ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО



Оператор Лейф Андерссон помог разработать Volvo Co-Pilot

Желанные перемены к лучшему

Клиенты хотят, чтобы машины были более экологичными, недорогими и безопасными, и в этом наши интересы совпадают. Такие машины лучше для бизнеса, экономики и общества — не говоря уже о самой планете, которую мы оставим детям. Разумеется, для создания этих новых чудо-машин придется потрудиться, но благодаря достижениям в области проектирования, автоматизации и электрификации компания Volvo находится в авангарде этой новой парадигмы и воплощает ее в жизнь со свойственными компании страстью и энергией.

Вам не нужно верить мне на слово — этот выпуск журнала содержит множество примеров того, как Volvo CE превращает эту мечту в реальность. Эксперт в области проектирования Сидни Леви рассказывает о том, что для поиска инновационных решений требуется сотрудничество самых разных сторон — клиентов, представителей власти и ученых. Новейшие из этих идей и революционных прототипов были представлены на недавнем форуме Xploration.

Несмотря на наше стремление делать все правильно с первого раза, совершенству нет предела. И в процессе улучшения важное значение имеет мнение клиентов. Одна из статей посвящена использованию планшета Volvo Co-Pilot и приложения Load Assist операторами машин на карьере в Швеции. Это хороший пример того, как сотрудничество с пользователями помогает усовершенствовать новые технологии.

Недостаточно просто выпустить новые машины — нужны новые подходы к их использованию. По словам Барбары Хоффман, управляющего директора компании Baumaschinen-Hoffmann, каждая вторая строительная машина в мире в настоящее время сдается в аренду, и компания предлагает своим клиентам возможность арендовать машины Volvo не только на день, но и на час.

Как вы узнаете из этого выпуска, наше стремление выпускать более совершенные машины не осталось незамеченным. Топливная экономичность машин Volvo уже заслужила широкое признание. Одним из наглядных подтверждений экологичности техники Volvo стало решение известного шведского отеля Icehotel использовать наши машины для строительства здания, которое в конечном итоге должно достичь отрицательного баланса выбросов углерода.

Все статьи данного выпуска, а также дополнительные эксклюзивные видеоматериалы можно посмотреть в бесплатной цифровой версии журнала *Spirit*. Видео также можно посмотреть на веб-сайте *Spirit*. Там же читатели из других стран найдут прошлые выпуски журнала, переведенные на 12 языков. 



ТИФФАНИ ЧЕНГ
Директор
по внешним связям
Volvo Construction Equipment



spirit ONLINE

www.volvospiritmagazine.com



Volvo Construction
Equipment



@VolvoCEGlobal



Volvo Spirit Magazine



Volvo Spirit Magazine



GlobalVolvoCE

VS611 RU
Фотографии: © Густав Мортенссон

В ЭТОМ ВЫПУСКЕ

- 3 ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО**
Желанные перемены к лучшему
- 10 ИННОВАЦИИ**
Представлены концепты перспективных машин
- 14 США**
Благодаря моделированию рабочей площадки горнодобывающая компания решила выбрать машины Volvo
- 18 ОБУЧЕНИЕ**
Изменение привычек на благо окружающей среды
- 20 КРАТЧАЙШИЙ ПУТЬ К УСПЕХУ**
Volvo CE поощряет разнообразие
- 22 ПЕРУ**
Уникальная бизнес-стратегия для Латинской Америки
- 24 ГЕРМАНИЯ**
Крупнейший мировой клиент Volvo CE
- 29 КИТАЙ**
Стратегия послепродажного обслуживания
- 32 ПРОЕКТИРОВАНИЕ**
В поисках инновационных решений
- 36 НОВЫЕ ТЕХНОЛОГИИ**
Volvo CE тесно сотрудничает с клиентами
- 40 ДНИ ПОСТАВЩИКА**
Volvo CE укрепляет связи с основными поставщиками
- 42 НОВЫЕ ПРОДУКТЫ**
Volvo CE и LEGO® Technic снова объединяют свои усилия
- 45 РЕГАТА VOLVO OCEAN RACE**
Новый маршрут и новый генеральный директор
- 48 УГОЛОК ОПЕРАТОРА**
Веселые соревнования
- 51 ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ 2016 ГОДА**
Фоторепортаж

НА ОБЛОЖКЕ

Машины Volvo используются при строительстве знаменитого шведского отеля Icehotel: фотография Марселя Пабста, www.icehotel.com

6 ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Основатель Icehotel Ингве Берквист хочет добиться отрицательного баланса выбросов углерода для своего отеля



42



24



32



10

ЖУРНАЛ VOLVO CE SPIRIT

Декабрь 2016 / Январь, февраль 2017 НОМЕР ВЫПУСКА: 61

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

СОАВТОРЫ: Кэрл Кэссиди, Чарли Эберс, Джим Гиббонс, Найджел Гриффитс, Марк Роджерс, Натали Ротшильд, Брайан О'Салливан, Мишель Травиерсо, Джулия Зальцман

ФОТОГРАФИИ: Дэн Биглоу, Ханс Джонссон, Асаф Клигер, Густав Мортенссон, Даниэль Маттиоли, Брайан О'Салливан, Патрик Маскарт, Бригитта Нильссон, Марсель Пабст, Юха Ройнинен, Айнхоа Санчес, Дэвид Стрикланд



Редакционный материал принимается по адресу: Volvo CE Spirit Magazine, Volvo Construction Equipment, Hunderenveld 10, 1082 Brussels, Belgium (Бельгия) или по электронной почте volvo.spirit@volvo.com
Все права защищены. Никакая часть данного издания (текст, данные, изображения) не может быть воспроизведена, сохранена в системе анализа данных или передана в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами без предварительного получения письменного разрешения Volvo CE. Volvo Construction Equipment может не разделять мнения, изложенные в статьях журнала и не отвечает за точность опубликованных в нем сведений. Число выпусков в год — четыре. Отпечатано на бумаге, произведенной с соблюдением всех требований по защите окружающей среды.

ЗАМОРОЖЕННЫЕ АКТИВЫ

В самом холодном отеле Швеции кипит работа

Эрик Скоглунд / Фотографии: Асаф Клизгер и Марсель Пабст



ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ



В ледяном отеле 300 кроватей

Новый Art State «Euphoria in the North», 2016 г. автор: Анне Сторп. Фото: Асаф Клизгер



Эта и следующая фотография внизу: в некоторых номерах представлены уникальные скульптуры из снега

Новый Art State «Euphoria in the North», 2016 г. автор: Анне Сторп. Фото: Асаф Клизгер



Новый Art State «Euphoria in the North», 2016 г. автор: Анне Сторп. Фото: Асаф Клизгер

Маленькая деревушка Юккасьярви на крайнем севере Швеции, где находится знаменитый ледяной отель Icehotel, действительно соответствует словам шведского национального гимна «когда славное имя твое разносилось над землей».

До недавних пор этот уникальный туристический аттракцион возводился и эксплуатировался только в течение зимнего сезона, но скоро все должно измениться. В ближайших планах — превратить Icehotel в круглогодичный объект, построенный из воды и питаемый энергией солнца, с целью создать объект с отрицательным балансом выбросов углекислого газа. Важную роль в этой трансформации играют машины Volvo: колесные погрузчики L60E, L35B, L30B и L50 1992-го года выполняют огромный объем работ.

«Когда я только сюда переехал, мне говорили, что зимой здесь холодно и темно. Даже менеджер по работе с туристами был убежден, что никто в здравом уме не поедет в Юккасьярви зимой. Он называл ее "холодной дырой"», — говорит основатель Icehotel Ингве Берквист.

«Я хотел изменить этот образ и начал думать о том, как превратить холод в захватывающее преимущество», — продолжает он.

ЗНАКОВОЕ МЕСТО

Результат его размышлений теперь привлекает восторженных туристов со всего света. Они приезжают, чтобы провести ночь в отеле, полностью построенном из снега и естественного льда, или просто полюбоваться ледяными скульптурами, выставленными внутри и снаружи отеля. «Собственно говоря, мы уже 20 лет подряд проводим самую большую художественную выставку к северу от Стокгольма. При этом ни одно произведение искусства не сохраняется — все они каждый год возвращаются в реку».

По мере того как популярность отеля росла, это оказывало самое непосредственное влияние на местное сообщество. «Местные жители видели, что люди приезжают со всего света, чтобы испытать на себе

"их" зиму», — говорит Берквист и приводит в качестве примера визит супермодели Наоми Кэмпбелл, которую в рамках рекламной кампании поместили в ледяную бутылку на реке Турне. «Думаю, все это помогло постепенно изменить старый образ холодного и темного места на что-то более позитивное и благоприятное, — добавляет Берквист. —

Тем не менее, нам никогда не нравилось естественное сезонное затишье, которое обычно наступало летом. И именно это положение вещей мы собираемся изменить, построив новый круглогодичный комплекс».

ЕСТЕСТВЕННЫЙ ЦИКЛ

С точки зрения экологичности у Icehotel уже и сейчас нет аналогов. Природный лед заготавливается на реке Турне, которая протекает рядом с отелем. С приходом весны большая часть отеля и все художественные работы тают и оказываются в реке. Это сводит к минимуму количество →

ЭКСТРЕМАЛЬНЫЙ ХОЛОД – ИСПЫТАНИЕ ДЛЯ ЛЮДЕЙ И МАШИН



Ингве Берквист



Петра Вадлунд Линд



Ледяная игровая площадка

строительства и использованием возобновляемых источников энергии. Современная солнечная электростанция будет генерировать более чем достаточное количество энергии для охлаждения отеля в летний период. Летом в Арктике наблюдается такое явление, как полярный день, которое позволяет вырабатывать электроэнергию круглосуточно. Таким образом, благодаря солнцу гости Icehotel смогут отлично выспаться на морозе, а утром их будет ждать теплый прием.

РАБОТА ПРИ НИЗКИХ ТЕМПЕРАТУРАХ

На протяжении многих лет уникальные условия работы на этом объекте ставят перед людьми и машинами все новые задачи. Руководитель строительной площадки Альф Керо работает здесь уже более десяти лет. «Самые большие сложности при планировании и строительстве ледяного отеля, безусловно, вызывает погода. Ни одна осень не похожа на другую. В идеале зима с температурами от -10 до -15 °C должна начинаться с середины октября», — объясняет он

За эти годы процесс изготовления и сбора природного льда был доведен до совершенства. «В январе мы начинаем расчищать от снега отмеченные участки реки. Затем, начиная с середины марта, с помощью специального навесного оборудования для машин мы заготавливаем лед и помещаем его на хранение до начала следующего сезона. Временами нам приходится работать при температурах от -30 до -40 °C, и такой экстремальный холод — это, безусловно, испытание для людей и машин. Для этой работы мы используем исключительно машины Volvo, так как они экономично расходуют топливо и в целом считаются самыми надежными».

Эти машины используются для заготовки льда, транспортировки снежных и ледяных строительных блоков, а также для расчистки снега во время туристического сезона.

Берквист с энтузиазмом ожидает скорого запуска нового круглогодичного ледяного отеля, который запланирован на декабрь 2016 года. «По сути, мы строим оболочку со стенами из снега и льда. Внутри будет 20 номеров, ледяной бар площадью 200 квадратных метров и

большая художественная галерея со скульптурами, где будут проводиться различные выставки. И все это будет доступно 365 дней в году».

ЗАБОТА О БУДУЩИХ ПОКОЛЕНИЯХ

Детей и подростков тоже ждет кое-что особенное. Игровые площадки в Кируне неподалеку от Icehotel покрыты снегом и льдом на протяжении семи-восьми месяцев в году. Местные жители вместе с Icehotel подумали, что неплохо было бы создать ледяной парк для детей.

«Мы возводим игровую площадку целиком из снега и льда — с горками, лабиринтами и всевозможными забавными вещами. В качестве строительных материалов используются излишки от строительства ледяного отеля и обильные ресурсы реки Турне. Установка и подгонка деталей требуют большой точности», — объясняет руководитель проекта Матс Перссон, который также работает оператором машины.

Строительство площадки является совместным проектом Icehotel, муниципалитета Кируны, местного правительственного учреждения Tekniska Verken и дизайнеров PinPin Studio. Важную роль также играют учащиеся местной школы Hjalmar Lundbohmsskolan.

«Три года назад в рамках учебного проекта учащиеся сделали "миниатюрную версию" площадки для игр, которая всем очень понравилась», — рассказывает Петра Вадлунд Линд из Icehotel. — Данный проект преследует ту же цель: сделать нечто, что будет по достоинству оценено не только детьми, но и взрослыми. Мы просто хотим сделать что-то интересное и красивое».

В конечном итоге детская площадка растает в апреле или мае. «Работа над местным проектом для детей, который в то же время будет иметь высокие эстетические свойства, — это фантастический опыт. За 26 лет строительства отеля мы накопили огромный опыт работы со снегом и льдом, и сейчас можем поделиться им с другими», — заключает Линд. ☺

www.volvoce.com/buildingtomorrow — www.icehotel.com

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



Взгляд в будущее

ФАКТЫ О ЛЕДЯНОМ ОТЕЛЕ

300 кроватей. 150 кроватей в отапливаемых помещениях и 150 кроватей в ледяном отеле, а также ледяная церковь, ледяной бар, студия изготовления ледяных скульптур и колонный зал, два обогреваемых ресторана, фойе, четыре помещения для совещаний и два кемпинга на природе.

700 миллионов снежков. Для строительства объекта используется 35 000 кубометров «снейса» — смеси снега и льда, — что по объему равно 700 миллионам снежков.

1000 ледяных кристаллов. Люстры, украшающие главный зал, состоят из 1000 сверкающих вырезанных вручную кристаллов льда.

-5 °C. Это средняя температура воздуха в Icehotel, которая поддерживается благодаря теплоизоляционной способности снега. Температура воздуха снаружи варьируется от $+20$ °C в июле до -40 °C в январе.

546 художников. В разработке и создании номеров отеля принимают участие художники со всего света. С момента основания отеля к его оформлению приложили руку 546 художников.

МЫ СТРОИМ МИР, В КОТОРОМ ХОТИМ ЖИТЬ

Volvo Construction Equipment представляет футуристические концепции и инновации для продвижения экологической ответственности и перемен в отрасли

Чарли Эберс

Атмосфера исследовательского форума Xploration, проведенного компанией Volvo Construction Equipment, была полна радостного возбуждения. На эксклюзивный показ самых интересных научно-исследовательских проектов компании приехали сотни клиентов, представителей международных СМИ, государственных чиновников, ученых и сотрудников. Основными событиями мероприятия стали представление прототипа гибридного колесного погрузчика LX1 с потенциалом 50-процентного улучшения топливной экономичности, демонстрация совместной работы прототипов автономного колесного погрузчика и сочлененного самосвала, а также презентация решения для электрификации рабочей площадки на основе нового концепта автономного грузового транспортера с питанием от аккумуляторных батарей HX1. Форум Xploration проходил в Центре обслуживания клиентов Volvo CE в шведском городе Эскильстуна в период с 9 по 14 сентября. Все представленные на нем инновационные решения являются текущими научно-исследовательскими проектами, которые пока не выведены на рынок.

На форуме Xploration компания Volvo CE вместе со своим клиентом Skanska Sweden представила проект электрификации рабочей площадки.

Помимо этих двух компаний в реализации данного проекта стоимостью 21,2 млн евро участвуют Шведское энергетическое агентство и два шведских университета — Университет Линчепинга и Университет Мэллардален. Проект направлен на преобразование отрасли разработки карьеров и добычи щебня. Согласно прогнозам, сокращение выбросов углекислого газа может составить до 95 %, а снижение совокупной стоимости владения — до 25 %. Цель заключается в электрификации транспортных работ на карьере, включая извлечение пород, первичное дробление и транспортировку к месту вторичного дробления.

Для решения этой задачи необходимо разработать новые машины, методы работы и системы управления рабочей площадкой. Помимо парка транспортеров HX1, система электрификации рабочей площадки включает в себя прототипы гибридного колесного погрузчика и экскаватора с возможностью подключения к электросети. Новые →

Прототип гибридного колесного погрузчика LX1 и концепт грузового транспортера HX1



технологии охватывают системы управления отдельными машинами и парком техники, а также логистические решения для электрических машин, используемых при разработке карьеров.

«Используя для энергоснабжения строительной техники на карьере не дизельное топливо, а электричество, мы получаем возможность значительно сократить расход топлива, выбросы CO₂, воздействие на окружающую среду и себестоимость добычи, — говорит Йохан Шёберг, технический специалист Volvo CE по автоматизации производственных объектов. — Электрификация строительного оборудования позволит производить более экологичные, тихие и эффективные машины — за ними будущее нашей отрасли».

Проект электрификации рабочей площадки должен быть завершен в конце 2018 года. Для этого компания Skanska Sweden должна интегрировать демонстрационные машины в свои рабочие процессы и провести 10-недельные испытания концепции электрифицированной рабочей площадки на карьере в западной части Швеции. «Этот исследовательский проект является важным шагом на пути к преобразованию отрасли разработки карьеров и добычи щебня, — говорит Андреас Сунессон, менеджер по парку техники и технологиям Skanska Sweden. — Ценности Volvo CE очень похожи на ценности Skanska Sweden — мы хотим работать на благо общества и предоставлять инновационные, безопасные и экологичные решения. Это делает Volvo CE идеальным партнером, а при разработке таких передовых технологий невозможно обойтись без взаимодействия с другими компаниями. Проект электрификации рабочей площадки является вдохновляющим прорывом, который способен преобразовать наш бизнес и определить будущее нашей отрасли, поэтому мы ждем впечатляющих результатов».

ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТЬ

На протяжении всего форума Xploration компания Volvo CE доказывала тот факт, что энергоэффективность является одним из ее приоритетов. Особенно очевидно это становилось на станции электрификации транспортных средств, где был представлен прототип

гибридного электрического колесного погрузчика LX1. Машина имеет последовательную гибридную схему, которая включает в себя приводные электродвигатели в колесах, гидравлику с электроприводом, систему аккумулялирования энергии, маломощный дизельный двигатель и новую архитектуру. Благодаря такому сочетанию экономия топлива может достичь 50 %. LX1 также обеспечивает значительное снижение выбросов и шумового загрязнения по сравнению с традиционными аналогами. Прототип на 98 % состоит из новых деталей и имеет принципиально новую конструкцию, которая позволяет ему справляться с работой колесного погрузчика следующей весовой категории.

«В будущем мы ожидаем значительного сдвига в сторону гибридных технологий, однако наши клиенты совершенно справедливо хотят повышения эффективности уже сейчас, — говорит Скотт Янг, руководитель программы электрификации транспортных средств Volvo CE. — В настоящее время мы реализуем эти ожидания с помощью более традиционных технологий и программного обеспечения. Дело в том, что нам необходимо удовлетворить потребность клиентов в незамедлительном снижении совокупной стоимости владения, значительную часть которой составляют расходы на энергию, но не менее важна цена покупки и стоимость обслуживания. Эти аспекты способствуют скорейшей реализации наших планов разработки гибридных машин. Прежде чем мы выпустим на рынок такую машину, как LX1, вы увидите элементы ее конструкции в других наших продуктах. Такой подход поддерживает краткосрочные и среднесрочные разработки и требования, при этом по мере того, как рынок осваивает новую технологию, она улучшается, а стоимость новых технологий снижается».

УМНЫЕ МАШИНЫ

Эксклюзивная демонстрация того, как прототип автономного колесного погрузчика загружает прототип автономного сочлененного самосвала, затем тот разгружается, и цикл повторяется, привела в восторг посетителей форума Xploration. Машины были запрограммированы на совместную работу и выполнение определенного набора действий по заранее заданному маршруту. Это стандартные продукты Volvo —



Автономный сочлененный самосвал

колесный погрузчик L120 и сочлененный самосвал A25F, — которые были модернизированы для автономной работы. Скорость погрузки и разгрузки автономного колесного погрузчика может достигать 70 % от скорости работы машины под управлением квалифицированного оператора. И это не просто теоретические выкладки: такая машина уже выполняет реальную работу на асфальтобетонном заводе одного из заказчиков Volvo CE в Швеции.

«Автономные машины повысят безопасность работы в опасных рабочих средах и исключат возможность несчастных случаев, вызванных человеческой ошибкой, — поясняет Джени Эльфсберг, директор по новым технологиям Volvo CE. — Они также будут более эффективно и точно выполнять повторяющиеся задачи, чем оператор-человек, и благодаря оптимальной работе машин клиенты получат такие преимущества, как повышение производительности, топливной экономичности и долговечности. Возможно, в будущем один оператор сможет управлять сразу тремя или четырьмя машинами, что обеспечит повышение производительности и дальнейшее снижение затрат. Однако эта технология по-прежнему находится на заре своего развития. В настоящее время эти прототипы не могут обмениваться информацией друг с другом, при этом технология межмашинного взаимодействия, то есть "общения" машин друг с другом и с центральным пунктом управления, играет решающую роль для предотвращения столкновений и оптимизации движения техники».

ПРЕДСКАЗУЕМОЕ БУДУЩЕЕ

Форум Xploration берет свое начало в Форуме инноваций, проведенном компанией Volvo CE в 2013 году, и призван подчеркнуть положение компании в качестве новатора отрасли строительной техники. «В соответствии со стратегической целью Volvo Group быть самым востребованным и успешным поставщиком транспортных решений в мире, Volvo CE стремится внести свой вклад в экологически безопасное развитие, — говорит Мартин Вайсберг, член совета директоров Volvo Group и президент Volvo CE. — Volvo CE поставила перед собой четыре основные задачи, которые мы называем "тремя нулями и десяткой":

нулевой уровень выбросов, полное отсутствие несчастных случаев, нулевые потери времени из-за внеплановых простоев и десятикратное повышение эффективности. Мы считаем, что наша четкая нацеленность на электрификацию транспортных средств, умные машины и комплексные решения для рабочих площадок поможет нам достичь этих амбициозных целей и проложить путь к строительной отрасли, безвредной для окружающей среды».

СОВМЕСТНАЯ РАБОТА С КЛИЕНТАМИ

Чтобы испытать LX1 в полевых условиях, Volvo CE обратилась к одному из своих клиентов — компании Waste Management, которая является крупнейшим поставщиком экологических услуг и услуг утилизации в Северной Америке. Waste Management владеет одним из крупнейших парков техники Volvo CE в мире. В настоящее время компания собирает исходные данные для сравнения, задействуя традиционный погрузчик на двух своих объектах в Калифорнии. В ближайшее время компания получит погрузчик LX1, представленный на форуме Xploration, и сможет провести полевые испытания для оценки реальной топливной экономичности и сокращения выбросов на тех же самых объектах.

«Мы рассматриваем Volvo CE как стратегического партнера, — говорит Джон Мис, старший директор по тяжелой технике Waste Management. — У нас один из крупнейших парков строительной техники в Северной Америке, и мы хотим использовать самые передовые технологии, чтобы оптимизировать наши рабочие процессы и обслуживание клиентов. Как только мы увидели LX1, мы поняли, что хотим доказать жизнестойкость концепции Volvo CE в реальной рабочей среде. Мы ждем отличных результатов в плане сокращения использования ископаемых видов топлива и объемов выбросов выхлопных газов. Дополнительным преимуществом является значительное снижение шумового загрязнения».



Автономный колесный погрузчик

В АВАНГАРДЕ ГОРНЫХ РАЗРАБОТОК

Программа Site Simulation играет ключевую роль в семейном бизнесе по добыче гранатов

Кэрл Кэссиди / Фотографии: Дэн Бигелоу



ДАННЫЕ ИЗ РЕАЛЬНОЙ ЖИЗНИ

В процессе моделирования выполняется анализ данных о конкретных площадках и составляются карты местности, учитывающие все особенности рабочих зон. Результатом является анимированное представление рабочей площадки, а также информация о машинах, которые предлагается использовать для проведения работ. Анимационные ролики наглядно демонстрируют работу техники, а в итоговых отчетах содержится сводная информация об оборудовании, такая как продолжительность рабочего цикла, расход топлива, затраты на эксплуатацию и техническое обслуживание, а также будущие требования.

«В случае Barton процесс моделирования оказался довольно сложным, поскольку в модель необходимо было включить четыре разные подъездные дороги, имеющие различное покрытие, класс, наклон и кривизну. Были учтены даже выбоины на дорогах. Для точного сбора информации о подъездных дорогах использовалась технология GPS», — рассказывает Эрик Йомэнс. Также были учтены особенности конкретного объекта, включая ограничения скорости, график работ, плотность материалов, а также другую существенную информацию.

По словам Кевина Фиша, начальника карьера Barton, после анализа данных он был рад, что им порекомендовали машины Volvo. «Результат оказался для нас очень информативным», — говорит Фиш. — Мы увидели, как мы можем улучшить наши текущие операции с помощью новой техники Volvo, а также возможности для развития в будущем».

В результате моделирования были получены оценки того, как будет развиваться рудник в ближайшем и отдаленном будущем. По словам →

Фиша: «Техника — с небольшим запасом — отвечает нашим текущим потребностям и соответствует нашим будущим целям. Без сомнения, моделирование рабочей площадки сыграло значительную роль в процессе принятия решения».

По словам территориального менеджера Джеффри Осборна из Vantage Equipment, одного из дилеров Volvo CE, программа Site Simulation помогла ему продемонстрировать возможность эффективного использования сочлененных самосвалов на руднике Barton. Осборн говорит, что предложил компании Barton сочлененные самосвалы Volvo A40G с подвеской Full Suspension, потому что они адаптируются к специфическим трудностям конкретной рабочей площадки.

«В самосвале Volvo с подвеской Full Suspension, — объясняет Осборн, — используется активная система выравнивания, то есть каждое колесо оснащено гидравлическим цилиндром, который соединен с аккумулятором. Гидравлические цилиндры поднимают самосвал, постоянно регулируя жесткость подвески в зависимости от нагрузки. Встроенные весы определяют массу полезной нагрузки по давлению в цилиндрах. Каждое колесо оснащено собственным гидравлическим цилиндром и движется независимо от других. Ход самосвала становится намного более плавным. Это снижает неблагоприятное воздействие на машину, на трансмиссию и, самое главное, на оператора».

МЕНЬШЕ ТРУДНОСТЕЙ НА ПУТИ

Колби Гейдж, оператор на руднике Barton, говорит: «Раньше у нас были старые самосвалы с жесткой рамой. У них не было подвески, так что при малейшей неровности дороги мы подпрыгивали на сиденье. В кабине сочлененных самосвалов Volvo очень комфортно и тихо. Они буквально парят над дорогой, автоматически регулируя все, что нужно. Водитель остается на сиденье». У Гейджа также есть опыт управления экскаваторами Volvo EC480E и EC700C. По его словам, они «отличаются плавностью работы, маневренные и красивые».

Осборн отмечает, что большой экскаватор идеально подошел для загрузки самосвалов. «При разрушении скалы часто образуются крупногабаритные фрагменты, которые не пройдут через дробилку, — объясняет он. — Как показала практика, с помощью EC700C легче отсортировать негабаритные обломки и отложить их в сторону».

Помимо плавной работы, на решение Barton инвестировать средства в машины Volvo CE повлияли и другие факторы. Важным аспектом было финансирование.

Пол Вотрен, региональный менеджер по финансированию Volvo Financial Services, помог подготовить договор лизинга с учетом особых потребностей Barton, включая техническое обслуживание и гибкие условия по часам наработки. «Они каждый месяц знают, сколько им нужно заплатить и когда будет проводиться плановое техническое обслуживание. Все входит в их лизинговый платеж. Это удобно и позволяет прогнозировать траты».

По словам Вотрена, в условиях меняющихся требований рынка и непредсказуемой экономики финансирование стало требовать более индивидуального подхода. Как он поясняет, текущие условия «требуют более гибких вариантов лизинга и творческих идей для удовлетворения всех потребностей клиентов и помощи с покупкой».

ПРИНЯТИЕ РЕШЕНИЯ

Еще одним важным фактором при выборе техники для Barton стала безопасность. «Получая новое передвижное оборудование, вы всегда получаете новую технологию, будь то удерживающая система, средства оповещения или камеры заднего вида, и эта технология заведомо потребует дополнительных затрат, — говорит Бартон. — Но это будет



Чак Бартон



Колби Гейдж



Джефф Осборн



Кевин Фиш



Чак Бартон (слева) и Кевин Фиш



Пол Вотрен

МОДЕЛИРОВАНИЕ РАБОЧЕЙ ПЛОЩАДКИ СЫГРАЛО ВАЖНУЮ РОЛЬ В ПРОЦЕССЕ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ



более безопасное транспортное средство как для оператора, так и для окружающих людей. И техника Volvo продемонстрировала нам великолепные функции безопасности».

По словам Бартона, компания очень ответственно подходит к вопросам экологии, поэтому при принятии решения они учли топливную экономичность и качество очистки выхлопных газов. «Нет никаких сомнений, что эти машины Volvo помогут нам достичь наших целей по защите окружающей среды, —

продолжает Бартон. — Все эти факторы привели нас к решению, принять которое в конечном итоге оказалось немного проще, чем мы ожидали. Volvo показала себя с лучшей стороны. Программа технического обслуживания Volvo со всеми ее дополнительными возможностями, гибкая программа финансирования и внимание к вопросам безопасности — техника Volvo стала явным победителем».

Компания Barton по-прежнему добывает и обрабатывает гранаты в горах Адирондак для производства абразивных материалов. Со временем семья Бартон расширила свой бизнес, включив в него новые рынки, продукты и области применения. Основной областью применения добываемых ими гранатов является гидроабразивная резка и абразивная обработка.

По словам Бартона, он благодарен своему прапрадеду за основание семейного бизнеса и хочет почтить его память, передав процветающую компанию следующему поколению. «Я горжусь тем, что являюсь частью семейного дела, — говорит Бартон. — Но обеспечивать рост компании

по мере роста семьи — это огромная ответственность. Думаю, мой прапрадед очень бы поразился, узнав, во что превратилась его предпринимательская деятельность и как за это время изменились рынки и технологии. И думаю, он был бы приятно удивлен достижениями компании, которую он основал 138 лет назад». 🇺🇸

ТЕХНИКА VOLVO СТАЛА ЯВНЫМ ПОБЕДИТЕЛЕМ

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



ВОПЛОЩЕНИЕ ТЕОРИИ НА ПРАКТИКЕ

Операторы изучают новые способы работы, которые лучше для них самих — и для окружающей среды

*Натали Ротшильд
Фотографии: Бригитта Нильссон
и Ханс Джонссон*

Обучение операторов тяжелой техники на курсах Volvo Eco Operator помогает компаниям сократить расход топлива, что в свою очередь снижает уровень вредных выбросов и расходы в целом.

«Одной из основных ценностей Volvo CE является защита окружающей среды, и предприятия, которые экономят деньги за счет снижения расхода топлива у своих машин, оказывают большую услугу», — говорит Мартин Карлссон, специалист по внедрению из шведской компании Swescon.

«Сэкономленные деньги можно инвестировать в новую технику, которая обычно имеет более низкие уровни выбросов. Таким образом, мы помогаем предприятиям принимать активные меры для защиты окружающей среды», — говорит Карлссон, который возглавляет отдел обучения и повышения квалификации Swescon.

В числе прочего Карлссон отвечает за обучение операторов на

курсах Eco Operator. Вместе с коллегами он решил пойти еще дальше и адаптирует программу для удовлетворения различных потребностей клиентов в зависимости от отрасли, в которой они работают: строительство, производство или добыча.

ИНДИВИДУАЛЬНОЕ ОБУЧЕНИЕ

«На курсах рассматриваются способы наиболее энергоэффективного перемещения материалов. Разумеется, оператора, который возит, например, только древесину, не интересуют способы транспортировки гравия, земли или древесной стружки. И для посетителей моих лекций важно, чтобы изучаемые материалы и предоставляемая информация имели к ним отношение, — объясняет Карлссон, — поэтому адаптированные курсы являются более привлекательными и эффективными».

В нескольких словах, обучение на курсах Eco Operator помогает операторам машин улучшить свою технику работы для снижения

расхода топлива, вредных выбросов и износа машин. Эти цели могут быть достигнуты путем надлежащего планирования и эксплуатации машин квалифицированными операторами.

Карлссон начинает подготовку к проведению семинара с посещения компании. Он анализирует парк техники, изучает характеристики машин и различные режимы работы, используемые операторами. Затем производится анализ производительности и издержек объекта. Полученные результаты используются в качестве учебных материалов во время семинара, который Карлссон позже проводит на объекте

ОПЕРАТОРЫ УЛУЧШАЮТ СВОЮ ТЕХНИКУ РАБОТЫ

ИЗМЕНЕНИЕ ПРИВЫЧЕК МОЖЕТ ИМЕТЬ ЭФФЕКТ



В кабине



В аудитории

для операторов машин. Семинар включает как теоретические, так и практические занятия.

Карлссон подчеркивает важность того, чтобы получаемая во время обучения информация была значима для оператора и чтобы он видел, как она может повлиять на его реальную повседневную работу.

«Я использую полученные при изучении работы машин данные, чтобы представить модели вождения и объяснить влияние того, например, как часто оператор использует режимы торможения и ускорения. Я сопоставляю эти данные с тем, как работают и используют машины сами операторы, потому что они должны понимать, как и почему это влияет на расход топлива и какой эффект может иметь изменение их привычек», — продолжает он.

ПРАКТИКА ПРИМЕНЕНИЯ

На рабочей площадке Карлссон делает фотографии, которые затем вставляет в свои презентации, чтобы проиллюстрировать теорию практическими примерами. Операторы могут своими глазами увидеть, как различные подходы к работе, способы транспортировки и дорожные покрытия, например, влияют на расход топлива и выбросы.

Swescon также предлагает индивидуальные консультации в соответствии с потребностями и пожеланиями операторов. Кроме того, инструкторы составляют отчет по собранной на площадке информации и отправляют его

владельцу машины. Эта документация может быть использована в будущем, так как она содержит краткую информацию о визите на рабочую площадку и предложения по улучшению. Через некоторое время после семинара проходит повторное посещение рабочей площадки для повторного сбора данных о работе машин и обзора изменений с операторами.

«Мы приезжаем к клиенту примерно через шесть месяцев после проведения первоначального обучения, чтобы убедиться в том, что операторы не вернулись к старым привычкам, как это часто бывает», — рассказывает Карлссон. Он также отмечает, что в этом году компания Swescon провела курсы Eco Operator для 250 водителей и к концу 2016 года хочет достичь показателя в 500 человек. В следующем году Swescon планирует расширить штат инструкторов адаптированных курсов Eco Operator до трех человек, занятых полный рабочий день; в настоящее время два инструктора работают на полную ставку и один инструктор занят неполный рабочий день.

По мнению Карлссона, потребность в обучении экологичным методам работы никогда не исчезнет, даже несмотря на перспективу внедрения автоматизированных транспортных средств. «Пройдет еще много времени, прежде чем мы увидим полностью автоматизированную строительную технику», — говорит он. «И даже если это произойдет, сохранится спрос на руководителей, которые должны будут иметь надлежащую подготовку для обеспечения максимальной энергоэффективности машин. Например, машина не может сама определить, какой ковш лучше использовать для конкретного материала, а этот фактор влияет на расход энергии. Этого не произойдет никогда, или по крайней мере не на нашем веку, так что потребность в такого рода обучении будет сохраняться всегда», — делает вывод Карлссон. ❖

ШОУ ТАЛАНТОВ VOLVO

Как и в телевизионных реалити-шоу, штат Volvo состоит из самых разных увлеченных людей, которые — в чем бы ни заключался их талант — хотят сделать все возможное для своей аудитории — клиента

Брайан О'Салливан



Вице-президент по управлению кадровым потенциалом Volvo CE Келли Дамерон

Разве жизнь не будет скучной, если все мы будем одинаковыми, будем иметь одинаковое мнение, хотеть одного и того же и всегда во всем соглашаться? Разумеется, будет. Даже самые близкие и любящие семьи иногда спорят — с компаниями то же самое. Лучшие компании объединяют самые разные убеждения, навыки, мнения и опыт. Конечно, если бы все люди были в точности одинаковыми, конфликтов было бы меньше, но разве хоть одно великое изобретение или решение стало результатом группового мышления? Вот именно! Сомнения и оспаривание идей являются той самой искрой, которая необходима для получения превосходной продукции и услуг — и удовлетворения потребностей клиентов.

Компания хороша настолько, насколько хороши работающие в ней люди, и, как показывают исследования, талантливые и увлеченные сотрудники готовы приложить дополнительные усилия к тому, чтобы клиенты остались довольны. Это, в свою очередь, приводит к улучшению финансовых показателей (как клиентов, так и самой компании) и выделению дополнительных ресурсов для стимулирования инноваций, что замыкает круг.

Существует целый ряд факторов, которые привлекают в компанию талантливых сотрудников, но мало какие из них более важны, чем укрепление корпоративной культуры многообразия и открытости. Кому захочется работать в компании, где не ценят его взгляды и вклад?

НАЦИОНАЛЬНОСТИ СОТРУДНИКОВ, 2016 ГОД



14 197 СОТРУДНИКОВ
85 НАЦИОНАЛЬНОСТЕЙ

Настоящая открытость не только привлекает людей с различными убеждениями, способностями и опытом, но и означает, что их вклад будут приветствовать и уважать.

Наши клиенты во всем их разнообразии обладают разным жизненным опытом, убеждениями и знаниями — и Volvo CE должна это отражать. Прошли те времена, когда в компании работали в основном белые шведские мужчины средних лет. Сегодня Volvo CE состоит из мозаики самых разных национальностей, возрастов и полов. Это отлично, но разнообразие не ограничивается только этими факторами — уникальность каждого человека определяется множеством других аспектов, и Volvo хочет, чтобы это разнообразие отражалось в штате ее сотрудников.

КУЛЬТУРНОЕ МНОГООБРАЗИЕ

«Для нас разнообразие означает все, что отличает нас друг от друга, — говорит Келли Дамерон, вице-президент по управлению кадровым потенциалом. Она следит за тем, чтобы Volvo CE не просто нанимала подающих надежды специалистов, но и способствовала полному раскрытию их потенциала. — Сюда входят такие очевидные вещи, как возраст, этническая принадлежность и внешность, а также менее очевидные элементы нашей личности, такие как стиль мышления, религия, национальность, сексуальная ориентация и образование. Настоящее разнообразие штата сотрудников закладывает отличную основу для стимулирования новых идей и инноваций».

Привлечение представителей самых разных культур с широким диапазоном атрибутов является необходимым элементом создания успешной компании, однако самого по себе такого привлечения не достаточно. Все усилия по реализации принципа разнообразия перечеркиваются, если некоторые люди оказываются исключены из коллектива или чувствуют, что никто не слушает и не ценит их мнения и идеи.

«В идеале мы пытаемся добиться не только разнообразия, но и всеобщего взаимодействия, — говорит Дамерон. — Отсутствие отчужденности дает всем сотрудникам понять, что они принадлежат одному коллективу и их принимают такими, какие они есть. В такой ситуации они гораздо охотнее применяют свой опыт и идеи на благо компании — и ее клиентов.

Мы прилагаем все усилия для развития культуры поддержки и

интеграции, которая позволит задействовать наши различия (и сходства) на всеобщее благо. Результатом такой культуры является внимание к удачным идеям, большое количество инноваций, довольные клиенты — и более высокая удовлетворенность от работы».

ОТКРЫТОСТЬ

Быть открытым не всегда так просто, как кажется — для этого требуется определенная работа. Принятие беспристрастных решений, безоценочное восприятие чужих слов и активное стремление к объединению требуют сознательных усилий. Знаете ли вы, что большинство наших ценностей и представлений формируется, пока нам не исполнится 10 лет (например, что мальчики не плачут, девочки носят розовое и т. д.)? Нравится нам это или нет, каждый из нас обладает массой предубеждений — вещей, которые нам нравятся или не нравятся, в которые мы верим или не верим. Эти вполне естественные предубеждения срабатывают на подсознательном уровне, тонко определяя наши действия и решения.

Volvo CE ежегодно проводит Неделю разнообразия и открытости, которая является хорошей возможностью еще раз обдумать все эти вопросы. Сотрудники изучают свои неявные ассоциации, стереотипы и предубеждения и обсуждают в группах, какой тип мышления необходим для принятия более объективных решений. «Это поможет нам быть открытыми для новых идей, от кого бы они ни поступали, — объясняет Дамерон. — Все дело в осознании. Иногда достаточно использовать самые простые приемы, например, во время совещания поинтересоваться мнением человека, который еще не высказывался».

В ситуации, когда нам приходится конкурировать за перспективных сотрудников с такими компаниями, как Google и Apple, помогут ли усилия Volvo по укреплению культуры многообразия и открытости сделать из компании привлекательное место для работы? «Разумеется, — говорит она. — Наша продукция без преувеличения помогает сделать мир лучше — и это не может не нравиться. Мы являемся лидером рынка и активным новатором. Мы обеспечиваем высококачественное обслуживание клиентов и всегда поступаем по совести, чем заслужили себе отличную репутацию. В Volvo CE есть много интересного и привлекательного для самых разных талантливых сотрудников».



ПЕРУАНСКИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Volvo CE стала подразделением Volvo Peru и, пока Перу ждет нового бума, внедряет уникальную для стран Латинской Америки бизнес-стратегию

Марк Роджерс

Перу снова входит в ритм. Эта Андская страна, называемая на протяжении десятилетнего бума горной добычи «экономическим чудом» и «латиноамериканским тигром», в последние годы изо всех сил старалась сохранить набранные темпы развития в условиях снижения цен на основные экспортные металлы. Но дела снова идут в гору: ускорение роста в 2015 году превзошло ожидания, горная промышленность вернулась в нормальное состояние, а новое правительство пообещало в течение следующих пяти лет провести обширные инфраструктурные работы.

Для планов Volvo Construction Equipment по быстрому расширению это хорошие новости. Мало какие из стран Латинской Америки имеют такие же благоприятные экономические перспективы.

«В настоящий момент мы настроены оптимистично», — говорит Энрике Рамирес, коммерческий директор подразделения Volvo CE в Перу. Он отмечает, что рынок строительной техники — как и вся экономика — сильно зависит от обстановки в горнодобывающей отрасли. Примерно в 2012 году закончился товарный бум и деловая активность пошла на спад, однако в июле 2016 года было избрано правительство, выступающее за интересы деловых кругов, и это снова оживило рынок.

«Пока еще рано для конкретных действий со стороны нового правительства, но представленные ими планы и цели дают нам уверенность в том, что нас ждут интересные времена», — продолжает Рамирес.

ПОД КОНТРОЛЕМ

Рамиресу 45 лет, более десяти из которых он проработал на Volvo в Латинской Америке. Недавно ему было поручено возглавить планируемое радикальное изменение бизнес-модели Volvo CE. Начиная с марта, распространение и послепродажное сопровождение машин Volvo CE в Перу выполняются подразделением Volvo Peru, а не сторонними дилерами, как это принято в регионе.



Энрике Рамирес

«Мы выяснили, что компания Volvo Trucks в Перу имеет очень хорошую репутацию и является ведущим игроком в сфере строительства крупных сооружений и горнодобывающей промышленности, — поясняет Рамирес. — Мы решили, что для оптимального обслуживания перуанского рынка лучше перенести местный бизнес Volvo CE во внутреннее подразделение Volvo Peru».

Этот шаг позволил компании задействовать налаженные бизнес-операции группы в Перу, включая иностранное финансирование и возможность выкупа подержанных машин Volvo, а подразделение Volvo CE получило команду квалифицированных и преданных сотрудников. Но по словам Рамиреса, преимущества не ограничиваются внутренней синергией: «Позитивный образ Volvo Peru в секторах, которые являются естественными рынками сбыта строительной техники, помогает увеличить нашу узнаваемость и привлечь внимание ключевых клиентов».

На данный момент наиболее востребованными машинами Volvo в Перу являются колесные погрузчики серий L120F и L150H, которые используются в горнорудных проектах и все чаще в сельскохозяйственном бизнесе. По словам Рамиреса, экскаваторы EC300 и EC380 также популярны среди тех, кто ими уже пользуется, но он признает, что на этих моделях сложно построить бизнес. Компания также стремится к расширению продаж другой техники, такой как катки и трубоукладчики, и недавно начала импортировать погрузчики с бортовым поворотом и компактные экскаваторы в расчете на захват части рынка, в которой сейчас доминируют экскаваторы-погрузчики.

НА ПУТИ ПРОГРЕССА

Вся эта деятельность закладывает основу для дальнейшего развития Volvo CE. В горнодобывающей отрасли Перу вскоре должна начаться реализация огромного множества новых проектов, а президент страны Педро Пабло Кучински изложил амбициозный план по модернизации ветхой инфраструктуры страны, включающий масштабные работы в области транспорта, здравоохранения и энергетики.

«Как и во многих странах Латинской Америки, в Перу наблюдается серьезный инфраструктурный разрыв, — говорит Рамирес. — Многие области нуждаются в развитии, и правительство собирается ускорить этот процесс, а мы хотим быть готовыми к обслуживанию потребностей клиентов».

Важной частью плана является развитие послепродажной поддержки мирового класса, благодаря которой компания Volvo заслужила свою репутацию. Это подразумевает отличную доступность запасных частей и быстрое устранение неполадок, однако ситуация осложняется тем, что оборудование используется в самых неблагоприятных и отдаленных районах страны, будь то высокогорные склоны Анд или непроходимые джунгли Амазонки.

По словам Рамиреса, столкнувшись с этими необычными географическими трудностями, его подразделение начало разрабатывать индивидуальные планы обслуживания для клиентов. «Когда мы встречаемся с клиентом для продажи машины, с нами едет представитель отдела обслуживания. Так мы можем сразу объяснить преимущества техники и предложить широкий спектр услуг для гарантии высокой технической готовности». В соответствии со стандартной процедурой, поставка новой техники сопровождается специализированным обучением операторов, чтобы они могли задействовать все технологические и экономические преимущества машин Volvo CE.

В настоящее время компания занимает незначительную часть перуанского рынка, однако Рамирес уверен, что новая бизнес-модель будет способствовать подъему бренда Volvo CE и через пять лет доля рынка компании превысит 10%. «Внедряемые нами изменения повысят конкурентоспособность нашего бренда. Мы находимся на начальном этапе формирования образа Volvo CE в Перу как реального и надежного партнера для наших клиентов».

НОВАТОРЫ В ОБЛАСТИ АРЕНДЫ ТЕХНИКИ

Компания из Германии является крупнейшим мировым клиентом Volvo CE в мире

Найджел Гриффитс / Фотографии: Юха Ройнинен



Управляющий директор Барбара Хоффман

Манфред Хоффман основал свой бизнес по аренде техники в конце 1970-х годов и за эти годы превратил Baumaschinen-Hoffmann в крупнейшую в Германии независимую компанию, которая занимается сдачей в аренду тяжелой строительной техники.

Компания расположена в Дорстене в промышленном районе Рур на северо-западе Германии, который является историческим центром добычи угля и стали в стране. В 1980-х годах в угольной отрасли наметился упадок, и Хоффман нашел для своей компании новую нишу. Он решил сдавать строительную технику в краткосрочную аренду, что оказалось весьма кстати в сложных экономических условиях. Для немецкого рынка, особенно для отрасли строительной техники, это была новая идея.

«В то время такую услугу оказывали только компании в Великобритании, США и Канаде. Мы предоставили клиентам возможность арендовать технику на почасовой основе. Каждая вторая строительная машина в мире в настоящее время сдается в аренду», — объясняет Барбара Хоффман, дочь Манфреда и управляющий директор компании. Она отвечает за текущую деятельность компании вместе с коммерческим директором Питером Лорманом, который также является ее мужем. Оба имеют экономическое образование.

БИЗНЕС-МОДЕЛЬ

Новаторская бизнес-модель аренды, разработанная Манфредом Хоффманом и его женой Ингрид, была основана на предоставлении расширенного комплекса услуг аренды крупным промышленным организациям, многие из которых работали в Рурской области. На сегодняшний день 85–90 % бизнеса компании связано с долгосрочными

договорами аренды с конечными клиентами.

Арендный парк компании насчитывает 1200 машин, среди которых преобладают колесные погрузчики и самосвалы, однако клиентам также доступны экскаваторы, бульдозеры, катки и другие машины, которые могут им потребоваться.

Сильной стороной бизнеса является концентрация на аренде тяжелой техники массой выше 20 тонн, включая комплексные услуги по ремонту и техническому обслуживанию.

В активе Hoffmann — долгосрочные договоры сроком до семи лет с крупными промышленными концернами, объединяющими, как правило, металлургические заводы, а также с угольными карьерами, операторами электростанций, предприятиями по переработке отходов и строительными компаниями.

Компания занимает уникальное положение на рынке Германии. Она не только сдает технику в аренду, но и предоставляет комплексный набор услуг ремонта и технического обслуживания, обеспечивая гарантированный уровень доступности и резервирования оборудования.

Помимо собственного центра технического обслуживания площадью 20 000 м², Hoffmann также задействует инфраструктуру своих основных клиентов, поскольку у многих сталелитейных заводов, карьеров и угледобывающих предприятий есть собственные станции обслуживания и ремонта. Например, крупная энергоснабжающая компания RWE предоставляет станции обслуживания, которые используются исключительно компанией Hoffmann. Более того, в 2014 году компания Hoffmann получила награду от RWE как лучший поставщик в регионе. Руководство RWE высоко оценило компанию за ее отношение к обслуживанию, заявив: «Вы всегда рядом, когда вы нам нужны». →



Основатель Манфред Хоффман



Слева направо: Манфред Хоффман, Барбара Хоффман, Ингрид Хоффман и Питер Лорман

ТОЛЬКО В ЭТОМ ГОДУ HOFFMANN КУПИЛА 99 МАШИН

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Более 80 из 120 сотрудников компании являются механиками или инженерами по обслуживанию, которые приписываются к клиентам на долгосрочной основе. «Многих из наших сотрудников мы не видим по несколько недель подряд, — объясняет Лорман, — так как они непрерывно занимаются обслуживанием машин наших клиентов. Однако они держат нас в курсе дел, ежедневно присылая отчеты».

«Наши сотрудники встраиваются в нашу семейную, не иерархическую структуру. Мы проводим полное обучение сотрудников при поддержке Volvo CE и дилера Sweson, а затем предоставляем им полную свободу действий во всем, что касается обслуживания клиента, и ожидаем, что они будут проявлять инициативу для обеспечения высокого уровня проведенных работ. По всем вопросам клиент обращается к механику — ему не нужно думать, по какому номеру звонить».

Hoffmann всячески приветствует обратную связь и конструктивные идеи со стороны выездных сотрудников. «В нашем случае "у семи нянек дитя с глазами". Мы уважаем наших сотрудников, а они уважают нас», — добавляет Лорман.

Несмотря на то что основным столпом бизнеса Hoffmann являются региональные промышленные гиганты, компания также обслуживает растущее число малых и средних предприятий.

«Мы стараемся сбалансировать нашу клиентскую базу, чтобы в ней были и представители малого бизнеса, и игроки высшей лиги, — объясняет Лорман. — Некоторым нужно всего три-четыре машины, а другим — 40».

Для работы с клиентами на востоке Германии компания задействует второй центр технического обслуживания площадью 20 000 м², расположенный в городе Шварцхайде на юге Бранденбурга, в 40 км от Дрездена.

РОСТ

В начале своего существования компания Hoffmann насчитывала двух человек, а сейчас превратилась в главного клиента Volvo CE.

«В настоящее время парк машин Volvo в Baumaschinen-Hoffmann превышает 400 единиц техники [техника общего назначения и производственное оборудование], что делает компанию крупнейшим клиентом Volvo CE в мире, — говорит Кристиан Краускопф, управляющий директор Volvo CE в Германии. — И мы ожидаем его

дальнейшего расширения — только в этом году Hoffmann купила 99 машин».

Наряду с отличными изделиями и поддержкой, ключевым элементом предложения является финансовая рука помощи Volvo — Volvo Financial Services (VFS).

«Вот уже много лет мы тесно сотрудничаем с Volvo Financial Services, — поясняет Хоффман. — Мы всегда придерживались принципа полной

открытости, сообщая VFS актуальную информацию о состоянии наших дел, а также о текущих и потенциальных клиентах.

Этот подход принес свои плоды в начале этого года, когда нам подтвердили новый крупный контракт и мы смогли встретиться с руководством Volvo CE на выставке Bauma и всего за несколько дней согласовать поставку 30 сочлененных самосвалов A30». Несколько

недель спустя Hoffmann заказала еще десять машин.

Ключом к быстрому выполнению заказа стало углубленное понимание подразделением VFS бизнеса и финансового положения компании.

«Мы работаем с этой компанией на протяжении многих лет и в полной мере понимаем их бизнес-модель и клиентскую базу, а также хорошо знаем самих людей, — объясняет Майкл Ксионзек, директор по продажам VFS. — Компания доверила нам сведения о крупном потенциальном контракте, благодаря чему мы были готовы, когда контракт был подтвержден».

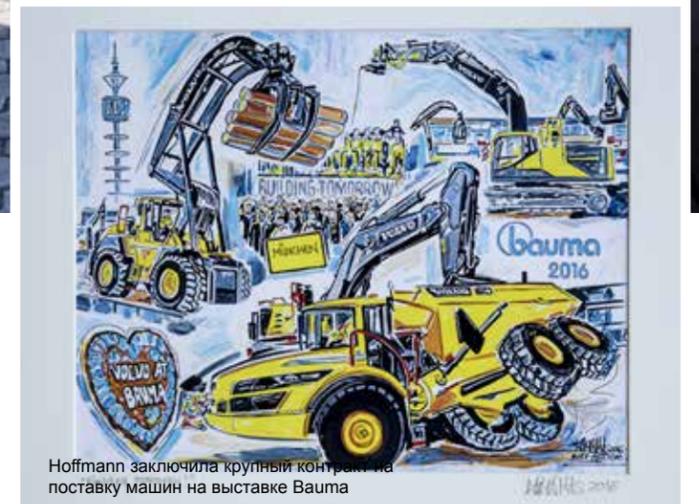
«Благодаря VFS мы смогли в кратчайшие сроки получить большой объем финансирования», — добавляет Хоффман.

«На встрече между VFS, немецким подразделением Volvo CE, дилером SWECON и президентом Volvo CE, Мартином Вайсбергом, компания Volvo CE смогла согласовать условия сделки и обязалась поставить большой парк сочлененных самосвалов A30 в относительно короткие сроки. Последние машины были доставлены и переданы нашим клиентам к июлю».

Скорость работы Volvo оказалась поистине впечатляющей», — говорит она.

Хотя Hoffmann главным образом сдает в аренду строительную технику ведущих марок, она стойко сохраняет независимость от производителей.

«Нашей главной заботой и источником успеха нашего бизнеса является предоставление клиентам наиболее подходящего решения, независимо от его производителя, — объясняет Хоффман. — Мы предлагаем полный спектр высококачественных услуг, поэтому нам нужны партнеры, которые смогут поддерживать нас во всей нашей деятельности, от обучения до поставки запасных частей, в темпе нашего бизнеса. Это могут обеспечить только несколько производителей».



Hoffmann заключила крупный контракт на поставку машин на выставке Bauma

СТОИМОСТЬ ПРИ ПЕРЕПРОДАЖЕ

«Другим аспектом работы с "высшей лигой" строительного бизнеса является ликвидационная стоимость старых машин, — добавляет Лорман. — Как и любая другая компания по аренде техники или автомобилей, мы постоянно анализируем время наработки и затраты на техническое обслуживание нашего огромного парка. У любой машины есть оптимальный момент для замены, а за технику известных брендов при перепродаже всегда платят больше».

Основатели Манфред и Ингрид Хоффман по-прежнему живо интересуются делами компании.

«Это семейный бизнес, и, сколько бы мы ни пытались, каждый раз, когда мы встречаемся за обеденным столом, мы не перестаем говорить о делах», — признается Манфред Хоффман.

В настоящее время он входит в наблюдательный совет компании и поддерживает контакты в бизнесе.

«Бизнес в сфере строительной техники по-прежнему строится на личных отношениях, — подчеркивает он. — Совместный обед или игра в гольф с главой крупной компании могут быть на вес золота».

Не соглашайтесь на меньшее



Наше глубокое знание строительной отрасли позволяет предлагать клиентам оптимальные комплексные решения. Это означает, что вы получаете желаемое оборудование с нужным пакетом услуг — а также решение по финансированию и страхованию с учетом реальных потребностей вашего бизнеса. Время, сэкономленное на бумажной работе, также не будет лишним. Подробная информация о Volvo Financial Services и всех наших услугах доступна на сайте www.volvoce.com.

Предложение может изменяться в зависимости от рынка.

Volvo Financial Services



КИТАЙ



Руководитель работ на карьере Юань Цзянь Чжун

ОТЛИЧНЫЙ СЕРВИС ПРИНОСИТ УСПЕХ

Дилеры из Китая реализуют стратегию послепродажного обслуживания Volvo CE для повышения качества, дифференциации и рентабельности

*Мишель Травиерсо
Фотографии: Даниэль Маттиоли*

Каменоломня Li Yu Shan Mining Co Ltd, расположенная в окружении привлекательных бамбуковых лесов горы Моганьшань в провинции Чжэцзян, специализируется на производстве щебня мелких и средних фракций — в основном 20–25 мм и 50–60 мм. Тридцать процентов продукции карьера идет на строительство скоростных железнодорожных линий, которые оплетают весь Китай. Продукт является относительно дешевым товаром и продается по цене 48–50 юаней (6,5 евро/7,4 долл. США) за тонну.

Эта часть провинции Чжэцзян, расположенная в 60 километрах от столицы провинции Ханчжоу и в 200 километрах от Шанхая, славится своими низкими температурами во время летнего зноя и популярна среди тех, кто хочет спастись от жары.

Несмотря на большие размеры карьера — в работах занято около 60 человек, а в прошлом году было добыто полтора миллиона тонн щебня, — используемые машины нельзя назвать новыми. Парк оборудования поддерживается в хорошем состоянии, но он старше, чем в среднем по строительной отрасли. Однако в этом кроется одна из основных причин процветания Volvo Construction Equipment в Китае, которому не помешал даже резкий спад на рынке строительной техники.

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

Юань Цзянь Чжун, 47-летний руководитель работ на карьере Li Yu Shan, занимается покупкой и эксплуатацией карьерного оборудования вот уже более 15 лет.

Высокую ценность для владельцев старого оборудования имеет тщательное профилактическое техническое обслуживание, которое позволяет продлить срок службы машин. Такие услуги предоставляет, например, один из дилеров Volvo CE, компания Zhejiang Liyang Machinery, расположенная в городе Дэцин, провинция Чжэцзян.

«Я перешел на технику Volvo CE по совету друзей и коллег, которые подчеркивали более высокую эффективность работы и отличное послепродажное обслуживание», — говорит Юань, добавляя, что одной →

VOLVO CE ПРОЦВЕТАЕТ В КИТАЕ



Используемые на карьере машины Volvo поддерживаются в хорошем состоянии



Лу Ли Хай, директор по обслуживанию Zhejiang Liyang Machinery



Операторам нравятся экскаваторы Volvo



Оператор Шень Дон Мин

из причин также стал легендарный низкий расход топлива у машин Volvo. «Экскаваторы Volvo обычно сжигают 14–15 литров в час, а у машин конкурентов расход может достигать 19 литров и больше», — объясняет он. При работе машины Volvo около 500 часов в месяц это выливается в значительную финансовую экономию за год.

В качестве одной из причин, по которым ему нравится работать с экскаваторами Volvo, 45-летний оператор Шень Дон Мин называет комфорт.

С 2010 года Юань приобрел для своей компании шесть экскаваторов EC210B и два экскаватора EC240B, а в этом году купил еще один EC210B. Кроме того, компания только что внесла депозит в размере 3 миллионов юаней (400 000 евро/450 000 долл. США) за первые три из 15 машин EC380D, которые будут использованы для реализации нового проекта по добыче. Как говорит Лу Ли Хай, директор по обслуживанию Zhejiang Liyang Machinery, для упрощения продаж компания предлагает своим клиентам трехлетнюю рассрочку платежей.

ТЕЛЕМАТИКА

Удостоенная наград дилерская компания Цао Вэй Го работает с Volvo CE с 2000 года. Компания выполняет техническое обслуживание более чем 1000 машин в одной только провинции Чжэцзян и для предупреждения клиентов о приближающихся сроках обслуживания использует простую телематическую систему на основе GPS.

«Благодаря этому дилеры Volvo CE могут помочь своим клиентам сэкономить дополнительные 200 000 юаней (26 600 евро/30 000 долл. США) за срок службы машины, даже в жестких условиях карьера», — говорит Клифф Цзоу, региональный менеджер по обслуживанию из китайского подразделения Volvo CE.

Именно из финансовых соображений в Китае и была разработана эта система, когда рынок строительной техники начал страдать от последствий глобального экономического кризиса.

Когда китайская экономика процветала, строительные компании росли как на дрожжах. Но с приходом кризиса тысячи из этих компаний

разорились, оставив после себя незавершенные проекты, неоплаченные заказы и, конечно же, просроченные платежи по договорам аренды оборудования.

Когда разорились первые шахты и строительные компании, финансовые учреждения потребовали хоть какого-то контроля над оборудованием. Базовые телематические системы, установленные на машинах, предупреждали клиентов о приближении срока платежа. Однако дилеры строительной техники поняли, что такую систему можно использовать для контроля рабочего времени и местонахождения машин, чтобы предупреждать клиентов о приближающихся сроках технического обслуживания.

ОСОБАЯ ЗАБОТА

Владельцам старого оборудования, проработавшего более 100 часов в месяц, рекомендовалось обратить особое внимание на свои машины, чтобы защитить их от бича отрасли — неожиданных поломок. Со временем это выразилось в повышении регулярности и прогнозируемости технического обслуживания, что позволило клиентам свести к минимуму время простоя и увеличило продажи запасных частей, основного источника дохода для дилеров, — и все осталось в плюсе.

В 2013 году это решение переросло в глобальную систему CareTrack, которая приносит пользу клиентам Volvo CE по всему миру. Система CareTrack работает параллельно с системой, используемой в Китае, и имеет более широкие возможности. Она выдает широкий спектр отчетов, включая отчеты по расходу топлива, наработке и географическому положению техники, которые можно просмотреть через веб-портал, а также передает уведомления с помощью SMS и по электронной почте. Менеджеры парка техники могут сократить расходы на топливо, оптимизировать работу машин и операторов, а также осуществлять профилактическое техническое обслуживание для увеличения времени безотказной работы. Дилеры также могут искать и устранять неполадки в удаленном режиме. ☑



Двигатель после капитального ремонта в Zhejiang Liyang Machinery



Ожидание обслуживания в Zhejiang Liyang Machinery



Специалисты по обслуживанию Лю Синь Цян и Ци Кай в Zhejiang Liyang Machinery

ТВОРЧЕСКИЙ ПОДХОД К СОВМЕСТНОЙ РАБОТЕ

Разработчики Volvo CE возглавляют постоянные поиски инновационных решений, проводимые компанией

Джеймс Гиббонс / Фотографии: Густав Мортенссон

Управление виртуальным экскаватором

Руководитель отдела проектирования Volvo Construction Equipment Сидни Леви называет себя координатором. Он считает, что для достижения наилучших результатов необходимо объединить мысли и идеи максимально широкого круга различных людей, которые хорошо знают особенности отрасли, — от разработчиков и инженеров до техников и конечных пользователей — и обратить этот опыт на разработку инновационных продуктов.

«Разумеется, если отдел разработки продуктов проделает хорошую работу, это поможет повысить эффективность работы клиентов, что является нашей основной целью, — говорит Леви, — но мы также хотим хоть немного их впечатлить». Это еще одна из задач Сидни Леви: предоставлять клиентам решения даже для тех проблем, о существовании которых некоторые из них и не подозревали.

СОВМЕСТНАЯ РАБОТА

Мы встретились с Леви в офисе CPAC Systems в Мельндале неподалеку от Гетеборга, второго по величине города Швеции. CPAC является стопроцентной дочерней компанией Volvo, специализирующейся на решении проблем с помощью технологий и повышении отдачи от технологий для клиентов.

«Технологии — это, конечно, замечательно и здорово, — говорит Грегер Ланден, технический директор строительного сегмента CPAC, — но сами по себе технологии не имеют ценности, если они не дают клиенту чего-то реального». Как говорят в CPAC, они не против заново изобрести колесо, и, возможно, именно поэтому им так хорошо работаете вместе с отделом разработки продуктов, возглавляемым Леви.

«Думаю, сотрудничество CPAC с Volvo — не только с отделом разработки продуктов, но и с владельцами техники Volvo, и техническим отделом Volvo — является крайне важным для снижения рисков при создании такого решения», — говорит Леви.

В одной из комнат расставлены стулья, видимо, для проведения серьезных переговоров, хотя наличие барабанной установки, электрогитар, усилителей и россыпи игрушек свидетельствует о том, что время от времени это место используется детьми, которых сотрудники иногда приводят с собой на работу. Также в комнате есть комплект виртуальной реальности: пользователь надевает очки и управляет виртуальным экскаватором при помощи двух манипуляторов, а трехмерное изображение, которое он видит, дублируется на большом экране. Такой занятный комплект явно понравится подросткам с техническим складом ума, но, как и большая часть представленного здесь оборудования, он предназначен для серьезных целей.

МОДЕЛИРОВАНИЕ

По всей территории компании мы видим экспертов и технических специалистов, которые усердно работают над написанием компьютерного кода и проверкой своих идей. Они постоянно консультируются друг с другом, а когда этого оказывается недостаточно, используют удивительно реалистичный тренажер экскаватора. Из открытой кабины тренажера открывается вид на виртуальный карьер, но — самое главное — тренажер оснащен работающей системой Volvo Co-Pilot с функцией Dig Assist. Специалисты с ноутбуками на коленях проводят на водительском сиденье долгие часы, испытывая возможности экскаватора, делая многочисленные записи и, по- ➔



Планшет с сенсорным экраном Co-Pilot в кабине

видимому, продолжая писать код. Текущая используемая версия Dig Assist уже пересматривается на предмет возможного улучшения.

Co-Pilot — это экранный интерфейс на базе планшета на Android, который информирует оператора и руководящий состав о ходе работ, а также позволяет настраивать такие параметры, как, например, угол наклона ковша, профиль траншеи или глубина копания. Если настроить все заранее, работа оператора станет проще, при этом будет сохранен точный отчет о проделанной работе для сотрудников в офисе. Для достижения такого результата потребовались совместные усилия.

«Мы с рядом коллег посетили различные рабочие площадки и попытались понять суть проблем, стоящих перед клиентами, — говорит Леви. — Мы перебрали множество решений, и нам удалось найти способ более эффективного, а также более приятного взаимодействия между людьми».

Довольно часто во время таких выездов мы выявляем более быстрые способы достижения лучших результатов с помощью технологий, которые никогда не приходили клиентам в голову.

«Точно, — соглашается Магнус Андерссон, главный разработчик отдела практического применения решений Volvo CE. — Нужно искать нереализованные потребности клиента, применять творческий подход, нужно быть ближе к клиенту и, по сути, находить новые пути для решения его проблем».

Андерссон демонстрирует работу Dig Assist на планшете Co-Pilot,

установленном на тренажере, пока другой специалист тестирует его, пытаясь определить возможные улучшения. Тем временем два других члена команды уже исследуют возможности для создания следующей версии приложения.

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ЦЕННОСТЬ

Развитие Co-Pilot не всегда проходит идеально гладко, и иногда между различными участниками процесса — в основном это Volvo CE, отдел разработки продуктов и CPAC — возникают разногласия. Ричард Берклинг, генеральный директор CPAC, называет их «творческими трениями». Он признает, что в результате совместных творческих усилий его компания и отдел разработки продуктов Леви пришли к пониманию того, что могут продуктивно работать вместе.

«Оглядываясь назад, могу с уверенностью заявить, что они [Леви и его команда] внесли очень важный вклад в тот факт, что нам удалось всего за два с половиной года выпустить продукт, открывающий перед Volvo CE совершенно новые бизнес-возможности, — говорит он. — Им удалось посмотреть на ситуацию с точки зрения клиента даже лучше, чем это могли сделать Volvo CE и CPAC. Они снова и снова спрашивали мнение клиентов о дизайне интерфейса, пока не получили ясные результаты. Уверен, это позволило сэкономить много времени и значительно сократить затраты на разработку».



За рычагами управления тренажера экскаватора



Работа с моделью стрелы экскаватора



Сидни Леви



Ричард Берклинг

ВО ВРЕМЯ ВЫЕЗДОВ МЫ ВЫЯВЛЯЕМ БОЛЕЕ БЫСТРЫЕ СПОСОБЫ ДОСТИЖЕНИЯ ЛУЧШИХ РЕЗУЛЬТАТОВ

В конечном итоге важна ценность решения для клиентов, с чем с готовностью соглашается Леви. «Сам по себе отдел разработки продуктов не создает особой ценности, — признает он. — Мы создаем ценность, когда сотрудничаем с другими отделами. Результатом совместной работы становятся новые идеи и новые процессы, опираясь на которые отдел разработки продуктов может быстро создать новые прототипы, проанализировать их вместе с многопрофильной группой инженеров и в итоге реализовать решения, которые идеально подойдут для наших клиентов».

Система Co-Pilot уже включает Dig Assist, Load Assist (см. статью на стр. 36) и Compact Assist, а функция Pave Assist будет выпущена в ближайшее время. Все они постоянно обновляются, чтобы опережать требования времени.

«На самом деле, это не только наша работа, — подчеркивает Леви. — На каждом из нас лежит ответственность за оценку и принятие правильных решений о том, что действительно важно и какие задачи мы хотим решить как компания.»

ЛЕГКОСТЬ ОБРАЩЕНИЯ С ТЯЖЕЛЫМИ ГРУЗАМИ

Volvo CE тесно сотрудничает
с клиентами для разработки
нужных им технологий

Джеймс Гиббонс

Фотографии: Густав Мортенссон

Оператора Лейфа Андерссона нельзя обвинить в том, что он несерьезно относится к своей работе: безусловно, он относится к ней очень серьезно. Просто ему нравится, каким образом планшет Volvo Co-Pilot с системой Load Assist помогает ему ее выполнять. И это не удивительно, ведь он сыграл свою роль в ее разработке.

Андерссон работает оператором колесного погрузчика Volvo L180H в шведской многонациональной строительной компании Skanska на карьере недалеко от Гетеборга. В 2015 году он посетил завод колесных погрузчиков Volvo Construction Equipment в Арвике в провинции Верmland на западе Швеции, где увидел прототип Co-Pilot, и тот настолько его заинтересовал, что Андерссон согласился испытать его на новой машине. Работая в тесном сотрудничестве с техническими специалистами Volvo, он предложил варианты улучшения системы и доволен результатом.

«Мне он очень нравится, — говорит Андерссон. — Я очень доволен поездкой. Было здорово. И интересно».

Интерфейс «человек-машина» сводится к тому, насколько удобно людям работать с технологиями: в случае с Load Assist Лейф Андерссон остался как нельзя более доволен. «Мне нравится интерфейс Co-Pilot, — говорит он. — Все очень понятно и наглядно. Volvo проделала большую работу, чтобы сделать его таким удобным. Мне нравится, что для выполнения таких действий, как обнуление нагрузки, достаточно нажать одну кнопку». →

СО-PILOT ПЕРЕДАЕТ ИНФОРМАЦИЮ В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ



У Volvo CE налажена тесная связь с операторами, которые используют конечный продукт



Дэниел Серни, Volvo CE



Скотт Хейлок, Volvo CE

ФИЛОСОФИЯ

Именно эта тесная связь с операторами, которые используют конечный продукт, является важной частью мышления Volvo CE.

«Одним из принципов, лежащих в основе Co-Pilot, является своевременное предоставление клиентам услуг, которые им нужны, — объясняет Скотт Хейлок, руководитель отдела услуг повышения эффективности Volvo CE. — Мы постарались разработать приложения, которые, на наш взгляд, удовлетворяют насущные потребности клиентов, а затем начали сотрудничество с операторами, такими как Лейф Андерссон, для дальнейшего совершенствования интерфейса. Мы хотели убедиться, что решение им помогает, потому что его конечной целью является предоставление операторам в кабине информации и указаний для более эффективной работы». И более экономичной: за счет очень точного взвешивания груза система Load Assist, если установить ее на каждом погрузчике, сможет устранить необходимость в дорогостоящих платформенных весах. Гарантировать абсолютно точную загрузку каждого самосвала можно будет и без них.

Более того, Co-Pilot автоматически передает собранную информацию руководителям рабочей площадки, используя для этого телематическую систему Volvo CareTrack, которая контролирует работу машин.

«Оператор сразу видит результат в своей кабине, — говорит Дэниел Серни, коммерческий директор отдела услуг повышения эффективности Volvo CE, — но данные также доступны сотрудникам офиса через CareTrack и могут быть загружены в облако».

УНИВЕРСАЛЬНОСТЬ

Серни также подчеркивает, что Load Assist работает не только с ковшами, но и с другим навесным оборудованием.

«Еще одной отличной особенностью Load Assist для Volvo CE является тот факт, что систему можно использовать и для другого навесного оборудования, например вилочного захвата для поддонов», — говорит он.

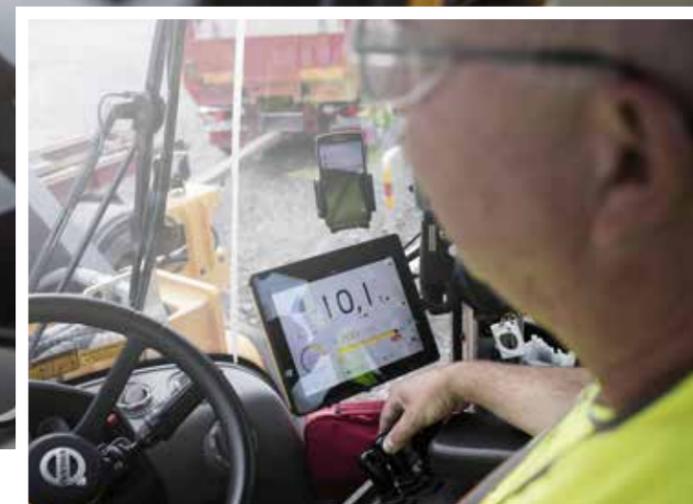
Чтобы продемонстрировать универсальность системы, Андерссон перенес дорожный знак с тяжелым бетонным основанием при помощи

вилочного захвата, который был быстро закреплен на погрузчике.

«С помощью Co-Pilot я могу нагрузить больше тонн груза в день и сделать это быстрее, так что я очень доволен системой». В разных частях машины установлено множество датчиков, которые могут, например, измерить давление в гидравлической системе или определить положение рамы колесного погрузчика, подъемных рычагов и механизма наклона. Затем эта информация обрабатывается для точного расчета нагрузки, независимо от возможной сложности движений ковша.

Благодаря Co-Pilot операторы получают всю необходимую информацию — даже изображение с камеры заднего вида — на экране планшета, продолжая при этом видеть информацию о загрузке. По словам Андерссона, он высоко ценит эту функцию.

«Включив камеру заднего вида, я продолжаю видеть целевые цифры практически так же хорошо, как при выключенной камере, — говорит он. — Это позволяет легко отслеживать все показатели, даже если в кабине только один экран». Сенсорный экран заменяет собой множество консолей управления. Это сокращает необходимое количество экранов



в кабине и позволяет сосредоточиться на главной информации, что значительно повышает производительность работы, уменьшает напряжение и позволяет оператору работать более безопасно.

Андерссон объясняет, что при возникновении проблемы он может позвонить выделенному техническому специалисту Volvo CE, и тот поможет ее решить. Это работает в обе стороны: когда у специалиста Volvo CE возникает вопрос, он, в свою очередь, обращается за помощью к Андерссону. «Мы помогаем друг другу», — говорит Андерссон.

Еще одним преимуществом Co-Pilot является возможность вести точные записи, если оператор работает один — без поддержки группы сопровождения.

«В Co-Pilot встроено решение для управления заказ-нарядами, — говорит Хейлок. — Приложение позволяет создавать заказ-наряды и отслеживать информацию, загружая ее на USB-накопитель».

А установив SIM-карту, можно отправлять информацию на домашний или офисный компьютер. Похоже, что Load Assist не только помогает ровнять грунт, но и уравнивает правила игры. **W**



Фредерик Ластре, руководитель отдела проектирования Volvo CE в Центральной Европе, и Валентина Эрикссон, директор по стратегии и связям Volvo CE

ИДЕАЛЬНЫЕ ПАРТНЕРЫ

Посредством регулярных контактов с основными поставщиками компания Volvo Construction Equipment способствует развитию хороших отношений, которые очень важны для обеих сторон

Найджел Гриффитс

В условиях масштабной глобализации и быстрой индустриализации новых рынков такие компании, как Volvo CE, должны быстро реагировать на изменения ситуации. Для этого необходимы прочные долгосрочные отношения с поставщиками.

Volvo CE регулярно приглашает своих основных поставщиков на встречи с высшим руководством Volvo CE для обсуждения стратегических вопросов. Эти региональные встречи в Европе, Азии и Северной Америке приобретают для Volvo CE все большее значение, объясняет Рахми Топтас, директор по развитию отношений с поставщиками в Европе, представляющий подразделение закупок и работы с поставщиками.

«Собирая вместе высшее руководство Volvo CE и наших основных поставщиков, мы получаем возможность быстро изложить нашу стратегию всем заинтересованным сторонам. Мы также можем принять участие в открытом обсуждении и получить ценную обратную связь от наших производственных партнеров.

Разумеется, быть поставщиком Volvo CE иногда бывает нелегко, — признает Топтас. — Мы очень требовательны. Стандарты для наших поставщиков близки к требованиям автомобильной отрасли: поставки точно в срок, низкий уровень запасов на складе, гарантированное качество и т. д. Volvo CE также заметно продвинулась в развитии зеленой цепочки поставок, которая является обязательным условием для поставщиков.

Чтобы быть поставщиком Volvo CE, необходимо работать с нами в одной цепочке. Мы не можем быстро менять наши собственные стратегии и ассортимент продукции, если поставщики не способны



Крупнейшие поставщики Volvo CE в Европе собираются вместе



Рахми Топтас, директор по развитию отношений с поставщиками в Европе, Volvo CE

ЗЕЛЕНАЯ ЦЕПОЧКА ПСТАВОК ЯВЛЯЕТСЯ ОБЯЗАТЕЛЬНЫМ УСЛОВИЕМ

за нами угнаться. Они являются экспертами в своих областях и часто помогают найти рациональные решения. Если обе стороны сделают все правильно, это окупит себя сторицей».

Поставщики Volvo CE предоставляют все основные компоненты машин, начиная с шасси, коробок передач и силовых агрегатов и заканчивая простыми винтами и болтами. Всё вместе это составляет огромный объем деталей и большие годовые расходы.

ДВИЖУЩИЕСЯ ЦЕЛИ

«Поставщики играют ключевую роль в том, как мы создаем наши машины. Каждая закупаемая нами деталь должна идеально подходить по размеру и безупречно выполнять свои функции, обеспечивая гарантированный уровень качества», — говорит Топтас.

«Мероприятия, проводимые во время Дней поставщика, пользуются успехом на протяжении многих лет и высоко ценятся нашими поставщиками, — добавляет он. —

Эти встречи дают возможность открыто делиться с ними информацией. Мы можем откровенно говорить о направлениях развития наших предприятий, чтобы наши поставщики правильно понимали наши приоритеты. В конечном итоге мы стремимся к долгосрочным отношениям, которые будут выгодными для обеих сторон. Если они не удержатся на плаву, то утонем и мы. Мы нужны друг другу в долгосрочной перспективе».

«Для Volvo CE важно знать, как поставщики реагируют на наши стратегические планы, и получать от них конструктивную обратную связь, — продолжает Топтас. —

В прошлом речь шла о трехлетней стратегии развития нашего бизнеса, но теперь все меняется очень быстро, а многие цели постоянно смещаются. Так что этот дискуссионный форум действительно помогает совместными усилиями определить наши дальнейшие действия».

«Обстановка на глобальном рынке становится все более сложной. Конкуренция постоянно ужесточается, и мы должны быть лучшими в деле внедрения необходимых изменений, превращая их в наши конкурентные преимущества», — говорит он.

21–22 сентября во время Европейских дней поставщика в брюссельской штаб-квартире компании проводились презентации и обсуждения, на которых побывали более ста крупнейших поставщиков Volvo CE из Европы.

«Эти поставщики очень важны для нашего бизнеса, а мы очень важны для них, — подчеркивает Топтас. — Наши заказы часто составляют от 10 до 30 % от их оборота. Это также удобный повод провести индивидуальные встречи с поставщиками из отдаленных регионов и наладить с ними личные отношения».

ПРАВИЛЬНО С ПЕРВОГО РАЗА

Первостепенное внимание во время Дней поставщика 2016 было уделено вопросу обеспечения правильного взаимодействия в рамках цепочки поставок с первого раза. Такой подход будет способствовать дальнейшему укреплению конкурентоспособности и гарантировать удовлетворенность клиентов.

В двухдневном совещании приняли участие руководящие лица Volvo CE, а также высшее руководство поставщиков и их менеджеры по работе с ключевыми клиентами. Руководители Volvo CE представили обзор мирового рынка сбыта продукции компании, показав, в каком направлении движется компания, какие трудности испытывает и какие узкие места предвидит.

«Важно, что мы сообщаем эту важную информацию напрямую руководящим лицам, — говорит Топтас. — В этом году мы сделали упор на поставке наших будущих новых продуктов "правильно с первого раза". Правильно в плане качества, затрат и дисциплины поставок, и мы не достигнем этого, не имея подходящих поставщиков, с которыми у нас налажены правильные отношения.

В недавнем прошлом мы провели ряд встреч, посвященных таким вопросам, как адаптивность поставщика и сокращение сроков поставки. С момента этих встреч мы добились заметных успехов в плане качества, затрат и дисциплины поставок и наблюдаем значительное улучшение в отношении сроков выполнения заказов, точности поставок и показателей качества».

«Под крылом» Топтаса трудятся 50 специалистов по развитию отношений с поставщиками. Его команда работает над улучшением показателей качества, затрат и дисциплины поставок с помощью методов бережливого производства. «Если мы сталкиваемся с какими-либо трудностями, мы идем с проблемой к нашим поставщикам и вместе с ними ищем способы оптимизации производства и поставок, а также выявления и устранения брака.

Я считаю, что сегодня мы располагаем хорошей базой поставщиков, которая основана на долгосрочных отношениях и тесном сотрудничестве. Мы нуждаемся в них так же сильно, как и они в нас. Все дело в доверии и взаимопонимании. Без поставщиков мы далеко не уйдем». ☒

МАЛЕНЬКОЕ ЧУДО ТЕХНИКИ

Volvo и LEGO® Technic снова объединили свои усилия, чтобы создать точную действующую копию нового колесного экскаватора EW160E

Брайан О'Салливан

Volvo Construction Equipment и LEGO Technic разделяют страсть к созданию лучших продуктов, поэтому вполне естественно, что, когда эти две компании объединились для создания масштабной LEGO-модели нового колесного экскаватора Volvo EW160E, конечный результат получился просто великолепным. Отношения были настолько близкими, а желание получить идеальную копию машины настолько сильным, что когда главному конструктору Volvo показалось, что выхлопная система прототипа получилась недостаточно совершенной, дизайнеры LEGO дали ему несколько знаменитых цветных деталей и сказали: «Ладно, делайте сами».

Конечный результат поражает воображение. Модель, состоящая из 1166 элементов, сполна вознаградит за часы, которые будут потрачены на ее сборку. Благодаря поворотной платформе, подъемной кабине, двухстворчатому грейферному ковшу и пневматической стреле машина выглядит очень реалистично. Модель предназначена главным образом для детей старше 10 лет, но ее настолько сложно и интересно собирать, что удовольствие от этого получают и взрослые.

Это не первый раз, когда в модельном ряду LEGO Technic появляется машина Volvo, — в 2014 году звездой стал колесный погрузчик Volvo L350F. В 2016 году команда LEGO Technic захотела сделать экскаватор, но немного отличающийся от обычного.

«Мы знали, что хотели создать колесный экскаватор, но при этом хотели сделать нечто особенное, — говорит Эндрю Вудман, главный конструктор LEGO Technic. — Увидев подъемную кабину Volvo, мы поняли, что это то, что нужно».

СЕКРЕТНАЯ ПОЕЗДКА

Момент оказался просто идеальным, так как сверхсекретная разработка нового колесного экскаватора EW160E как раз подходила к концу. Уровень доверия между двумя компаниями настолько высок, что Volvo пригласила Вудмана, дизайнера модели Олава Крейгаарда и руководителя по маркетингу Нильса Хенрика Хорстеда посетить завод



Volvo в городе Конц в Германии. Дизайнер лично обследовал реальную машину и прошел всестороннюю экскурсию по производственной линии, чтобы посмотреть, как все работает. Ему даже дали поуправлять экскаватором. «Благодаря такому тесному знакомству дизайнер понял, как должна выглядеть версия LEGO Technic, — говорит Вудман. — Например, он узнал, что основание стрелы в задней части машины расположено не по центру, а с небольшим смещением. Стрела модели LEGO теперь тоже немного смещена в сторону».

Тщательно изучив особенности реальной машины, дизайнер смог с первого раза добиться впечатляющего сходства модели с прототипом. «Коллеги из Volvo были поражены таким быстрым и качественным результатом, а затем помогли нам отточить детали, — рассказывает Вудман. — Они помогли добиться правильных пропорций, а также улучшить поручни, крепление ковша и даже форму выхлопной трубы».

КАК В ЖИЗНИ

Окончательная модель представляет собой миниатюрный шедевр, обладающий многими возможностями реальной машины. Стрела работает, кабина поднимается и опускается, экскаватор оснащен отвалом, выносными опорами и рулевым управлением, а у сиденья оператора даже есть подлокотники.

Модель снабжена пневматической системой, которая приводится в действие совершенно новым ручным насосом. Рассматривался также вариант применения электрических двигателей и приводов, но использование пневматики показалось более аутентичным решением. «Мы хотели создать собственную версию гидравлической системы машины, — рассказывает Вудман. — Вместо масла в ней используется воздух, но принцип приложения давления через систему труб такой же, как в реальной машине, и давление воздуха может быть перенаправлено →





на выбранную функцию, как в реальной машине».

По-видимому, создание одной модели показалось авторам недостаточно сложной задачей, и второму дизайнеру, Милану Рейнделу, поручили создать вторую альтернативную модель из тех же деталей LEGO. Задача была решена, и у покупателя появился выбор: собрать колесный экскаватор EW160E или впечатляющий компактный колесный погрузчик Volvo L30G. «Забавно, что и L30G, и EW160E производятся на одном заводе Volvo в Германии», — говорит Вудман.

Вместе с EW160E можно использовать дополнительный модуль модернизации системы питания, который включает в себя аккумулятор и двигатель для установки внутри модели. Этот модуль снабжает энергией компрессор пневматической системы и лампочки на кабине.

ТРУДНАЯ ЗАДАЧА

С учетом такого большого количества функций и элементов, втиснутых в такой компактный корпус, собрать EW160E не так-то просто. В чем же секрет правильной сборки?

«Процесс сборки является непосредственной частью игры. В этом и заключается главное удовольствие — узнавать, как взаимодействуют детали машины и как она работает. Игра с собранной моделью является дополнительным бонусом, — говорит Вудман. — Так что при сборке не нужно торопиться, это же не фаст-фуд. Мы рекомендуем расположиться в спокойном месте дома, разложить все детали и тщательно следовать инструкциям, уделив процессу столько времени, сколько вам нужно. А справившись со сборкой, вы сможете играть с использованием всех функций, как будто управляете реальной машиной».

Хороший баланс функциональных возможностей и сложности делает LEGO Technic EW160E лакомым кусочком. Модель вышла на рынок 1 августа, и продажи уже превзошли все ожидания. Это еще сильнее укрепило отношения с Volvo, которые с самого начала несли пользу обеим компаниям.

«Volvo действительно приложила активные усилия для успеха этого проекта, — говорит Вудман. — Мы разделяем одну страсть и одинаково мыслим, поэтому работать вместе было очень весело. Мы гордимся нашим сотрудничеством с Volvo, и будем рассматривать его как эталон при взаимодействии с партнерами в будущем».



МОРЕ ЛЕГЕНД

Моряки готовятся к своему самому большому испытанию — предстоящей гонке Volvo Ocean Race

Джулия Зальцман

Как раз тогда, когда начало казаться, что ничего сложнее уже не придумать, они подняли ставки! Гонка уже и так была самым изнурительным в физическом и моральном смысле соревнованием в мире профессионального парусного спорта, так что, несомненно, новый маршрут Volvo Ocean Race 2017–18 года позволит отделить зерна от плевел.

Маршрут 2017–18 года имеет самую большую протяженность в истории гонки — 45 000 морских миль, — пересекает четыре океана и заходит в 11 крупных городов на пяти континентах, при этом на Южный океан приходится в три раза больше миль, чем во время предыдущей гонки.

Как и в прошлый раз, участники отплывают из Аликанте в конце 2017 года и совершают рывок на 700 морских миль до Лиссабона в Португалии. Затем флотилия выдвигается на юг по направлению к Кейптауну в Южной Африке, после чего участников ждет несколько

недель грандиозных испытаний в Антарктике: командам предстоит преодолеть 12 500 морских миль по Южному океану, бурные ледяные воды которого являются зоной постоянных циклонов. Это поистине незаурядная задача. Даже лучшие моряки мира не знают, чего ожидать от Южного океана.

«Этот этап плавания сильно отличается от остальной части гонки. Это место, где рождаются легенды, а люди находятся на абсолютном пределе своих возможностей», — говорит Марк Тернер, недавно назначенный на должность генерального директора гонки.

ДЛИННЫЕ ЭТАПЫ

Новый маршрут по Южному океану не только пощекочет нервы участников, но и позволит исключить два очень длительных и →

ЭТО ОЧЕНЬ МОЩНАЯ ГЛОБАЛЬНАЯ БИЗНЕС-ПЛАТФОРМА



Недавно назначенный генеральный директор гонки Марк Тернер

утомительных (со спортивной точки зрения) отрезков до Абу-Даби и затем Китая, проходивших по низким широтам. Вместо этого вся флотилия направится на север через экватор до Гонконга, преодолев один из самых длинных этапов в истории гонки.

Лодки сделают остановку в еще одном китайском городе, Гуанчжоу, где будет проведена портовая гонка и полный набор мероприятий, а затем возобновят путь из Гонконга до новозеландского города Окленд. Затем их путь снова пролегает через Южный океан, вокруг печально известного мыса Горн и по южной части Атлантического океана до города Итажаи на юге Бразилии.

«Исключив из уравнения Абу-Даби, мы потеряли Ближний Восток как один из коммерчески ценных участков гонки, — говорит Тернер, — но с точки зрения бизнеса гонка все еще включает 11 отличных остановок. Мы посетим два новых места: легендарный Гонконг — деловой центр Юго-Восточной Азии — и Гуанчжоу на материке — один из четырех городов первого уровня в Китае. Гонка впервые заходит в город первого уровня, так что оба эти места очень важны».

Если считать в морских милях, то из-за нового этапа по Южному океану маршрут регаты будет самым длительным за всю ее историю, однако на самом деле она будет проходить значительно быстрее. По словам Тернера, средняя скорость лодки будет на 4 узла быстрее, а средняя скорость по всему миру будет почти на треть выше, чем во время предыдущей гонки.

НАПРЯЖЕННЫЕ УСЛОВИЯ

«Это очень пустынное и суровое место, а его погодные условия заставят участников дойти до предела своих возможностей. Это, наверно, одно из немногих мест в мире, где им придется сбрасывать скорость

вместо того, чтобы попытаться любыми средствами ее набрать, и здесь их поджидают наиболее серьезные нагрузки и стресс».

По словам Тернера, изменение маршрута окажет большое влияние на гонку, на важные аспекты и даже на тип моряков, которые примут в ней участие. Оба этапа по Южному океану будут награждаться двойными очками, так что их ценность возрастает вдвое.

«Существует тонкая грань между отчаянным желанием обеспечить свою безопасность и не менее отчаянным стремлением победить, и эта грань является ключевым аспектом всей регаты, но особенно сильно она проявится в Южном океане. Эта часть океана снова получает особое значение — именно здесь будут наиболее сильно проявляться успехи и неудачи, а также страх и радость участников. На этапе от Кейптауна им придется пройти по нижней части Индийского океана. Этот участок славится тем, что часто застаёт моряков врасплох, так что не всем командам понравится это место, но любой моряк хочет бросить ему вызов и одержать победу», — объясняет Тернер.

Из Бразилии путь команд идет обратно в северное полушарие к городу Ньюпорт в штате Род-Айленд на восточном побережье США, затем им предстоит рывок по Северной Атлантике, и в мае 2018 года они должны прибыть в столицу Уэльса, город Кардифф. Затем команды ждут короткий, но сложный этап до места предпоследней остановки в шведском городе Гетеборг, после чего они выходят на финишную прямую до голландского города Гаага.

«Одним из основных приобретений гонки является тот факт, что мы впервые за последние 12 лет возвращаемся в Великобританию, — говорит Тернер. — Великобритания является местом зарождения гонки, и, по-моему, такой возврат к истокам очень важен. Мы действительно во многих отношениях возвращаемся к нашим корням, но это не помешает нам охватить все главные континенты и множество крупных рынков,

чтобы поддержать эту чрезвычайно мощную глобальную бизнес-платформу на плаву».

Для самого Тернера должность генерального директора гонки стала результатом успешной работы в качестве исполнительного директора OC Sport. Эта компания управляла командой Dongfeng Race Team, когда та заняла третье место на гонке 2014–15 года. Это была первая парусная команда из Китая, принявшая участие в регате Volvo Ocean Race, а ее участники стали первыми в истории моряками из Китая, которые приняли участие в мировых соревнованиях по парусному спорту вдали от берега.

«Они оказали упорное сопротивление, прошли сложный курс обучения по собственной программе и вернулись героями, — говорит Тернер. — В ближайшее время мы ожидаем возврата команды Dongfeng Race Team версии 2. Это была очень успешная кампания, спонсоры были очень довольны, а сообщество поклонников парусного спорта в Китае получило большой толчок к развитию. Это также был

первый случай спонсорской поддержки большого спорта со стороны государства в Китае, так что как пример использования спорта и Volvo Ocean Race в Китае это была очень мощная кампания».

Однако в 2017–18 году в центре внимания Тернера и его команды находится коммерческий аспект регаты, и, конечно же, вывод на стартовую линию восьми лодок новой конструкции. «Мы находимся в хорошей форме по сравнению с гонками прошлых лет, но нам предстоит сделать еще очень многое, чтобы эти команды могли стартовать».

Если взглянуть в будущее, то думаю, что благодаря текущим изменениям и дополнениям нам удалось повысить коммерческую ценность гонки. Ближний Восток будет оставаться для нас важным регионом, но не стоит забывать, что мы можем открыть для бизнеса множество других областей, которые также повысят ценность регаты. В будущем все возможно; мы не ограничены каким-то одним регионом», — заключает Тернер. ☒

Марк Тернер ранее работал с Dongfeng Race Team, первой парусной командой из Китая, которая приняла участие в гонке

ЛЮДИ НАХОДЯТСЯ НА АБСОЛЮТНОМ ПРЕДЕЛЕ СВОИХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ





БИТВА ПОЛОВ

Из кого получаются лучшие операторы — из мужчин или женщин? *Spirit* проводит веселые соревнования.

Текст и фотографии: Брайан О'Салливан

Когда-то увидеть женщину в кабине оператора было в диковинку, но с увеличением числа женщин-операторов акцент сместился с вопроса «Должны ли женщины управлять машинами?» к вопросу «Кто лучше справляется с работой оператора — мужчины или женщины?».

Редакция *Spirit* решила, что этот вопрос заслуживает ответа. Итак, вооружившись блокнотом, секундомером и тремя дьявольски сложными задачами, мы отправились в современный Центр обслуживания клиентов Volvo CE в шведском городе Эскильстуна вместе с двумя лучшими операторами, которых нам удалось найти, — одним мужчиной и одной женщиной.

В соревновании приняли участие Фредрик Шёдин, 35-летний инструктор Центра обслуживания клиентов, имеющий более чем 10-летний опыт эксплуатации самосвалов, экскаваторов и колесных погрузчиков, а также Ханна Янссон, 24-летний оператор колесного экскаватора EW140, последние шесть лет работающая на шведского



Фредрик Шёдин



Ханна Янссон

подрядчика по строительству автомагистралей и проведению земляных работ Br Engström. Оба имеют большой опыт работы с техникой, и оба описывают свои таланты как «средние». Оба также соглашаются с тем, что хороший оператор должен обладать такими навыками, как интерес к работе, спокойствие и способность ладить с людьми. И оба с малых лет имеют дело с техникой: Ханна выросла на ферме, а Фредрик «управлял» своим первым экскаватором в двухлетнем возрасте, сидя на коленях у отца, и было это в 1983 году.

По словам Фредрика, его любимой машиной является экскаватор Volvo EC220: «Он плавный, мощный, быстрый и отлично справляется с задачами, такими как разглаживание грунта». Фредрик утверждает, что секретом хорошего оператора является «рациональное планирование последовательности работ», а Ханна, которая отдает предпочтение колесным экскаваторам, говорит, что ключом является «спокойствие и внимание».

ЗАДАЧА 1. ЗАКРЫТЬ СПИЧЕЧНЫЙ КОРОБОК С ПОМОЩЬЮ ЭКСКАВАТОРА VOLVO EC750E

Сложно ли закрыть спичечный коробок? Вообще-то довольно сложно, даже если использовать новый 75-тонный экскаватор Volvo CE EC750E. Оператор сидит высоко над землей и находится на расстоянии более 6 метров от маленького коробка, так что для решения этой задачи необходимы отличная координация движений, осторожность и хорошее чувство расстояния и перспективы. И здесь очень кстати оказываются чувствительная и плавная гидравлическая система EC750E, хороший обзор из кабины и удобное расположение элементов управления.

Задача такова: изначально ковш находится на земле; оператор должен как можно быстрее закрыть коробок ковшом, при этом за каждый миллиметр неполного закрытия коробка начисляется одна штрафная секунда. В случае падения или повреждения коробка — что вполне может произойти в ветреную погоду — участник дисквалифицируется. Секундомер останавливается, когда ковш возвращается в исходное положение.

Фредрик: 1 минута 20,48 секунды

Ханна: 0 минут 59,32 секунды плюс 5 штрафных секунд за то, что коробок остался открыт на 5 мм; итоговый результат: 1 минута 04,32 секунды

Результат: Ханна 1 — Фредрик 0



ЗАДАЧА 2. СЛАЛОМ НА СОЧЛЕНЕННОМ САМОСВАЛЕ VOLVO A25G

Поскольку простое маневрирование на 23-тонном сочлененном самосвале по 60-метровой трассе и преодоление четырех контрольных точек показалось нам недостаточно сложной задачей, в процессе этого соревнования оператор должен как можно быстрее проделать этот путь, двигаясь не только передним, но и задним ходом. Недавно выпущенный самосвал A25G является самым маленьким самосвалом Volvo CE, однако слаломные стойки разнесены на расстояние, лишь немного превышающее длину машины, так что это состязание проверяет способность оператора ориентироваться в пространстве и точность. А с учетом того что за столкновение со стойкой добавляется 10 штрафных секунд, участники должны найти нужный баланс между скоростью и точностью.

Поскольку в своей работе Ханна не сталкивается с управлением самосвалом, шансы Фредрика на успех явно выше. На этот раз первой к заданию приступает Ханна. В итоге ни один из операторов не набрал штрафных очков, а победу одержал Фредрик.

Ханна: 1 минута 45,72 секунды

Фредрик: 0 минут 57,24 секунды

Результат: Ханна 1 — Фредрик 1



УГОЛОК ОПЕРАТОРА

ЗАДАЧА 3. ЗАВЯЗАТЬ УЗЕЛ С ПОМОЩЬЮ КОЛЕСНОГО ЭКСКАВАТОРА VOLVO EW150E

В рамках этого состязания необходимо поднять веревку с земли, перекинуть ее через деревянный каркас, завязать узел, а затем поднять верхнюю балку каркаса с опорных стоек. Для выполнения этих действий участники используют недавно выпущенный колесный экскаватор Volvo EW150E, оснащенный гидравлическим грейфером Steelwrist X18. Такое сочетание превращает и без того маневренную машину в удивительно ловкий инструмент, который способен на самые точные и тонкие движения.

Состязание подразумевает согласованное выполнение шести различных действий (наклон, управление грейфером, стрелой, манипулятором, поворотным механизмом и перемещение машины) — и все это под давлением фактора времени — таким образом оно помогает понять, насколько мастерски каждый из операторов владеет машиной.

Именно этот тип машин использует в своей повседневной работе Ханна, но Фредрика не смущает его возможное невыгодное положение. «Секрет в том, чтобы не накручивать себя, — говорит он. — Все эти функции только на словах кажутся сложными, но на самом деле, если отпустить ситуацию, все само по себе складывается воедино».

Фредрик: 1 минута 41,51 секунды

Ханна: 1 минута 45,46 секунды

Результат: Ханна 1 — Фредрик 2

ПОБЕДА

В общем итоге победителем оказался Фредрик, но оба участника шли очень близко — разрыв в последнем состязании составил всего четыре секунды.

«Завязать узел, конечно, было непросто, но самым сложным оказалось закрыть спичечный коробок, — говорит Фредрик. — Из-за большого расстояния до коробка было трудно правильно определить перспективу и рассчитать дистанцию».

Ханна соглашается: «Экскаватор EC750E такой большой, а спичечный коробок такой маленький!»

Два благовоспитанных соперника жмут друг другу руку, но остались ли они друзьями?

«Нет!», — со смехом отвечают оба. ☺

ПРОГРАММА СЕРТИФИЦИРОВАННОГО ВОССТАНОВЛЕНИЯ СОСТОЯНИЕ, КАК У НОВОЙ ТЕХНИКИ, А ЦЕНА НИЖЕ



VIDEO

Недавно компания Volvo представила новую программу сертифицированного восстановления Certified Rebuild Program, которая защищает финансовые интересы клиентов благодаря возможности восстановления изначальной прочности, долговечности и мощности имеющихся у них машин Volvo за долю от стоимости новой машины. Для максимально эффективного использования ресурсов техники и обеспечения длительного срока службы в программу включен ряд гибких пакетов, сформированных с учетом потребностей различных клиентов. Программа сертифицированного восстановления Volvo обеспечивает эффективное возобновление рабочего процесса с использованием восстановленной машины, которая доставляется сертифицированным дилером Volvo точно по графику. Узнайте, как программа сертифицированного восстановления может сэкономить ваши деньги и продлить срок службы ваших машин — созданных и восстановленных Volvo.

www.volvoce.com
http://open.to/a/SP_VCR_A

ПРОГРАММА ВОССТАНОВЛЕНИЯ

Volvo Construction Equipment



Выпуск нового гусеничного экскаватора EC950E



ОСНОВНЫЕ СОБЫТИЯ 2016 ГОДА

Трибуна для зрителей на мероприятии Volvo CE в Браасе, Швеция



Массивный A60H присоединяется к парку сочлененных самосвалов Volvo CE



Первые сочлененные самосвалы A60H, проданные на выставке Bauma



Президенты и исполнительные директора: Мартин Лундстедт (слева) из Volvo Group и Мартин Вайсберг из Volvo CE в Браасе, Швеция



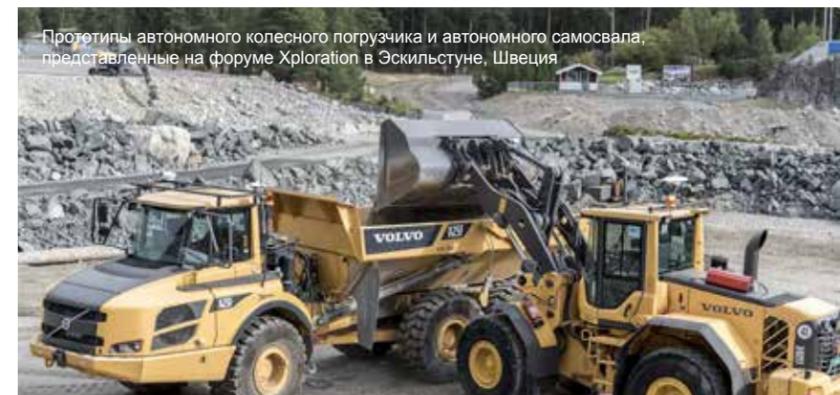
Удостоенная наград система Co-Pilot с функцией Dig Assist



LEGO® Technic создает миниатюрный колесный экскаватор с пневматическим приводом



Концепт автономного грузового транспортера с питанием от аккумуляторных батарей HX1 и прототип гибридного электрического колесного погрузчика LX1, представленные на форуме Xploration в Эскильстуне, Швеция



Прототипы автономного колесного погрузчика и автономного самосвала, представленные на форуме Xploration в Эскильстуне, Швеция

ПРЕДСТАВЛЯЕМ ЭКОЛОГИЧЕСКУЮ ИНИЦИАТИВУ ДЛЯ СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

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