

Hiab method

ASIAKASLEHTI 1/2011

 **CARGOTEC**

Uusi Hiab XS 622
– kuormankäsittelyn
uusi ulottuvuus

08



16 Kattavia jätehuoltoratkaisuja
kaupunkeihin

20 Cargotecin täsmennetty
strategia

28 Turvallisuus etusijalla
nosturisuunnittelussa

Sisältö

- 04 Räätelöityjä nostureita Siemensille
- 06 Cargotec lyhyesti
- 07 Cargotecin operatiivisen johtajan Pekka Vauramon puheenvuoro
- 08 Lisää ulottumaa uudella Hiab XS 622 -nosturilla
- 12 Uutuuksia: Viimeisimmät lanseeraukset ja innovaatiot
- 16 Kaupunkialueiden jätehuolto kasvussa
- 20 Cargotec täsmensi strategiaansa
- 24 Hiab Jonsered 1080 näyttää kykynsä Uudessa-Seelannissa
- 26 Hiab-tuoteperhe pitää Pariisin puhtaana
- 28 Nosturit suunnitellaan uusien turvallisuusstandardien mukaisesti
- 32 Saksalaisella perheyriyksellä pitkä kokemus Hiab-laitteista
- 35 Kestävä kehitys -kolumnistina Agnieszka Beyger, Stargard Szczeciński, Puola

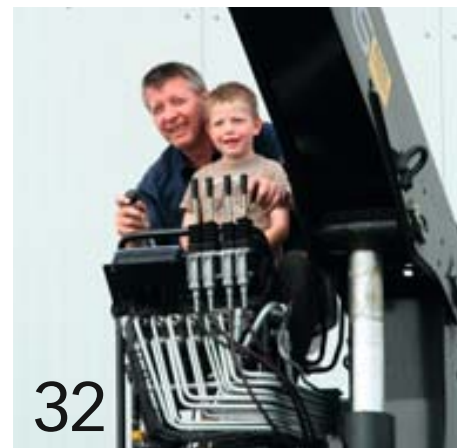


KUVAT Siemens ja Cargotec

Globaalit trendit Cargotecin strategian perustana

Kaupungistuminen, kehittyvien markkinoiden nousu ja teknologisen muutoksen kiihtyminen näyttävät suuntaa Cargotecin toiminnalle.

20



Kansi: Uusi Hiab XS 622.
Kuva: Per Trané

Hiab
method

Hiab Method on Cargotecin asiakaslehti, jonka levikki on noin 20 000. **Toimituskunta:** Maija Eklöf (päätoimittaja), Johan Bohman, Paulo Cardoso, Elizabeth Gibson, Katarina Hoel, Tarjei Isaksen, Bettina Kuppert, Hervé Lherondel, Roger Macknish, Zalao Malaxetxebarria, Ludmila Timonina ja Letty Wong. **Sähköposti:** maija.eklof@cargotec.com **Taitto:** Maggie/Zeeland **Paino:** Punamusta. Artikkelien kirjoittajien tai haastateltavien mielipiteet eivät välttämättä edusta Cargotecin kantaa.



Cargotecin
lukijatutkimus

Vastaa
ja voita
iPad2!

Haluamme tietää, mitä
mieltä olet Cargotecin
asiakaslehdistä.
Kerrothan mielipiteesi
verkossa osoitteessa
[www.cargotec.com/
survey-fi](http://www.cargotec.com/survey-fi)

Samalla voit osallistua
arvontaan, jonka
palkintona on iPad2.

Esipuhe

Täsmennetyt strategian lähtökohtana asiakkaat ja uudet ratkaisut

Vuosi 2010 merkitsi Cargotecille uutta alkua monella rintamalla. On ollut rohkaisevaa havaita, että myönteinen vire yleistyy monissa kuorman- ja lastinkäsittelysegmenteissä, joissa Cargotec toimii. Vaikka kaikki toimialat ja markkinat eivät ole vielä täysin toipuneet talouskriisistä, Cargotecin Industrial & Terminal -liiketoiminta-alue on piristynyt huomattavasti vuoden takaiseen tilanteeseen verrattuna.



Cargotec täsmensi strategiaansa viime syksynä. Strategiassa painotetaan kasvavia markkinoita, huoltopalveluja ja yhtiön sisäistä selkeyttä – ja ennen kaikkea asiakkaiden merkitystä. Tehostimme asiakaspalvelua ja kestävien asiakassuhteiden rakentamista uudelleenorganisoidulla EMEA-alueen (Eurooppa, Lähi-Itä, Afrikka) siten, että jokaiseen maahan perustettiin oma johto-organisaatio.

Muutokset alkavat kantaa jo hedelmää Industrial-liiketoiminnassa. Hiab-kuormausnostureiden, ajoneuvotrukkien ja vaihtolavalaitteiden kysyntä on lisääntynyt erityisesti Skandinaviassa, Saksassa ja Ranskassa, missä rakennus- ja infrastruktuurialan toiminta on alkanut elpyä. Myös terminaaliliiketoiminta on piristynyt: maailman kontinkäsittelyvolyymit ovat kasvaneet 14,5 prosenttia vuoden takaisesta tasosta. Useiden jäädytettujen satamahankkeiden uudelleenkäynnistäminen on antanut Cargotecille mahdollisuuden näyttää osaamistaan ja vankkaa kokemustaan automatisoitujen satamaterminaalien ja muiden kokonaisratkaisujen toimittajana.

Etsimme jatkuvasti uusia tapoja tehostaa asiakkaidemme liiketoimintaa. Tänä keväänä Siemens Wind Powerin kanssa solmimamme puitesopimus on tästä hyvä esimerkki. Se on osoitus kyvystämme tarjota kokonaisratkaisuja tuulivoimatuotannon ja -huollon vaativiin tarpeisiin. Samalla se on osoitus Cargotecin halusta palvella koko uusiutuvaa energiaa tuottavaa teollisuutta.

Tänä keväänä toimimme Hiab XS -valikoimaamme uuden nosturimallin. Hiab XS 622 on todennäköisesti kaikkien aikojen paras nosturi 58 tonnimetrin kapasiteettiluokassa. Tämä painoltaan kevyt mutta nostokapasiteetiltaan erinomainen nosturi on kokoluokassaan merkittävä tekninen virstanpylväs.

Tavoitteemme on helpottaa asiakkaidemme elämää ja parantaa tehokkuutta. Kehitämme jatkuvasti entistä turvallisempia ja käyttäjäystävällisempiä tuotteita, jotka ovat uusimpien vaatimusten mukaisia. Toimimme lähellä asiakasta, ja meidät on helppo tavoittaa. Alan kattaavin, maailmanlaajuinen jakelu- ja huoltoverkostomme on valmiina auttamaan, oli haaste sitten millainen tahansa.

Harald de Graaf

Executive Vice President, EMEA



HIAB

Hiab on maailman johtava ajoneuvojen kuormankäsittelyratkaisujen brändi. Kattavaan tuotevalikoimaan kuuluvat Hiab-kuormausnosturit, Hiab Loglift- ja Hiab Jonsered -puutavara- ja kierrätysnosturit, Hiab Multilift -vaihtolavalaitteet, Zepro-, Waltco-, Focolift- ja Del-takalaitanostimet sekä Hiab Moffett- ja Princeton PiggyBack® -ajoneuvotrukit.



Räätälöidyllä ratkaisulla pitkäaikaiseen yhteistyöhön

TEKSTI Randel Wells | KUVAT Siemens

Cargotec on solminut pitkäaikaisen sopimuksen Siemens Wind Power A/S:n kanssa. Siemens Wind Power on maailman johtavia tuulipuistoratkaisujen toimittajia. Cargotec toimittaa Siemensille räätälöityjä nostureita, joita käytetään tuuliturbiinien huollossa ja kunnossapidossa.

Tuulivoimasta on hyvää vauhtia tulossa vakavasti otettava, menestyvä ja puhdas energiavaihtoehto. Kansainvälinen tuulienergiakomitea GWEC (Global Wind Energy Council) arvioi, että peräti 22 prosenttia maailman energiantarpeesta voitaisiin tyydyttää tuulivoimalla vuoteen 2030 mennessä.

GWECin tuulivoimaraportin mukaan vuosi 2010 oli tuulienergiamarkkinoille ensimmäinen hidastuvan kasvun vuosi. Globaalin talouskriisin vaikutuksesta markkinoiden kasvu hidastui, mutta oli edelleen vahvalla 22,5 prosentin tasolla. Vuoden 2010 investointipiikki ja valtavat turbiinitilaukset eri puolilla maailmaa ennakoivat vahvaa kasvua tulevinä vuosina.

Tuuliturbiineja on huollettava säännöllisesti, yleensä vähintään kerran vuodessa. Kunnossapidossa tarvitaan nostureita, sillä varaosat on vietävä korkealle ja saatava mahtumaan tuuliturbiinin pieneen moottorikotaan. Moottorikota on keskimäärin 90–100 metrin korkeudessa. Tarvittavat välineet on nostettava ja laskettava joko maasta käsin tai offshore-tuulipuistoissa laivan kannelta.

Jokainen yksittäinen tuuliturbiini tarvitsee oman nosturinsa, joka mahtuu kätevästi moottorikodan sisälle. Ennen Cargotec-sopimusta Siemens Wind Power käytti pääasiassa vakio-mallisia nostureita, joihin oli tehty pieniä muutoksia. Koska tarvittavia muutoksia oli kuitenkin useita, Siemens päätti etsiä muita

”Toimiala on ollut vahvassa kasvussa viime vuosina, ja kasvupotentiaali on edelleen huikea.”

toimittajia. ”Ja silloin me olimmekin juuri sopivasti paikalla”, Business Support Manager **Marcel Boxem** Cargotecilta kertoo.

”Cargotecin maailmanlaajuinen toiminta ja asema alansa teknologiajohtajana olivat ratkaisevia tekijöitä, kun valitsimme sopimustoimittajaa. Arvostimme myös Cargotecin toimintaa lähellä markkinoita sekä yhtiön joustavuutta ja kykyä toimittaa luotettavia ja turvallisia ratkaisuja nopeilla toimitusajoilla”, toteaa huolto-nostureiden hankinnasta vastaava päällikkö

Kai Foecking Siemens Wind Powerista.

Yhteistyön aluksi räätälöitiin nosturi-ratkaisu Siemens Wind Powerin turbiineita varten. Täysin uusi ja nimenomaan tätä käyttökohdetta varten kehitetty malli perustuu Cargotecin kokemukseen ajoneuvojen kuor-mausnostureista. Onnistunut kehitystyö poiki pitkäaikaisen putesopimuksen.

”Sopimus on osoitus Cargotecin osaamisesta ja kyvystä tarjota kokonaisratkaisuja tuulivoimatuotannon ja -huollon vaativiin tarpeisiin. Samalla se on osoitus halustamme palvella koko uusiutuvaa energiaa tuottavaa teollisuutta”, korostaa Cargotecin Industrial & Terminal -liiketoiminta-alueen johtaja **Unto Ahtola**.

Ainutlaatuinen ratkaisu

Huolto-nostureiden tärkein tehtävä on nostaa työkaluja ja varaosia tuuliturbiiniin. Nosto tehdään tuulivoimatonnin ulkopuolella tele-skooppipuomin avulla. Erikoisnosturi tuottaa nostoissa ja laskuissa tarvittavan voiman. Sekä nosturi että puomijärjestelmä on asennettu tuuliturbiinin moottorikodan sisälle. Tuuliturbiinia ohjaava hydraulijärjestelmä ohjaa myös nosturia.

”Meidän toimintatapamme erosi muista siinä, että kun muut toimittajat mukauttivat vakiomallisia nostureita, me aloitimme suunnittelun alusta”, Boxem korostaa. ”Me olimme joustavampia ja pystyimme räätälöimään juuri

asiakkaan tarpeiden mukaisen ratkaisun.”

Uusi malli on erilainen kuin Siemensin aiemmin käyttämät ja suunnittelu erityisesti Siemensin valmistamiin tuuliturbiineihin. Vaikka Cargotecilla on ennestään vastaavia pienempiä nosturisovelluksia, tässä koossa ja mittakaavassa kaikki oli uutta. Hiab-nostureissa epätavallinen T-puomi ja uusi nosturi sekä laitteen ohjelmisto ja etähallinta-järjestelmä siirsivät Siemensin tuuliturbiinien huolto-nosturit aivan uudelle aikakaudelle.

Siemensillä havaittiin, että he tarvitsevat tuuliturbiineihinsa huolto-nosturin, jossa on suuri nostokapasiteetti. ”Me emme tyytynyt olemassa oleviin ratkaisuihin, vaan aloitimme aivan uuden, asiakkaan tarpeisiin perustuvan konseptin”, Boxem toteaa.

Hankkeen lopputulos on vaikuttava. Siemensin aiempiin nostureihin verrattuna Cargotecin ainutlaatuinen ratkaisu kaksinkertaisti huolto-nostureiden nostokapasiteetin 3,5 tonnimetristä lähes 8,0 tonnimetriin ja tarjoaa myös entistä paremman ulottu-man. Hiab-huolto-nosturit antavat Siemensille entistä vapaammat kädet turbiinien suunnitteluun, koska nosturit pystyvät käsittelemään laitteita ja varaosia entistä suuremmalla työskentelyalueella.

Ensimmäiset Hiab-huolto-nosturit on jo toimitettu asiakkaalle Cargotecin kokoonpanotehtaalta Puolan Stargard Szczecińskistä. Siemens on tilannut tähän mennessä 100 nosturia, ja muun kokoisille turbiineille soveltuvien nostureiden kehitystyö on käynnissä. Toimitusmäärien odotetaan kasvavan jopa tuhanteen Hiab-nosturiin vuodessa.

”Cargotecin maailmanlaajuinen toiminta ja asema alansa teknologiajohtajana olivat ratkaisevia valintakriteereitä.”

Tuotantoa laajennetaan

Tehokkaampien nosturien ohella Cargotecin globaali tuotantotoiminta tarjoaa asiakkaalle muitakin etuja. Koska Cargotecilla on tuotantolaitoksia ympäri maailmaa, nosturien kokoonpano voidaan tehdä lähellä asiakkaan tuotantoyksiköitä.

”Nosturien kokoonpanoa ei keskitetä Puolaan, vaan tarkoitus on koota ne siellä, missä Siemens niitä kulloinkin tarvitsee”, Boxem painottaa.

Hiab-huolto-nostureita käytetään tuulivoimaturbiineissa sekä maalla että merellä. Cargotec kokoa nosturit täysin valmiiksi ja toimittaa ne Siemensin tuotantolaitoksiin. Nosturijärjestelmä asennetaan rakenteilla olevan tuuliturbiinin moottorikotaan, jonka jälkeen valmis moottorikota kuljetetaan mää-ränpäähänsä lopullista asennusta varten.

Hiab-huolto-nosturit asennetaan vain uusiin Siemens-tuuliturbiineihin. Vaikka Cargotec tietenkin haluaisi tarjota niitä myös vanhoihin turbiineihin, niiden jälkiasennus on käytännössä mahdotonta. ”Vaihto tulisi aivan liian kalliiksi, koska tuulivoimatonnit ovat niin korkeita”, Boxem toteaa.

Jälkiasennusmahdollisuuden puuttumisen ei ole ongelma, koska tuulivoimaenergia on valtavan nopeasti kasvava ala. ”Toimiala on ollut vahvassa kasvussa viime vuosina, ja kasvupotentiaali on edelleen huikea. Kaikki markkina-alueet kasvavat nopeasti, ja odotamme kehityksen jatkuvan ainakin seuraavan vuosikymmenen”, Boxem toteaa.

”Kehitämme ilman muuta tätä liiketoimintaa edelleen”, Boxem jatkaa. ”Suunnittelemme kokonaisen sarjan tuuliturbiinisovelluksiin sopivia tuotteita. Tarjoamme jo useita nosturimalleja, mutta laajennamme valikoimaa edelleen, jotta voimme vastata kaikkiin tuulivoimateollisuuden tarpeisiin.” ■

Cargotec lyhyesti

Cargotec tehostaa tavara-
virtojen kulkua niin maalla
kuin merelläkin – kaikkialla,
missä tavara liikkuu.

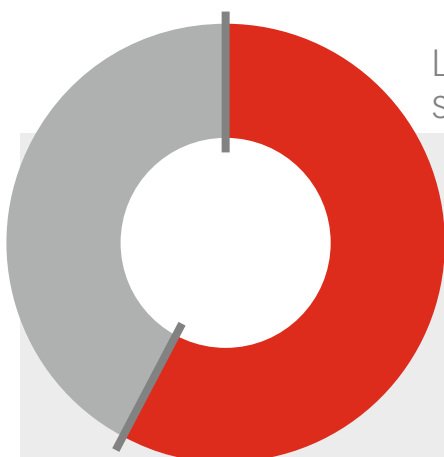
Cargotecin tytärbändit Hiab,
Kalmar ja MacGregor
tunnetaan kuorman- ja
lastinkäsittelyalan johtavina
brändeinä ympäri maailman.

Maailmanlaajuinen
Cargotecin verkosto toimii
lähellä asiakkaita, ja kattavat
huoltopalvelut takaavat
laitteiden jatkuvan,
luotettavan ja ympäristö-
ystävällisen toiminnan.

Yrityksessä työskentelee noin
10 500 henkilöä.

www.cargotec.com

Liikevaihto raportointi-
segmenteittain 1–3/2011, %



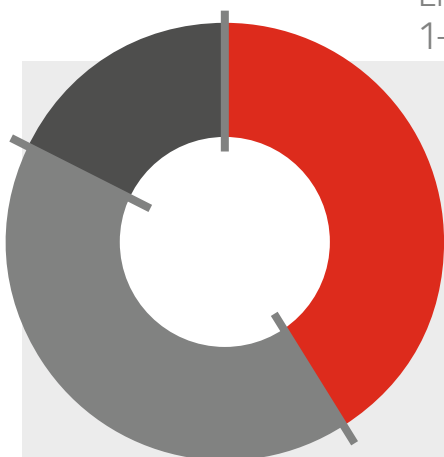
**Industrial
& Terminal
58 % (57 %)**

- Laitteet 70 % (64 %)
- Huoltoliiketoiminta 30 % (36 %)

Marine 42 % (43 %)

- Laitteet 88 % (84 %)
- Huoltoliiketoiminta 12 % (16 %)

Liikevaihto markkina-alueittain
1–3/2011, %



EMEA 41 % (42 %)

**Aasia ja Tyynenmeren
alue 41 % (40 %)**

**Amerikat
18 % (18 %)**

Tunnuslukuja tammi–maaliskuussa 2011	1–3/2011	1–3/2010	2010	2009
Saadut tilaukset, MEUR	819	598	2 729	1 828
Tilaukanta, MEUR	2 373	2 239	2 356	2 149
Liikevaihto, MEUR	763	555	2 575	2 581
Liikevoitto, MEUR	50,6	13,5	131,4	0,3
Liikevoittomarginaali, %	6,6	2,4	5,1	0,0
Tulos ennen veroja, MEUR	46,4	6,8	101,4	-26,7
Liiketoiminnan rahavirta ennen rahoituseriä ja veroja, MEUR	36,2	46,5	292,9	289,7
Korolliset nettovelat, MEUR	335	336	171	335
Katsauskauden voitto, MEUR	36,2	9,8	78,0	7,1
Osakekohtainen tulos, EUR	0,59	0,13	1,21	0,05



Katse Kiinaan

Cargotecin operatiivinen johtaja ja toimitusjohtajan sijainen Pekka Vauramo muutti vuoden 2011 alussa Suomesta Hongkongiin johtamaan yhtiön Aasian ja Tyynenmeren alueen kehityshankkeita. *Hiab Method* kyseli hiljattain Vauramon kuulumisia.

AASIAN JA ERITYISESTI KIINAN NOPEA KASVU ON ÄLLISTYTTÄNYT IHMISIÄ KAIKKIALLA MAAILMASSA. MITÄ OLET TÄHÄN MENNESSÄ OPPINUT LIIKETOIMINNASTA AASIASSA?

Kasvun nopeus on ilman muuta yllättänyt meidät. Kasvuluvut ovat sinänsä vain numeroita. Todellisuuden ymmärtää oikeasti vasta paikan päällä, kun vertaa tilannetta siihen, mitä se oli 10 tai 15 vuotta sitten. Muutostahti on ollut uskomaton, etenkin Kiinassa.

Jos Aasiasta haetaan kasvua, on oltava ajoissa liikkeellä. Ihmisiä on palkattava etupainotteisesti. Uusille tulokkaille voin sanoa, että Kiina ei ole enää halpa maa. Hyvistä osaajista maksetaan käypä hinta, oli heillä minkä maan passi tahansa.

MITEN KUVAILISIT NIITÄ LIIKETOIMINTAMAHDOLLISUUKSIA JA HAASTEITA, JOITA KIINA CARGOTECILLE TARJOAA?

Bisnesmahdollisuuksia on runsaasti, mutta toisaalta kilpailu on kovaa. Maassa on myös paikallista kilpailua, ja kaikki ulkopuolelta tulevat kisaavat mukana. Kukaan ei pääse täkäläisessä bisneksessä helpolla – Kiina on todellakin löydetty.

MITÄ SUUNNITELMIA CARGOTECILLA ON AASIAN MARKKINOILLA?

Kiinan ulkopuolella kiinnitetään helposti huomiota vain hurjimman kasvun alueeseen eli rannikkokaistaleeseen. Koko maan talous kasvaa keskimäärin 8–10 prosentin vuosivauhtia, mutta joissakin osissa maata kasvuluvut voivat olla paljon isompia tai toisaalta pienempiä.

Helposti unohtuu, että myös sisämaa kasvaa ja että kasvuprosentit voivat olla sielläkin hurjia. Nyt onkin tärkeää päästä sisälle paikalliseen liiketoimintaan, jokivarsille ja rautatieverkon äärelle.

Tarkastelemme noita alueita lähemmin. Olemme palkanneet toista tuhatta paikallista ihmistä. Meillä on myös luotettavia kumppaneita.

Jakeluketjujen merkitys Kiinassa korostuu nyt ja tulevaisuudessa entisestään. Ketjuja rakennetaan parhaillaan osaksi kaupankäyntiä ja logistisia ratkaisuja. Tässä on oltava mukana ja pidettävä oma myynti ja huoltoverkosto iskukunnossa.

MIKSI PAIKALLISTEN OLOSUhteiden JA HAASTEIDEN YMMÄRTÄMINEN ON KIINASSA NIIN TÄRKEÄÄ?

Paikallisia tapoja pitää ehdottomasti kunnioittaa ja noudattaa. Emme esimerkiksi sovi mitään tärkeää asiaa Kiinassa millään muulla kuin kiinan kielellä. Omasta mielestäni eurooppalaisen rooli täällä on rohkaista omia paikallisia ihmisiä tekemään ratkaisuja. Samalla pitää varmistaa, että paikallisilla on pääkonttorin tuki. Tällä tavalla voimme kertoa myös kumppaneillemme, että vaikka tulemme toisesta maasta ja kulttuurista, olemme varmasti vakavissamme.

Hiab vie nostotarkkuuden **aivan uudelle tasolle**



Uusi Hiab XS 622-kuormausnosturi on kevyempi kuin sen edeltäjä XS 600. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että uuden mallin ansiosta hyötykuorma kasvaa 400 kilolla.

Cargotec toi tänä keväänä markkinoille Hiab XS 622 -kuormausnosturin, joka on täysin uusi malli 58 tonnimetrin nosturiluokassa. Tässä pitkälle ulottuvassa nosturimallissa nostotarkkuus on viety aivan uudelle tasolle.

”Tarkkuuden ja ulottuvuuden saaminen saman pakettiin voi olla vaikeaa, mutta tämä ei koske Hiab XS 622:ta. Jopa maksimiulottumalla sen sivuvälys on minimaalisen pieni”, toteaa Cargotecin kuormausnosturiliiketoiminnasta vastaava johtaja **Mikael Rietz**. Uusien teknisten ratkaisujen ansiosta nosturin puomisto on entistä vakaampi. Esimerkiksi täyssekvenssisylintereitä on kehitetty, jotta nosturi ei nykisi äkillisesti puomia pidennettäessä tai lyhennettäessä. Lisäksi uudenlaiset sivuttaistuet vakauttavat puomia sivusuunnassa sitä pidennettäessä.

Uutta kuormausnosturisukupolvea edustava Hiab XS 622 eroaa edeltäjistään merkittävästi siinä, että se on mitoiltaan solakampi ja painoltaan kevyempi. Kompakti ja matala nosturi voidaan asentaa myös kolmiakseliseen ajoneuvoon. ”Käyttäjät haluavat entistä järeämpiä nostureita, joiden nostokapasiteetti on mahdollisimman suuri. Samalla he kuitenkin haluavat pitää kuorma-auton koon kohtuullisena. Tämä tarkoittaa sitä, että nosturin on oltava kevyt, mutta nostokapasiteetin ja ulottuman mahdollisimman suuri. Juuri näihin tarpeisiin olemme kehittäneet Hiab XS 622:n”, Rietz tähdentää.

Hiab XS 622 -kuormausnosturin vahvuuksia ovat ennen kaikkea suorituskky ja nostotarkkuus. Kun nosturi varustetaan Hiab Jib 150X -jibillä, kuormia voidaan siirtää paikkoihin, jotka ovat aiemmin olleet tämän kokoluokan nostureiden ulottumattomissa. Suurimman nostoratkaisun enimmäisulottuvuus on peräti

32 metriä, ja entistä joustavampi jibi taipuu 25 astetta ylöspäin. Jibin toimintaa ohjaa JDC- eli Jib Dual Capacity -ohjausjärjestelmä. Tämä ominaisuus on korvaamaton, kun kuorma puretaan kauemmas ajoneuvosta. Kun puomi on maksimipituudessaan, 70 asteen kulmassa ja jibi vaakasuorassa, nostokapasiteetti on 680 kiloa. JDC-järjestelmän ansiosta nostokapasiteetti kasvaa automaattisesti 960 kiloon, kun nosturin viimeinen jatke vedetään sisään.

Suurempi ulottuma helpottaa tavaroiden käsittelyä

Uusien liittimien ja tiivisteiden sekä halkaisijaltaan optimaalisten hydrauliletkujen ansiosta Hiab XS 622:n laitteisto pysyy viileänä, joten hydraulivuotojen riski on entistä pienempi ja laitteen käyttöikä pidempi. Hiab XS 622:een vakiona kuuluvat E-voimalenkki ja HiPro-ohjausjärjestelmä antavat automaattisesti lisäkapasiteettia, jota tarvitaan raskaisiin nostoihin lyhyellä puomilla. P-puomiversiona nosturi sopii erinomaisesti esimerkiksi veneiden, toimistoparakkien ja konttien siirtämiseen. Koska toimeksiantoihin sisältyy usein myös kuljetusta, kuormausnosturin painolla on suuri merkitys.

Sekä E- että EP-malli voidaan varustaa vinssillä. Uutta on se, että hydraulisylinterillä varustettu vinssi voidaan tarvittaessa siirtää sivuun kauko-ohjaimen avulla. Kun vinssiä käytetään, se voidaan kääntää puomin suuntaiseksi, jolloin vinssikaapeli liikkuu parhaalla mahdollisella tavalla. Kun nosturi lasketaan alas, vinssi siirretään sivuun kuljetusasentoon. Kaikissa näissä nosturimalleissa on vakiona puominkäyttöavustin (BDA, Boom Deployment Assistant). Se on turvaominaisuus, joka estää puomin virheellisen käytön kuljetus- tai nostotilanteessa.

Hiab XS 622:ssa on mahdollisuus käyttää säätötilavuuspumppua, mikä vähentää polttoainekuluja merkittävästi. Säätötilavuuspumppu vähentää myös hiilidioksidipäästöjä, mikä on ympäristön kannalta hyvä asia.

Kaikissa malleissa on myös kaksi rajoittamattoman kääntöliikkeen mahdollistavaa moottoria. Tämä lisää nosturin voimaa ja tarkkuutta käännön aikana ja tekee nosturista joustavamman ja helpokäyttöisemmän, kun työskentelytilaa on rajallisesti.

Nosturia ohjataan CombiDrive2-kauko-ohjaimella, johon voi valita kuusi tai kahdeksan vipua. Kahdeksanvipuisella kauko-ohjaimella nosturin käyttäjä voi hoitaa samanaikaisesti useita hydraulisia toimintoja toimintovalikkoa vaihtamatta.

”Järeystään huolimatta Hiab XS 622 on painoltaan kevyt kuormausnosturi. Tämä saattaa kuulostaa ristiriitaiselta, ja sitä se tavaltaan onkin. Hiabin erinomaisen suunnitteluosaamisen ansiosta olemme kuitenkin pystyneet yhdistämään nämä ominaisuudet”, Mikael Rietz toteaa tyytyväisenä. ▶



”Näin järeä nosturi kolmiakselisessa ajoneuvossa on harvinaisuus”, Jim Aaltonen toteaa.

Veneet ylös

Tukholman alueella toimiva **Jim Aaltosen** kuljetusyhtiö tunnetaan vaativien nosto- ja kuljetustoimeksiantojen osaajana. Vuokrakalustolla toimivan Aaltonen AB:n käytössä on ainakin kahdeksan ajoneuvonosturia, joiden kapasiteetti on 24–95 tonnimetriä. Useimmiten Jim Aaltonen toimii tytäryhtiönsä ComEast Logistik AB:n nimissä, joka on erikoistunut veneiden ja muiden varovasti käsiteltävien kuormien kuljetukseen. Näihin tarpeisiin Aaltosen uusi Hiab XS 622 EP-5 HiPro on juuri omiaan. ”Kapasiteetistaan huolimatta nosturi on kevyt käyttää ja hyvin virtaviivainen. Tällainen nosturi kolmiakselisessa ajoneuvossa on epäilemättä hyvin poikkeuksellista”, Aaltonen toteaa.

Perävaunuratkaisun etuna on se, että kuhunkin tehtävään voi valita parhaiten sopivan perävaunun. Aaltonen kuljettaa pääasiassa veneitä, ja hänellä on näitä varten erikoisvalmisteinen veneperävaunu.

”Minulla oli aiemminkin veneperävaunu, mutta ilman nosturia, joten olin riippuvainen nosturiurakoitsijoista. Uusi konseptini on täydellinen, koska nyt voin hoitaa kuormaamisen ja purkamisen itse. Veneitä kuljetetaan aivan uskottoman paljon maanteitse ympäri vuoden”, Aaltonen huomauttaa.

”Hoidan parin venevalmistajan kuljetuksia. Lisäksi kuljetan esimerkiksi sellaisia veneitä, jotka ovat ajaneet karille ja kärsineet vahinkoja, joista aiheutuvat kustannukset korvataan veneen vakuutuksesta. Kuljetettavaa riittää myös talvisin, sillä silloin järjestetään paljon venemessuja.

”Venemessuja edeltävän viikon olen jatkuvasti tien päällä, samoin niiden jälkeisen viikon. Ensin kuljetan veneitä messupaikalle ja sitten sieltä pois.”

Ruotsin sisäisten kuljetusten lisäksi Aaltosella on paljon kuljetuskeikkoja myös Suomeen, Norjaan, Tanskaan ja Viroon. Käytetyn tai uuden veneen ostaja on usein kaukana myyjästä, ja silloin Aaltonen on luonnollinen valinta yhteistyökumppaniksi.

”Veneiden määrä lisääntyy jatkuvasti, ja ne ovat vuosi vuodelta myös suurempia.”

Harva veneenomistaja pystyy hoitamaan kymmenen tonnia painavan huviveneensä käsittelyn ja kuljetuksen itse. Aaltosen HiPro-ohjausjärjestelmällä varustetussa EP-5-nosturissa on tarvittava nostokapasiteetti, -tarkkuus ja -pehmeys. Samalla nosturi on myös riittävän nopea, jotta sillä voi hoitaa yksinkertaisemmat tehtävät tehokkaasti.

Aaltosen hoitaa myös muita veneisiin liittyviä tehtäviä, kuten keskimootoreiden nostoja veneestä korjausta varten. Näissä tilanteissa nosto tehdään usein hyvin ahtaasta tilasta, jolloin nosturin tarkkuus ja vakaus pääsee parhaiten oikeuksiinsa.

Aaltosen uusi kuormausnosturi on Hiab XS 622 EP-5 HiPro. Se on asennettu kolmiakselisen Man TGA -kuorma-auton ohjaamon taakse, jossa on kääntötelä. Perävaunun kantavuus on 18 tonnia, mutta koska tukijalat vievät tilaa, Aaltosen ei voi olla aivan auton vieressä veneen nostovaiheessa. Tästä syystä nostettavien moottoriveneiden enimmäispaino on kahdeksan tonnia. Purjevereneiden enimmäispaino on kymmenen tonnia, koska tukijalan saa osittain kölin viereen. Nosturin suurin ulottuma on 14,7 metriä ja nostokapasiteetti siinä asennossa 3 350 kiloa.

Nostotehtäviä ahtaissa tiloissa

”Kuljetan paljon myös kontteja ja betonikappaleita. Esimerkiksi tietyömailla on paljon pitkien betoniporsaiden siirtelyä, ja näissä kohteissa nopeus on eduksi. Tukholman alueella rakennetaan paljon, joten tekemistä riittää”, Aaltosen toteaa. Pelkästään kaksi rakenteilla olevaa jättistadionia työllistää kuljetuskalustoa valtavasti.

Rakentamisessa käytetään paljon betonielementtejä, joita varten Aaltosella on erikoisvalmisteinen perävaunu.

”Ajoin hiljattain betonielementtejä sisälle UPS:n rakenteilla olevaan varastohalliin. Elementit olivat 11,5 metriä pitkiä, joten niiden siirtämiseen tarvittiin perävaunu. Elementtien nostaminen paikoilleen oli todella vaativa tehtävä. Nostotarve oli vain viisi metriä, mutta jokainen elementti painoi kuusi tonnia ja työskentelytila oli hyvin ahdas.”



Jim Aaltosen ydinosaamista ovat erikoiskuljetukset, erityisesti veneiden nostot ja kuljetukset. Toimialueena on koko Eurooppa. ”Puuhaa riittää ympäri vuoden - myös talvisin, sillä se on venemessujen sesonkiaikaa”, hän toteaa.

Nosturin ympäröivävyys kahdella nostotarkkuutta ja kääntövoimaa lisäävällä moottorilla on erinomainen ominaisuus juuri tällaisiin tehtäviin.

Kaikissa XS 622 -malleissa on pehmeätiivisteiset liittimet. Tämä vähentää öljyvotojen riskiä ja helpottaa laitteiden huoltoa. Nosturissa on mahdollista käyttää säätötilavuuspumpua, joka vähentää polttoaineen kulutusta ja sen myötä päästöjä. Säätötilavuuspumpun ja HiPro-ohjausjärjestelmän ansiosta hydrauliohjauksen saadaan jopa 120 litraan minuutissa. Lisäksi hydraulijärjestelmän kuluminen vähenee, koska öljyn lämpötila on 20 astetta normaalia alempi.

EP-nostureissa on pitkä ulottuma, ja ne sopivat erinomaisesti nopeisiin ja tarkkoihin nostoihin lyhyemmillä nostoetäisyyksillä.

Paljon on tapahtunut sitten vuoden 1980, kun Jim Aaltosen aloitti uransa kuljetusalalla hankkimalla käytetyn betoninkuljetusauton,

Scania LS 85:n vuosimallia 1973. Vuonna 1987 hän osti ensimmäisen nosturilla varustetun kuorma-autonsa. Vuosien myötä kalusto on kasvanut neljään ajoneuvoon.

”Nykyään minulla on enää kolme omaa autoa, ja kasvatan toimintaani vuokrattujen autojen avulla.”

Logistiikkayhtiö Jim Aaltosen Åkeri AB:llä ja sen tytäryhtiöllä ComEast AB:lla on yhteensä kahdeksan ajoneuvoa. Yhtiöiden henkilöstöön kuuluu neljä erikoisnostojen ja -kuljetusten ammattilaista. Käytettävissä on sekä matalia perävaunuja että leveisiin kuljetuksiin sopivaa kalustoa.

Aaltosen autot tunnistaa yhtenäisestä värytyksestä: kyljessä on tummansininen, sinipunainen ja kirkkaansininen raita valkoisella tai sinisellä pohjalla. Yrityksen osuva tunnuslause on: ”Nosta luuri, me nostamme loput.” ■



BOCM Pauls luottaa rehutoimituksissa Hiab Moffett -ajoneuvotrukkiin

TEKSTI John Bailey
Britannian johtava eläinrehujen valmistaja ja toimittaja BOCM Pauls Ltd käyttää Cargotecin Hiab Moffett M10 20.3N -ajoneuvotrukkeja. Jo toimitettujen 12 ajoneuvotrukin lisäksi yhtiö on tilannut vielä 12 trukkia, jotka toimitetaan tämän vuoden aikana.

BOCM Paulsilla on kuusi toista rehutehdasta eri puolilla Britanniaa. Tehtaissa valmistetaan karjan-, sian- ja kananrehua. Yhtiö tuottaa vuosittain yli kaksi miljoonaa tonnia rehua, ja sen liikevaihto on lähes 600 miljoonaa euroa. Hiab Moffett -ajoneuvotrukin lisäksi yhtiön kalustoon kuuluu 50 vetoautoa ja perävaunua sekä 130 muuta ajoneuvoa.

Asiakkaalle räätälöity ajoneuvotrukki

Cargotec voitti tarjouskilpailun räätälöimällä Hiab Moffett -tuotteen asiakkaan vaatimusten mukaiseksi. BOCM Pauls halusi ajoneuvotrukin, jolla voidaan purkaa kuorma ajoneuvon sivusta. Sen piti pystyä nostamaan täysi rehulava (paino

1 030 kg, kuormituksen painopiste 1 800 mm) ja siirtää se sisälle maatalousrakennukseen, jonka vapaa korkeus on alle 2,5 metriä. Lisäksi sen piti olla vakaa ja sopia epätasaiseenkin maastoon. Ennen kaikkea trukin piti olla tiukkojen työterveys- ja -turvallisuusvaatimusten mukainen: turvavyö, FOPS-ROPS-sertifioitu kuljettajan suojakehikko sekä trukin kiinnitys ajoneuvon kauko-ohjauksella, jolloin käyttäjän ei tarvitse työskennellä korkealla.

Cargotecin tehtaalla tehtyjen alkutestauksen jälkeen M10 20.3N -ajoneuvotrukin prototyyppi asennettiin BOCM Pauls-yhtiön ajoneuvon käyttäjien arvioitavaksi. Kahden viikon testikäytön jälkeen kolme jakeluauton kuljettajaa täytti kyselylomakkeen, jossa oli kysymyksiä trukin suorituskyvystä, käsittelystä, vakaudesta ja muodosta sekä ohjaamon ergonomiasta. Paras mahdollinen arvosana oli 10, ja huonoin kuljettajien antama arvosana trukille oli 8. Kysymyksiä oli yhteensä 35.

Ground Mount™ -järjestelmä lisää turvallisuutta

Eräs ajoneuvotrukin ominaisuus, joka sai kaikilta käyttäjiltä arvostan 10, on Hiab Moffettin Ground Mount™ -radio-ohjausjärjestelmä. Korkealla työskentelyä koskevan lainsäädännön kiristymisen ja asiakkaiden lisääntyneiden vaatimusten vuoksi Hiab Moffett on kehittänyt ratkaisua, joka mahdollistaisi ajoneuvotrukin nostamisen alas kuljetussarjasta ja takaisin kuljetussarjaan siten, että kuljettajan ei tarvitse kiivetä ylös nostettuun truckiin.

Ground Mount™ -järjestelmä lisää laitteen käyttöturvallisuutta ja vähentää nostoon ja laskuun kuluvaa aikaa. Käyttäjä ohjaa laitetta kädessä pidettävän kauko-ohjaimen avulla.

Radio-ohjausjärjestelmä on helppokäyttöinen. Kun käyttäjä haluaa laskea ajoneuvotrukin alas, hän syöttää kauko-ohjaimeen turvakoodin. Sen jälkeen hän painaa lämmityspainiketta, kunnes trucki antaa äänimerkin, että moottori on lämminnyt tarpeeksi ja se

voidaan käynnistää. Sitten käyttäjä pitää käynnistyspainiketta alaspainettuna ja painaa samalla toista käynnistyspainiketta, joka on ajoneuvotrukin kyljessä. Kun moottori käy, käyttäjä voi nostaa ja laskea trukkia kuuden hydraulisen toiminnon avulla.

”Hiab Moffett M10 on ehdottomasti sopiva laite meidän tarpeisiimme. Rehukuljetukset maatilojen kapeilla teillä, vaativissa maastoissa ja usein huonoissa keliolosuhteissa edellyttävät luotettavaa ja vankkaa ajoneuvonosturia, ja M10 on juuri sellainen. Kuljettajamme arvostavat trukin turvaominaisuuksia ja suurta nostokapasiteettia, joiden ansiosta he saavat työnsä tehtyä”, toteaa BOCM Paulsin kuljetus- ja hankintapäällikkö **Andy Stanfield**.

BOCM Pauls hankki laitteen viiden vuoden leasingsovimuksella, johon sisältyy kattava huolto- ja korjauspaketti. Hiab Moffett -kaluston kunnossapidosta huolehtivat Cargotecin huoltoinsinöörit eri puolilla Britanniaa.

Koukkulaitteet pelastustehtävissä

Ruotsalaisen Ängelholmin kaupungin pelastuslaitoksella on uusi, koukkulaitteella varustettu neliakselinen Scania P400. Ajoneuvossa on radio-ohjattava Hiab Multilift XR 20SL-56 -koukkulaite. Metsäpaloissa ja muissa suurpaloissa kaksi palomiestä ajaa ajoneuvoa ja hoitaa sammutusvesitankkia, ja kolmas palomies käyttää sammutuspumpua palopaikalla. Sammutustilanteessa vesitankki toimii erillisenä yksikkönä.

Koukkulaitteella varustettu kuorma-auto kuljettaa tankkia, jossa on 12,5 kuutiota vettä ja 1 000 litraa sammutusvaahtoa. Samalla ajoneuvolla voidaan tarvittaessa ottaa käyttöön lisätankki, mikä tehostaa toimintaa entisestään. Ängelholmin pelastuslaitoksen tilannepäällikkö **Lars Hansson** uskoo, että koukkulaitteilla



Hiab HiPro -nosturit astuvat uuteen aikakauteen

Cargotec on tuonut markkinoille Hiab HiPro -kuormaustosturin uusimman version, jossa on XSDrive-kauko-ohjaus. Tämä tehokas ja käyttäjäystävällinen ohjausjärjestelmä on saanut nimekseen HiPro XSD. Ensimmäinen kuormaustosturi, johon uusi järjestelmä on lisätty, on Hiab XS 111.

XSDrive-kauko-ohjaus toimii kevyellä ohjaimella, johon on saatavissa olkakoukku, liukuvyö ja kantovaljaat. HiPro XSD -järjestelmä tuo HiPro XS 111 -kuormaustosturiin



ensiluokkaiset ohjausominaisuudet ja huippuluokan tuottavuuden.

Hiab XS 111 -kuormaustosturi on 12 tonnin työjuhta esimerkiksi raskaisiin kaivuuihin ja kahmaritöihin. Kevyt ja pienikokoinen laite on ihanteellinen valinta asiakkaalle, joka tarvitsee keskiraskaan kapasiteetin nosturin.

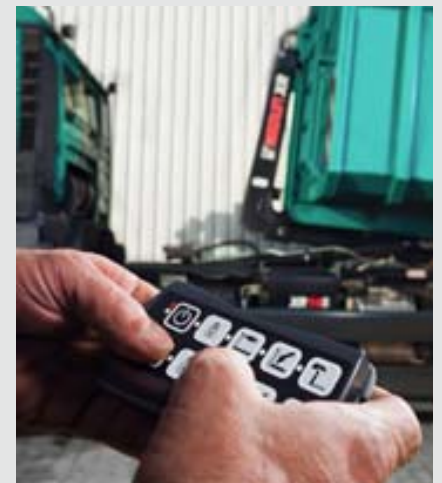
Ensimmäinen Hiab-ohjausjärjestelmä tuli markkinoille 1990-luvun alussa. Muutamaa vuotta myöhemmin Cargotec kehitti Hiab-nostureihin elektroniikan. Täsmällinen hydraulikka ja älykäs ohjausjärjestelmä viitoittivat tietä tarkkuuden, nopeuden ja turvallisuuden yhdistämiselle. Ensimmäinen Hiab HiPro lanseerattiin vuonna 2001, ja siitä tuli heti menestys.

”1990-luku oli meille intensiivisen tutkimus- ja kehitystyön aikaa, jonka päätteeksi pystyimme tarjoamaan asiakkaillemme huippuluokan HiPro-ratkaisun. Nyt olemme saavuttaneet matkamme toisen etapin”, toteaa kuormaustostureista vastaava tuotepäällikkö **Bengt Söderholm**.

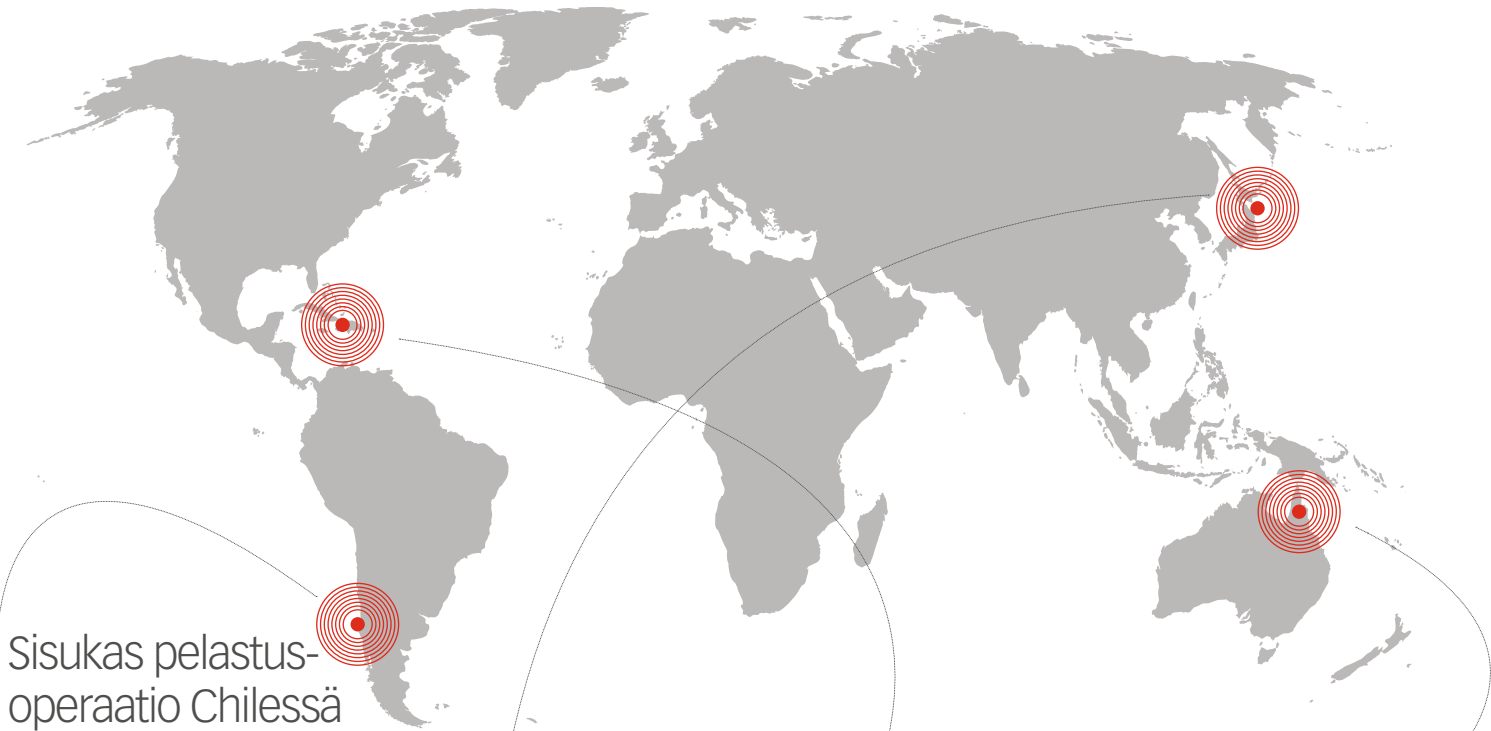
Uusi miniradio-ohjausjärjestelmä

Cargotecin uusi innovaatio Hiab Multilift -vaihtolavatuoteperheeseen on kätevä, minikokoinen radio-ohjausjärjestelmä. Hiab Multilift XR Power-sarjan koukkulaitteisiin voidaan liittää radio-ohjausjärjestelmä, jolla kuljettaja voi käyttää vaihtolavalaitteita paitsi tavalliseen tapaan ajoneuvon ohjaimesta, myös sen ulkopuolelta. Kun radio-ohjaimen käyttäjä on vaara-alueen ulkopuolella, työskentelyalue on turvallinen.

”Yhä useammat asiakkaat olivat pyytäneet meiltä pienikokoista ja yksinkertaista radio-ohjainta. Miniradio-ohjain oli vastaus tähän tarpeeseen. Ohjaimessa on kahdeksan toimintopainiketta, jotka voidaan ohjelmoida vapaasti koukkulaitteen käyttöä tai muita asiakkaan tarpeita varten. Miniradio-ohjain on tarkoitettu sovelluksiin, joissa tarvittavien liikkeiden tai toimintojen määrä on vähäinen tai ne ovat hyvin erityisiä”, kuvailee Hiab Multilift -ratkaisusta vastaava tuotepäällikkö **Mark Davies**.



Miniradio-ohjaimen avulla käyttäjä voi hoitaa yksinkertaisia koukkulaite-toimintoja käymättä kuorma-auton ohjaamossa. Tämä säästää aikaa ja parantaa tuottavuutta.



Sisukas pelastusoperaatio Chilessä

KUVA © Aliosha Marquez / AP Photo / Lehtikuva



Chilen kaivosonnettomuuteen liittyneen pelastuskapselin testauksessa käytettiin Hiab XS 215 -nosturia. Pelastuskapselilla pelastettiin 33 kaivosmiestä, jotka olivat jääneet loukkuun 700 metrin syvyyteen maan alle. Miehet viettivät kaivoksessa kaikkiaan 69 päivää, ennen kuin heidät saatiin maan pinnalle 13.10.2010.

Yhteistyötä Haitin jälleenrakentamiseksi

Cargotec osallistui Haitin maanjäristys-alueen jälleenrakentamiseen toimittamalla alueelle Hiab Moffett -ajoneuvotrukin, jonka avulla rakennettiin 120 uutta kotia. Lisäksi Haitin satamassa oli useita maastokäyttöön tarkoitettuja Kalmar-kontinkäsittelylaitetta, joilla siirrettiin avustuskuormia viiteen keskuksen.

Apua Fukushimaan

Cargotec on ollut aktiivisesti mukana Fukushima Daiichi -ydinvoimalan onnettomuuden jälkeisessä pelastusprosessissa. Pelastuslaitoksen pelastustiimi lähetti paikalle kaksi erikoisvalmisteista paloautoa. Työssä käytettiin apuna Hiab XS 077 -kuormausturia sekä Hiab Multilift -vaihtolavalaitetta, joiden avulla saatiin ydinvoimalan jäähdyttämiseen tarvittavaa merivettä. Hiab XS 077 -nosturi pumppasi vettä merestä, ja erikoisajoneuvoon asennettu Hiab Multilift XR 7J -vaihtolavalaitte kelasi letkua.

Hiab Moffett apuna hirmumyrsky Yasin pelastustöissä Australiassa

Hiab Moffett M5 -ajoneuvotrukki täydensi erinomaisesti Queenslandin pelastuslaitoksen kalustoa, kun viitosluokan trooppinen hirmumyrsky Yasi tuhosi asuinalueita Cairnsin ja Townsvillen kaupungeissa Pohjois-Australiassa helmikuun alussa 2011.

Hirmumyrskyn jäljiltä rannikolle jäi 100 kilometriä leveä tuhoalue. Monen asukkaan koti oli asumiskelvoton, ja sähköt olivat poikki. Hirmumyrskyyn liittyneet rankkasateet olivat katkoneet tieyhteyksiä. Kun tiet saatiin taas käyttöön, Hiab Moffett -ajoneuvotrukkia käytettiin pelastus- ja telttamajoitustarvikkeiden purkamiseen. Paikalliset pelastustyöntekijät ylistivät trukin monipuolisuutta ja maasto-ominaisuuksia.

Hiab esitteli osaamistaan roadshowssa Singaporessa

Cargotecin uuden toimipaikan avaamisen myötä yhtiön brändit Hiab, Kalmar, MacGregor ja Bromma toimivat saman katon alla Singaporessa. Tämä tarjosi myös erinomaisen tilaisuuden markkinoida Cargotecin vahvaa osaamista alan toimijoille

Hiab Roadshow 2010:n muodossa. Tilaisuuteen osallistui yli 300 asiakasta ja muuta alan toimijaa, ja sen tavoitteena oli vahvistaa Cargotecin sitoutumista kuormankäsittelyalaan. Osanottajille oli järjestetty muun muassa tuote-esittelyjä sekä mukavaa toimintaa.



Hiabin roadshow Singaporessa kiinnosti yli 300:aa asiakasta ja muuta alan toimijaa.

Täydellistä suorituskykyä rakennustyömaiden tarpeisiin

Yhdysvaltain rakennusteollisuus osoittaa hienoisia piristymisen merkkejä. Cargotecin pitkäaikainen asiakas, rakennustarvikeyritys Ryan Building Materials käyttää useita Cargotec-laitteita esimerkiksi kipsilevyjen, kattomateriaalien, teräsrankojen ja eristeiden siirtämiseen. Kysynnän piristymisen vuoksi tämä Detroitin suurkaupunkialueella

Michiganin osavaltiossa toimiva yritys tilasi hiljattain myös uuden Hiab XS 335 K -nosturin. Yhtiöllä on tällä hetkellä seitsemän seinälevyjen nostoon tarkoitettua Hiab-erikoisnosturia lavettialustalla sekä kolme Hiab Moffett -ajoneuvotrukkia.

”Cargotecin laitteet ovat täydellinen ratkaisu rakennusmateriaalien työmaa-

toimituksiin”, toteaa Ryan Building Materialsin toimitusjohtaja **Bill Johnston**. ”Nopea, sujuva ja tarkka kuormankäsittely varmistaa tehokkaan toiminnan.”

Hiab Moffett -ajoneuvotrukin irrotus kuorma-auton takaosasta kestää alle minuutin. Laite liikkuu vaivatta myös vaativilla alustoilla, joten trukin käyttäjä voi purkaa tavarat juuri sinne, missä niitä tarvitaan.

Turvallisuus etusijalla

Seinälevyjen nostoon tarkoitetut Hiab-erikoisnosturit ulottuvat usean kerroksen korkeuteen turvallisesti ja vaivatta. Optimoitu puomisto mahdollistaa isomman nostokapasiteetin suurissa nostokorkeuksissa sekä nopeammat lastaukset ja purkaukset. Järjestelmää käytetään kauko-ohjaimella, joten käyttäjä pystyy valvomaan nostotilannetta ja toimimaan huolellisesti ja tarkasti.

”Laite on erittäin tehokas ja varmatoiminen”, Johnston toteaa tyytyväisenä. ”Cargotec on vuosien varrella kehittänyt laitteiden teknisiä ominaisuuksia parantamalla niiden turvallisuutta ja ohjattavuutta. Cargotec-laitteet toimivat aina luotettavasti, joten pystymme tarjoamaan asiakkaillemme sitä laadukasta palvelua, jota he Ryan Building Materialsilta odottavat.”

Säännöllinen kunnossapito on välttämättöntä silloin, kun työmaiden vaativuustasot vaihtelevat. Cargotec hoitaa laitteiden suunnitellut huollot joko asiakkaan luona tai omassa korjaamossaan lähellä asiakasta.



Detroitissa, Michiganin osavaltiossa toimiva rakennustarvikeyritys Ryan Building Materials käyttää Cargotecin laitteita esimerkiksi kipsilevyjen, kattomateriaalien, teräsrankojen ja eristeiden käsittelyyn.

Pidetään kaupungit siisteinä

Vuonna 2050 maapallon kaupungeissa asuu yli kuusi miljardia ihmistä. Kun talous ja kulutus kasvavat, tarvitaan yhä tehokkaampaa jätteenkäsittelyä.

Vuonna 2025 maailman jäteliiketoiminnan markkinoiden arvon arvioidaan nousevan lähes 500–600 miljardiin euroon. Lisää kasvua odotetaan erityisesti Kiinasta, mutta myös muualta Aasiasta sekä Latinalaisesta Amerikasta, Lähi-idästä ja Venäjältä.

Kasvu on voimakkainta kehittyvissä maissa ja suurkaupungeissa, joissa väestö vaurastuu ja kulutus lisääntyy. Esikaupunkeihin nousee

länsimaisen mallin mukaan supermarketteja, ja ammattimainen vähittäismyynti lisää pakattujen tuotteiden määrää.

”Vuonna 2009 maailman jätebisneksen arvo oli noin 300 miljardia euroa. Yhdyskuntajätteen osuus tästä oli noin puolet eli 150 miljardia euroa”, kertoo Cargotecin ympäristöliiketoiminnan ratkaisujen kehittämisestä vastaava johtaja **Jukka Loikala**.

Noin 90 prosenttia maailman yhdyskuntajätebisneksessä keskittyy neljälle vahvasti kaupungistuneelle markkina-alueelle: Yhdysvaltoihin, Länsi-Eurooppaan, Japaniin ja Kiinaan. Kun mukaan lasetaan 20 seuraavaksi suurinta maata, mukana on jo 95 prosenttia yhdyskuntajäteliiketoiminnasta. Maailman muiden maiden osuus markkinoista on vain viitisen prosenttia.

TEKSTI Satu Alavalkama | KUVAT Cargotec



”Vuonna 2009 maailman jätahuoltoliiketoiminnan arvo oli noin 300 miljardia euroa.”

Kiinassa kunnioitetaan perinteitä

Kiinalaiset luottavat jätehuollossa länsimai- seen osaamiseen. Sen osoituksena muun muassa osa Pekingin vuoden 2008 olyn- pialaisten jätehuoltoratkaisuihin tilattiin Cargotecilta.

Cargotecissa tunnetaan Kiinan markkinoi- den valtavat mittasuhteet ja vanhat perinteet. Vasta vajaat 10 prosenttia yhdyskuntajätteestä kerätään nykyaikaisilla ajoneuvoilla ja laitteilla.

”Kiinassa miljoonat ihmiset saavat elan- tonsa kierrätyskelpoisen jätteen erottelusta sen syntypisteessä. Lähes kaikki kierrätys- ja hyödyntämiskelpoinen aines erotetaan. Jäteastiaan päätyy vain ”todellinen jäte”: pää- osin hyödyntämättä jäävä orgaaninen aines.”

Biojäte on kosteaa ja painavaa. Säilytys maan alla on hygieenistä, eikä tiiviistä jäte- säiliöistä aiheudu ympäristöhaittoja. Hiab- kuormausnosturit on kehitetty tyhjentämään maanalaisia järjestelmiä ja suursäkkejä.

Syvässäliöihin kerätty jäte tiivistetään tyh- jennyksen yhteydessä pienempään tilaan tyh- jennysautoihin asennetuilla puristinkonteilla.

Autoon pystytään las- taamaan 14–15 tonnia puristettua jätettä.

Kiinan jätemää- rät kasvavat nopeasti.

Yli miljoonan asuk- kaan kaupungeissa niiden ennustetaan kaksinkertaistuvan nykyisestä vuoteen 2030 mennessä. Tämä merkitsee liiketoiminta- volyymin kolminkertaistumista samalla ajanjaksolla.

”Voi vain kuvitella, mitä tapahtuu, kun myös elintarvikkeet aletaan pakata. Onneksi monet kaupungit, kuten Shenzhen, Shanghai, Peking ja Chongqing, kehittävät järjestelmi- ään todella nopeasti”, Loikala toteaa.

Eurooppa on kierrätyksen kärjessä

Läntisessä Euroopassa jätteen keräys- ja kierrätysjärjestelmät ovat jo pääosin val- miita. Toimintaan kaivataan kuitenkin

Kaatopaikat keskitetään kaikkialla yhä kauemmas taajamista.

kehittyneempää logistiikkaa ja kustannus- tehokkuutta. Keskiäikaisten kaupunkien kapeilla kaduilla tarvitaan ketteriä ajoneuvoja, joista jäte kuormataan suurempiin yksiköihin. Hiab Multilift -vaihtolavalaitteilla sekä kulje- tus että nouto onnistuvat.

Tehokkaimpia kierrättäjiä ovat Tanska, Saksa, Hollanti, Itävalta ja Ruotsi, joiden

yhdyskuntajätteestä päätyy kaatopaikoille vain 1–4 prosenttia.

Osa jätteestä kier- rätetään uusiokäyt- töön ja osa käsitellään biologisesti kompos- toimalla tai mädättä-

mällä. Jätettä käytetään myös asutuksen ja teollisuuden energianlähteenä. Hiab Jonsered -kierrätysnosturit sopivat hyvin niin kier- rätyksessä lajiteltavan romun käsittelyyn kuin biojätteenä poltettavien metsäjätteen kuormaamiseenkin.

Vuonna 2009 Yhdysvalloissa syntyi 243 miljoonaa tonnia yhdyskuntajätettä eli lähes kaksi kiloa henkeä kohden päivässä. Siitä kierrätettiin ja kompostoitiin noin kolmannes.

Jopa 800 kilometriä kaatopaikalle

Kaatopaikat keskitetään kaikkialla yhä kau- emmas taajamista. Tämä vaatii entistä tehok- kaampia ratkaisuja jätteen kaukokuljetuksiin. Kaupungissa sijaitsevilla siirtokuormaus- asemilla jäte puristetaan tiivisti kapasiteetil- taan suuriin kontteihin, jotka jatkavat sitten matkaa autoilla, junilla tai vesiteitse tai näiden yhdistelmillä eli intermodaalikuljetuksena. Siirtokuormausaseman voi rakentaa myös maan alle, jolloin arvokas tonttima saadaan hyötykäyttöön, ja jätteen käsittelystä sulje- tussa tilassa ei kuulu melua tai aiheudu muita ympäristöhaittoja.

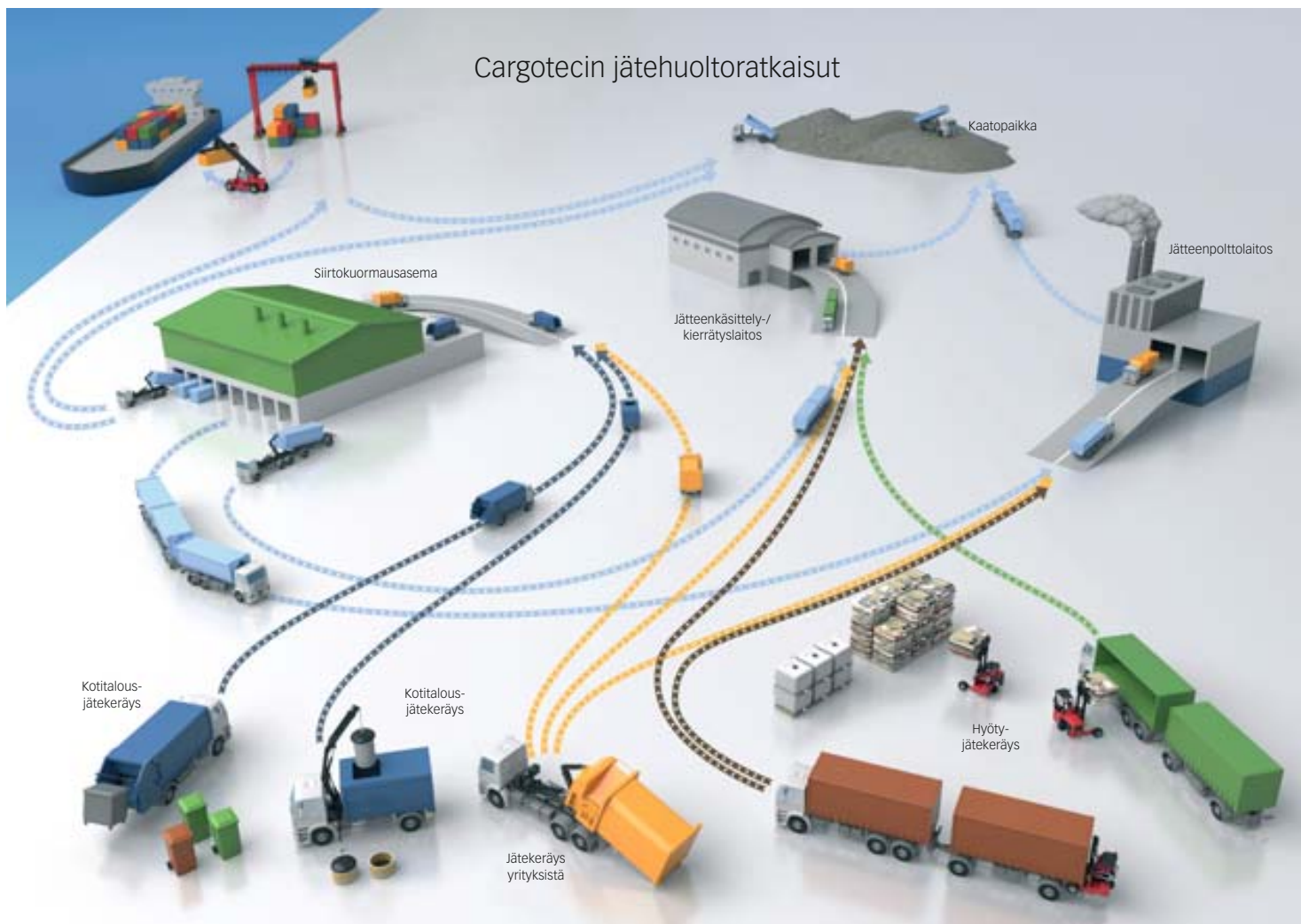
”Yhdysvalloissa jätettä kuljetetaan jopa 800 kilometrin matkoja yhdistellyissä auto-, rautatie- ja vesikuljetuksissa. Ideana on saada hyötykuormat mahdollisimman suuriksi, jotta polttoainetta kuluu suhteessa vähem- män”, kertoo Cargotecin ympäristöliiketo- minnasta vastaava johtaja **Kalevi Nurmi.**

Vihreitä jalanjälkiä

Saumaton yhdyskuntajätteen kuljetusketju

- parantaa jätevirtojen ohjausta käsittelylaitoksiin
- tehostaa kaluston käyttöä koko keräys- ja kuljetusprosessissa
- vähentää investointi- ja käyttökustannuksia
- vähentää ympäristövaikutuksia ja pienentää hiilijalanjälkeä
- tehostaa jätevirtojen hyödyntämistä kierrätysmateriaalina tai energiantuotannossa.

Cargotecin jätehuoltoratkaisut



Cargotec tarjoaa kokonaisratkaisuja kaupunkien jätteidenkäsittely- ja jätehuoltotarpeisiin.

Cargotec-kunnossapitosopimus säästää asiakkaan aikaa

Suez Environnement -konserniin kuuluva SITA Nederland on Hollannin johtava jätteenkäsittely-alan yritys. Alan toimijoilta edellytetään erittäin tehokasta toimintaa sekä kestävän kehityksen periaatteiden noudattamista.

Hollannissa jätteiden kierrätysaste on yksi Euroopan korkeimmista. Kotitalous- ja teollisuusjätettä kertyy vuositasona noin 100 miljoonaa tonnia, mistä kierrätetään noin puolet. Tähän työhön osallistuu muun muassa SITA Nederland, joka etsii jatkuvasti uusia tapoja edistää kestävästä kehitystä.

SITA Nederland on Hollannin markkinajohtaja yritys- ja yhdyskuntajätteen keräämisessä, käsittelyssä ja kierrätyksessä. Yhtiön kalustoon kuuluu yli 900 ajoneuvoa. Kuljetuspäällikkö **Eddy De Jongilla** on keskeinen rooli SITAn innovaatiotoiminnassa. Tavoitteena on tehostaa toimintaa ja edistää kestävä kehityksen tavoitteiden saavuttamista sekä vähentää kaluston omistamisesta aiheutuvia kokonaiskustannuksia.

Viimeiset 15 vuotta De Jong on kehittänyt yhteistyössä Cargotecin kanssa kattavaa

kunnossapitokonseptia SITAn Hiab-kuormausnostureille ja Hiab Multilift -vaihtolavalaitteille. Konseptin ansiosta SITA voi keskittyä ydinliiketoimintaansa. Samalla yhtiö saavuttaa merkittäviä säästöjä muun muassa polttoaine- ja kunnossapitokuluihin. Kehitystyön tuloksena otettiin käyttöön ratkaisu, joka kattaa laitteen koko elinkaaren, yleensä 10 vuotta. Ensimmäinen jatkuva kunnossapitosopimus solmittiin vuonna 2002, ja sen piiriin lisätään kalustoa jatkuvasti – esimerkiksi viime vuonna 25 uutta laitetta.

Sopimuksen mukaan Cargotec vastaa laitteiden tarkastamisesta, kunnossapidosta ja korjauksista. Kiinteän kuukausimaksun ansiosta SITA tietää tulevat kustannukset tarkkaan, eikä odottamattomia kuluja synny. Palvelutasosopimus varmistaa, että kaikki kustannukset on huomioitu. Cargotecin laaja valtakunnallinen palveluverkosto vastaa koko kunnossapitotoiminnasta.

”Cargotec-kunnossapitosopimuksen ansiosta voimme keskittyä ydinliiketoimintamme kehittämiseen”, Eddy De Jong toteaa. ”Tämä helpottaa liiketoimintatavoitteiden

Kiinan Shanghaissa jäte matkaa vesiteitse noin 60 kilometrin päässä kaupungin keskustasta sijaitsevalle kaatopaikalle. Shanghaissa saatetaan yhdeltä 1–2 miljoonan asukkaan kaupunkialueelta kerätä muutaman yöllisen tunnin aikana 1 000–2 000 tonnia jätettä siirtokuormausasemalle. Pienten jäteautojen keräämä jäte puristetaan kuljetuskontteihin. Jätekonttien käsittelyn ja jätteen intermodaalikuljetusten lisääntyminen kasvattaa Kalmar-tuotteiden kysyntää jäte- ja kierrätyslogistiikka-alalla.

Kokonaisratkaisu kannattaa

Jäte- ja kierrätyslogistiikassa menestyvä yritys tarvitsee kokonaisvaltaisen ratkaisun, jossa kaikki laitteet sopivat yhteen. Cargotecissa tarkastellaan asiakkaan toimintaa kokonaisuutena ja pyritään löytämään logistiikkaketjun pullonkaulat. Ratkaisuksi suunnitellaan saumaton kuljetusketju, jossa jätteen koostumus ja määrä huomioidaan joka vaiheessa: alkukeräyksestä kuljetukseen, siirtokuormausasemille ja jätteen kaukokuljetukseen asti. Ratkaisu sopeutetaan aina paikallisiin olosuhteisiin ja asiakkaan käytössä oleviin jätehuoltoratkaisuihin. Raaka-ainevirrat ohjataan omiin käsittelylaitoksiinsa mahdollisimman tehokkaasti ja ilman ristiinkuljetuksia.

saavuttamista ja lisää merkittävästi kaluston käyttöastetta.”

”Tärkeä peruste olivat myös omistamisen kokonaiskustannukset. Nyt tiedämme tarkkaan kunnossapitokulumme, ja koska meidän ei enää tarvitse hoitaa kunnossapitoprosessia, toimintamme on tehostunut huomattavasti. Järjestely auttaa meitä myös saavuttamaan kunnianhimoisen tavoitteemme: vähennämme koko kuljetustoimintamme hiilijalanjälkeä 20 prosenttia kolmen vuoden aikana.”

”Toimiva kumppanuus edellyttää säännöllistä seurantaa ja auttaa SITaa saavuttamaan

liiketoimintatavoitteensa”, toteaa Cargotecin Benelux-maiden palvelupäällikkö Henk Bloemert. ”Minimoimalla seisokit ja ottamalla haltuun kaikki kunnossapito- ja huoltoasiat autamme SITaa maksimoimaan kalustonsa käyttöasteen.”

Cargotecin Hollannin palveluverkostoon kuuluu noin 160 teknistä asiantuntijaa eri puolilla maata. Huoltotiimi toimii erikois- huoltoliikkeessä tai saapuu asiakkaan luo täysin varustellulla huoltoajoneuvolla, valmiina vastaamaan nopeasti asiakkaan tarpeisiin.

”Cargotecin ratkaisut tehostavat logistiikkaa ja tuovat jopa yli 50 prosentin kustannussäästöt.”

”Cargotecin ratkaisut tehostavat logistiikkaa ja niiden avulla saavutetaan jopa yli 50 prosentin kustannussäästöt verrattuna entisiin menetelmiin. Tarjonnallamme pystymme ratkomaan valtaosan niin yhdyskuntajätteeseen kuin rakennus-, purku- ja ongelmajätteeseen liittyvistä logistisista haasteista”, Jukka Loikala tähdentää.

Cargotecin erityisvahvuuksia ovat paikallinen läsnäolo ja osaaminen: asiakkaan kieltä puhuva ja olosuhteita ymmärtävä myynti- ja huoltohenkilöstö 120 maassa. Isoja plussia ovat myös laitteiden asiakaslähtöisyys, korkea teknologia, laatu, kestävyys ja määrätietoinen tuotekehitys. ■

Hiab Moffett -ajoneuvotrukki helpottaa paperinkeräystä

Jätepaperin keräys ja kierrätys sujuu Cargotecin Hiab Moffett -ajoneuvotrukillla huomattavasti nopeammin kuin perinteisillä keräysajoneuvoilla. Ylös ja alas liikkuvalla haarukalla pystytään helposti lastaamaan ja purkamaan paperipaaleja, joita mahtuu kuormaan aiempaa enemmän.

Hiab Moffett -ajoneuvotrukki on huippuluokan laite. Kevytrakenteisen trukin irrotus kuljetussarjasta vie alle minuutin, joten käyttäjä voi kuormata enemmän paaleja entistä nopeammin. Tämä tarkoittaa entistä parempaa hyötykuormakapasiteettia.

Hiab Moffettissa on ajovalot, jotka helpottavat pimeässä työskentelyä ja parantavat turvallisuutta. Esimerkiksi Yhdysvalloissa kauppakeskusten ja supermarketien pahvilaatikat ja jättepaperit litistetään ja kerätään paaleiksi kauppojen takapihoille. Hiab Moffett -ajoneuvotrukki nostaa paalit kuljetusautoon, jolla ne viedään paperitehtaalle uusiokäyttöön.



Globaalit trendit Cargotecin strategian perustana

Cargotecin täsmennetty strategia ja sen neljä painotusta antavat yhtiön toiminnalle suunnan ja varmistavat ketteryyden myös jatkossa.

TEKSTI Joanna Sinclair | KUVAT Shutterstock
Cargotecin toimitusjohtaja **Mikael Mäkinen** korostaa, että on tärkeää pysyä muun maailman ja toimintaympäristössä tapahtuvien muutosten mukana. Hän täsmentää, että kaikkien yhtiöiden pitäisi arvioida muutoksia säännöllisesti ja kulkea samaan suuntaan kuin ympäröivä maailma.

Mäkisen luotsaama Cargotec ei kuitenkaan tyydy seuraajamaan muita tai pysyttelemään niiden mukana. Yhtiö on aina pitänyt kunniasanaan olla ajan hermolla ja vähintään yhden askeleen edellä muita. Harkintansa mukaan yhtiö toimii myös alansa uudistajana, tiennäyttäjänä ja rajojen rikkojana.

Tämä strategia on kannattanut: kilpailijoihinsa verrattuna Cargotec oli yksi harvoista yhtiöistä, joiden toiminta on nopeasti palannut ennalleen taluskriisin jäljiltä.

”Vuonna 2010 saimme laivamme kurssin vakaaksi ja yhtiömme kehityksen käännettyä. Olemmeko tyytyväisiä viime aikojen taloudelliseen tulokseen? Sanotaan, että olemme tyytyväisiä tuloskehitykseen”, Mäkinen toteaa.

Tällä hetkellä Cargotec panostaa ennen kaikkea uudistetun strategiansa toteuttamiseen. Kyseessä ei ole täysin uusi tapa ajatella tai toimia, vaan enemmänkin pieni ohjausliike sen varmistamiseksi, että Cargotec säilyy alansa markkinajohtajana myös tulevana vuosina. Mäkinen korostaa, että strategia on yhtä aikaa sekä hyvin selkeä että mukautuva, jotta

yhtiö pystyy tarvittaessa reagoimaan ketterästi muutoksiin.

Syksyllä 2010 päättyneen strategiaprosessin aikana Cargotecin asiantuntijat tunnistivat toimintaympäristössä neljä globaalia päätrendiä. Nämä ovat globaalin talouden painopisteen siirtyminen itään, kaupungistuminen, teknologisen muutoksen kiihtyminen ja kriittisten raaka-aineiden puute tai jopa loppuminen. Cargotec vastaa näihin globaaleihin trendeihin keskittymällä neljään osa-alueeseen: asiakkaisiin, huoltopalveluihin, kasvaviin markkinoihin ja sisäiseen selkeyteen.

Megatrendit puntarissa

Ensimmäinen Cargotecin strategiatyössä tunnistettu globaali trendi on Aasian merkityksen kasvu. Merkittävä osa Cargotecin asiakkaista toimii kasvavilla markkinoilla, Mäkinen huomauttaa.

Aasiasta on tullut globaalin tuotannon keskus. Tämä on vaikuttanut erityisesti Cargotecin Terminal- ja Marine-liiketoimintaan. Kun pääosa Aasian tuotannosta on perinteisesti viety länsimarkkinoille, nykyään kulutus kasvaa vauhdilla myös idässä. Aasiassa on jo merkittäviä paikallistalouksia, joiden sisällä tuotanto ja kulutus ovat keskittyneet samoille markkinoille. Peräti 37 prosenttia kaikesta maailman konttiliikenteestä kulkee Aasian sisällä. ▶



GLOBAALI MEGATRENDI 1/4

**TALOUDEN PAINOPISTE
SIIRTYY AASIAAN**

37%

Jo 37 prosenttia
maailman kontti-
liikenteestä kulkee
Aasian sisällä.

KAUPUNGISTUMINEN

6 miljardia

Vuonna 2050 maapallon kaupungeissa arvioidaan asuvan yli kuusi miljardia ihmistä.



”Maailman muuttumisesta kertoo esimerkiksi se, että kontti-kuljetusten suurimmat volyymit eivät ole enää mannerten välisessä vaan Aasian sisäisessä tavaraliikenteessä”, Mäkinen toteaa.

Kaupungistuminen on keskeinen Cargotecin liiketoimintaan vaikuttava trendi. Maapallo kaupungistuu kiihtyvällä vauhdilla erityisesti Aasiassa ja muilla kehittyvillä alueilla esimerkiksi Etelä- ja Väli-Amerikassa ja Afrikassa.

Kaupungistuminen vaikuttaa vääjäämättä myös Cargotecin liiketoimintaan. Kaupungeissa eläminen edellyttää valtavia tavaravirtoja, elintarvikekuljetuksista edistyneisiin jätteenkäsittelyratkaisuihin. Viimeksi mainittu on yksi Cargotecin vahvoista osamisaalueista. Kaupungistumisen rinnalla raaka-ainepula lisääntyy nopeasti ja ympäristölainsäädäntöä tiukennetaan.

Asiantuntijat ovat arvioineet, että seuraava globaali kriisi ei liity rahoitukseen vaan raaka-aineisiin. Raaka-ainepulan vaikutukset ovat jo nyt todella suuret, ja niiden odotetaan lisääntyvän edelleen uusista raaka-ainekeskinöistä ja energiansäästöratkaisuista huolimatta. Tämä johtuu yksinkertaisesti kulutuksen nopeasta kasvusta kaikkialla maailmassa.

Raaka-ainepula vaikuttaa selvästi kuorman- ja lastinkäsittelyaloilla, joilla etsitään

kuumeisesti luotettavia, vaihtoehtoisia polttoaineratkaisuja. Polttoaineenkulutusta voidaan myös vähentää pienentämällä kitkaa tai yhdistelemällä komponentteja niin, että kokonaishyötysuhde paranee. Myös koneet ja laitteet kehittyvät: Cargotecin kannalta yksi tärkeimmistä tavoitteista on laitteiden painon vähentäminen. Tähän pyritään esimerkiksi teräksen ominaisuuksia kehittämällä ja vaihtoehtoisia materiaaleja hyödyntämällä.

Neljäs globaali trendi on teknologisen muutoksen kiihtyminen ja erityisesti digitalisoituminen, joka parantaa sekä Cargotecin asiakkaiden että työntekijöiden turvallisuutta. Sen ansiosta esimerkiksi nostureihin voidaan kehittää aivan uudenlaisia turvallisuusominaisuuksia. Entistä tehokkaampi ympäristön havainnointi lisää niin laitteen käyttäjän kuin sivullistenkin turvallisuutta. Se on ensiarvoisen tärkeää myös turvallisuutta edistävien toimien kannalta. Cargotec on mukana esimerkiksi tutkimushankkeessa, jossa kehitetään kuljettajan vireystilaa sensorien avulla havainnoivaa järjestelmää.

Asiakas keskipisteenä

Cargotecin neljä strategista painopistealuetta ovat asiakkaat, huoltopalvelut, kasvavat markkinat ja sisäinen selkeys. Nämä kaikki liittyvät globaaleihin trendeihin, joita yhtiö hyödyntää liiketoiminnassaan mahdollisimman tehokkaasti. Kullakin painopistealueella Cargotec

on joko toteuttamassa muutoksia tai sillä on selkeät suunnitelmat tulevien muutosten kohteista ja aikataulusta.

Sisäinen selkeys on edellytys kaikkien muiden painotusten onnistumiselle. Huolto-liiketoiminnassa täsmennetty strategia tarkoittaa entistä voimakkaampaa panostusta palvelujen kehittämiseen asiakkaan arvoketjun mukaisesti sekä asiakkaiden huolto-toimintojen ulkoistamiseen liittyvää kasvua.

Huoltopalvelujen ja maantieteellisen läsnäolon yhteensovittamisessa Cargotec on jo nyt alansa johtava toimija. Parantamisen varaakin toki vielä on.

Mäkinen kertoo, että yksittäisten tuotteiden sijaan asiakkaat odottavat yhä useammin kokonaisvaltaisia ratkaisuja, jotka sisältävät räätälöityjen laitteiden lisäksi myös koko elinkaaren kattavan huotokonseptin. Kun tähän lisätään vielä alan voimakas yhden-tyymiskehitys, tulevaisuus näyttää selkeältä. Mäkisen mukaan Cargotecin asema tässä kehityksessä on ainutlaatuinen. Suuremmat globaalit toimijat haluavat sopivan kokoisia kumppaneita, jotka vastaavat niiden tarpeisiin. Tämä on hyvä uutinen Cargotecille ja sen huolto- ja jälleenmyyjäverkostolle.

”Markkina-alueemme on koko maailma. Palvelemme asiakkaitamme kaikkialla, missä meitä tarvitaan”, Mäkinen painottaa.

Tulevina vuosina Cargotec pyrkii säilyttämään asemansa vakiintuneilla markkinoillaan, kuten Euroopassa ja Pohjois-Amerikassa, ja

TEKNOLOGIAN MUUTOS

Yksi keskeinen teknologisen muutoksen alullepanija on digitalisoituminen, joka näkyy älykkäiden ratkaisujen yleistymisenä. Cargotecin toimialalla tämä tarkoittaa esimerkiksi laitteiden parempaa kykyä kommunikoida paitsi kuljettajan myös ympäristön kanssa.

Ostamalla markkinoiden johtavan terminaalioperaattorijärjestelmien toimittajan Naviksen Cargotec vahvistaa asemaansa terminaali-asiakkaiden kokonaisratkaisujen toimittajana.

kasvattamaan markkinaosuuttaan Kiinassa ja muissa BRIC-maissa eli Brasiliassa, Venäjällä ja Intiassa.

Vaikka Cargotecin strategiassa painotetaan kasvavien markkinoiden, huolto- palvelujen ja yhtiön sisäisen selkeyden tärkeyttä, sen ydin on kuitenkin asiakkaan palveleminen.

”Pyrimme Cargotecissa jatkuvasti ymmärtämään asiakkaitamme heidän liike- toimintansa tarpeiden kautta”, Mäkinen tähdentää.

Asiakkaiden ymmärtämisen lisäksi Cargotecin strategiassa painotetaan kykyä mukautua joustavasti niin maailman- taloudessa kuin toimialallakin tapahtuviin muutoksiin.

”Asiakkaisiin ja asiakassegmentteihin keskittyminen tarkoittaa, että sopeutamme tarjontamme asiakaslähtöisesti. Päätämme, mihin panostamme ja mistä luovumme. Investoimme alueisiin, joilla voimme tulla globaaleiksi markkinajohtajiksi. Tätä tarjoomaa ja segmenttejä vahvistamme jatkuvasti”, Mäkinen toteaa.

Naviksen osto tukee Cargotecin strategiaa, jonka tavoitteena on keskittyä asiakkaisiin ja investoida kiinnostaviin asiakassegmentteihin. Yritystoston myötä Cargotec kehittää liiketoimintaansa vastatakseen entistä paremmin asiakkaan tarpeisiin. Ostamalla markkinoiden johtavan terminaalioperaattorijärjestelmien toimittajan Naviksen Cargotec vahvistaa asemaansa terminaali-asiakkaiden kokonaisratkaisujen toimittajana.

Asiakas on Cargotecin täsmennetyn strategian ydin ja aito asiakaslähtöisyys yhtiön kaiken toiminnan lähtökohta. Vaikka kaikkea tulevaa on vaikea ennustaa, yksi asia on varma: asiakkaan näkökulmasta tulevaisuus näyttää lupaavammalta kuin koskaan. Cargotec on lähellä asiakasta ja pyrkii palvelemaan heitä kilpailijoitaan paremmin. Yhtiö myös tavoittelee kilpailijoitaan nopeampaa kasvua – ja pitää tavarankäytön liikkeellä. ■

Täsmennetty strategia pitää vanhat lupaukset

Cargotecin asiakaslupaus ”we keep cargo on the move™” kuulostaa yksinkertaiselta, mutta laajemmassa mittakaavassa se ei todellakaan ole helppoa.

Asiakaslupaus ohjaa liiketoimintaa ja kaikkea tekemistä, ja sen noudattaminen on haastavaa. Vaikeus johtuu siitä, että Cargotec ei koskaan anna katteettomia lupauksia. Tavaroiden pitäminen liikkeellä edellyttää aitoa ymmärrystä asiakkaan liiketoiminnasta sekä asiakkaan liiketoimintaympäristön pienimpienkin vivahteiden huomioimista.

Cargotec toimittaa ratkaisuja ja palveluja ajoneuvojen, teollisuuden, satamien ja laivojen lastinkäsittelyyn sekä offshore-kuormankäsittelyyn. Käytännössä tämä tarkoittaa teknisen kehityksen kärjessä kulkemista, oli kyseessä sitten automaattinen kontinkäsittely tai hydraulinen hybriditerminaalitraktori. Cargotecin on tunnettava offshore-teollisuuden huoltoalusten toiminta läpikotaisin. Sen on myös tiedettävä EU:n konedirektiivin asettamat turvallisuusvaatimukset ja niiden vaikutus nostureiden käyttöön. Tapahtuipa asiakkaan liiketoimintaympäristössä mitä tahansa, tavaroiden liikkeellä pitäminen tarkoittaa, että Cargotecin on oltava aina tilanteen tasalla.

Cargotecin missio on tehostaa tavara- virtojen kulkua. Yhtiö toteuttaa missiotaan tehostamalla asiakkaidensa liiketoimintaa: se toimittaa luotettavia laitteita ja palveluita, maksimoi alusten ja ajoneuvojen tuottavuuden ja parantaa asiakkaiden kokonaistuottavuutta tarjoamalla kattavia järjestelmiä, konsepteja ja suunnitelmia.

Saavuttaakseen asiakasratkaisuihin liittyvät tavoitteensa vuoteen 2015 mennessä Cargotec on päättänyt keskittyä asiakkaiden tarpeisiin kaikkialla maailmassa. Vuonna 2011 kaiken keskipiste on asiakas. Cargotec kuuntelee asiakasta, oppii ja varmistaa, että se on aina asiakkaan tarpeiden tasalla.

GLOBALI MEGATRENDI 4/4

KRIITTISTEN RAAKA- AINEIDEN PUUTE

1,35 biljoonaa

Vuonna 2010 Yhdysvaltain hallitus arvioi maailman öljy- varantojen määräksi 1,35 biljoonaa barreilia.





Suurempi nostokapasiteetti ja ulottuma

Uuden-Seelannin vaativiin metsiin

Uusiseelantilaisen puutavarakuljetusyrittäjän Steve Murphyn Hiab Jonsered 1080 -puutavaranosturi nostaa paljon muutakin kuin puutavaraa.

Steve Murphyn kuljetusyhtiö SML nostaa puutavaranostureillaan paitsi tukkeja myös suuria, kolmiakselisia rekan perävaunuja, joita kuljetetaan tyhjänä vetoauton kyydissä. Tämä on yleinen tapa lähes kaikissa Uuden-Seelannin puutavarakuljetusyhtiöissä.

Tämä muualla maailmassa melko tuntematon käytäntö helpottaa puutavararekan pääsyä vaikeisiin paikkoihin. Se myös vähentää perävaunujen kulumista ja tuo huomattavia säästöjä tienkäyttömaksuissa.

Uudessa-Seelannissa rekkojen ja perävaunujen pyöriin on kiinnitetty matkamittarit. Koska kuljetusyhtiön on maksettava jokaisesta kilometristä, tyhjää perävaunua kannattaa mieluummin kuljettaa vetoauton kyydissä.

Murphyn mukaan tärkein syy perävaunun kuljetamiseen vetoauton kyydissä on kuitenkin se, että näin auto pääsee helpommin kulkemaan jyrkässä ja pehmeässä maastossa.



TEKSTI Leena Lavonius | KUVAT Shutterstock ja Cargotec

”Itselastaavat ajoneuvot sopivat erityisesti pienten metsänomistajien tarpeisiin, sillä he eivät kaadata valtavia puumääriä kerralla”, Murphy toteaa.

Edut riippuvat tehtävästä

Murphy on käyttänyt Hiab Jonsered -koneita vuodesta 1971. Yrityksellä on 54 työntekijää ja 37 rekkaa, joista viisi on itselastaavia.

”Christchurchin alue on ollut oivallista testausympäristöä itselastaaville puutavara-ajoneuvoille. Täällä on paljon pieniä metsänomistajia ja myös vaikeakulkuista maastoa”, Murphy kertoo.

”Itselastaava ajoneuvo on tarkka, ja se mahtuu hyvin myös ahtaisiin paikkoihin.”

Toisaalta itsekuormaukseen liittyy pienempi hyötykuormakapasiteetti, koska rekan kyydissä on myös nosturi.

”Toimintatavan edut riippuvat tehtävästä. Joissakin töissä kuljettajan itsenäisyys kompensoi pienemmän hyötykuorman”, Murphy korostaa.

Murphyn mukaan tyypillinen itselastausnosturi painaa noin 2,5 tonnia. Kun nosturin paino huomioidaan rekan hyötykuormassa, sen tulee näkyä myös hyötykuorman ja kuormauksen hinnassa.

Metsäteollisuuden nousu lisää kysyntää

Cargotecin Uuden-Seelannin johtajan **Ash McKnightin** mukaan Hiab Jonsered oli puutavaranostureiden johtava toimittaja alueella jo aiemmin.

Uusi Hiab Jonsered 1080 -malli tuli Uuden-Seelannin markkinoille vuonna 2010. Sen jälkeen Cargotec on myynyt jo 10 laitetta, ja kaksi laitetta on tilauksessa, McKnight toteaa tyytyväisenä.

Murphyn mukaan Hiab Jonsered 1080 tarjoaa entistä enemmän nostokapasiteettia.

”Vaikka kuormaajan nostokapasiteetti on suuri ja ulottuma pitkä, se on kevyt. Toiminta säilyy kannattavana, koska kuormaaja ei syö liikaa auton hyötykuormaa.”

Uuden-Seelannin metsäteollisuus on voimakkaassa kasvussa, ja Cargotecin edustajat odottavat kuormaajien kysynnän pysyvän vilkkaana.



”Hiab Jonsered 1080:n nostokapasiteetti on suuri ja ulottuma pitkä, mutta painoltaan se on kevyt”, Steve Murphy toteaa.

Cargotecin myyntipäällikkönä Eteläsaarella toimiva **Barry Munro** huomauttaa, että valtaosa Uudessa-Seelannissa kaadetusta puusta menee vientiin.

”Kaikki puutavara tulee viljellyistä metsistä, ja markkinat ovat vahvassa nousussa. Alan toimijat ovatkin todella kiireisiä”, Munro kertoo.

Maan puutavarateollisuus perustuu pääasiassa nopeakasvuisen radiatamännyn kasvattamiseen. Lisäksi monet maanviljelijät harjoittavat pienimuotoista metsätaloutta.

”Hiab Jonsered on ollut jo vuosikymmeniä suosituin puutavarakuormaajamerkki monipuolisuutensa vuoksi. Uudessa-Seelannissa on paljon haastavia hakkuualueita, joten kuormaustarkkuus ja ketteruus ovat todella tärkeitä ominaisuuksia”, Munro korostaa.

Tiemaksut ovat myös vaikuttaneet puutavarakuljetusyhtiöiden toimintatapoihin. Perävaunujen kuljettaminen vetoauton kyydissä tuo kuljetusyrittäjälle merkittävät säästöt.

Murphy arvioi, että noin 1 300 euron tiemaksu keskimääräisestä puutavarakuljetuksesta tuplaantuu 5 000 kilometrin välein.

Tiemaksut on maksettava etukäteen – ennen kuin kuljetusyrittäjä on saanut rahansa. Kuljetusala pitääkin tiemaksuja ylimääräisenä rasitteena toimialalle.

”Koska vetoauton kyydissä kuljettaminen vähentää perävaunun kulumista ja tuo säästöjä, se on aina ollut tapana Uudessa-Seelannissa”, Munro toteaa. ■

”Paras puutavara kasvaa usein jyrkillä rinkeillä, ja hakkuualueet ovat usein vaikeakulkuisessa maastossa. Siksi perävaunun kuljettaminen vetoauton kyydissä on tärkeää. Lisäksi vetoauton vetävissä pyörissä on säädetty rengaspaine, mikä parantaa renkaiden pitoa”, Murphy kertoo.

Murphyn kuljetusyritys sijaitsee lähellä Christchurchin kaupunkia Uuden-Seelannin Eteläsaarella. Puutavaranosturijoneuvot palvelevat lähinnä pienempiä metsänomistajia.

”Itselastaus lisää kuljettajan omatoimisuutta. Hän voi ajaa hakkuutyömaalle, lastata täyden kuorman ja lähteä, ilman muiden apua.”

Murphyn mukaan Hiab Jonsered 1080 on erinomainen väline työmaan jälkisiivoukseen hakkuukoneen lähdettyä, koska itselastaava ajoneuvo on itsenäinen toimija.

Laatua ja luotettavuutta samassa paketissa

TEKSTI Irma Capiten | KUVAT Cargotec

Kun ajattelet Pariisia, todennäköisesti viimeinen mieleesi tuleva asia on se, kuinka paljon työtä tämän kauniin kaupungin tehokas ylläpito vaatii. Dominique Rouillard jos kuka sen tietää, sillä osa tästä tärkeästä työstä on ollut hänen yhtiönsä vastuulla jo 25 vuoden ajan.

Rouillardin VOTP- ja STPE-yhtiöillä on vankka asema Pariisin pohjoisosien viemärihuolloissa, jätekuljetuksissa ja valtateiden kunnossapidossa. Yhtiön menestys perustuu visioon, joka on pysynyt samana vuodesta toiseen. **Dominique Rouillardilla** ja hänen 50 työntekijällään on ollut aina vain yksi tavoite: laatu.

Tämä tavoite näkyy yhtiöiden kaikessa päivittäisessä toiminnassa. Se tarkoittaa kovaa, ammattimaista ja kurinalaista työtä. Työt alkavat aamulla kello 4.45 ja päättyvät illalla kello 19.00. Tämä on myös johtajan päivittäinen rutiini. Rakennustyömailla työt alkavat

kello 7.30, ja kuljettajien on päivystettävä vuoden jokaisena päivänä.

Luottamus on kaiken lähtökohta

Täydellinen luottamus yhteistyökumppaneita kohtaan on ehdoton edellytys, kun toiminta on käynnissä ympäri vuorokauden ja vuoden jokaisena päivänä. Rouillardin tärkeimmät asiakkaat ovat kaupunginvirastoja, joiden kanssa hän solmii vaativia sopimuksia esimerkiksi huoltopäivystyksestä, teiden hiekoittamisesta ja hälytystehtävistä. ”Saatavuus ja ennakointi ovat olennainen osa yhtiöidemme päivittäistä toimintaa”, Rouillard painottaa.

Vastatakseen näihin haasteisiin Rouillard tarvitsee kumppaneita, jotka ajattelevat ja toimivat samalla tavalla kuin hän itse. Siksi Rouillard valitsi Cargotecin, jonka kanssa hänellä on kattavin kumppanuussopimus, Mercedesen ohella. ”25 vuotta sitten alkanut yhteistyömme on perustunut alusta alkaen luottamukseen, sillä kaikki Rouillardin ostamat nosturit ovat yksinomaan Hiab-merkkisiä”, kertoo Cargotec France S.A.S:n avainasiakas- ja markkinointipäällikkö **Hervé Lherondel**.

Näiden vuosien aikana Rouillardin käytössä on ollut kymmenkunta erilaista Hiab-nosturimallia, aina ensimmäisistä oransseista malleista nykyisiin mustiin. Tällä hetkellä

Rouillardilla on viisi Hiab XS 122 D2 Pro -kuormaustosturia, jotka on asennettu Mercedes 8x4-alustalle. Nosturit ovat käytössä kahdeksan tuntia päivässä. Pro on Hiab XS -tuoteperheen kehittynein, manuaalikäyttöinen ohjausjärjestelmä.

Valve 91 -venttiilillä varustettu ohjausjärjestelmä varmistaa tehokkaan lastauksen, sujuvat toiminnot ja parhaan mahdollisen kuormaustarkkuuden. Tämä on huomattava etu nopeassa kahmarikauhatyöskentelyssä tai asetettaessa putkia betoniin, jolloin nostotarkkuus on olennaista.

Kaikki laitteet Cargotecilta

VOTP-yhtiön viidessä ajoneuvossa on vaihtolavalaitteet. Itse asiassa Rouillard vaihtoi vaihtolavalaitetoimittajaa muutama vuosi sen jälkeen, kun Hiab Multilift XR21S oli tullut markkinoille. ”Sitten Rouillard sai koekäyttöön Hiab Multilift XR21 -vaihtolavalaitteella varustetun kuorma-auton. Tämän käänteentekevän kokemuksen jälkeen hän on ostanut kaikki laitteensa Cargotecilta”, Lherondel muistelee.

”Kaksi vuotta sitten saimme mahdollisuuden testata muutaman päivän ajan täysin varusteltua koekäyttöajoneuvoa. Siinä oli Hiab Multilift XR21S -kuormaustosturi, jossa oli muun muassa automaattiohjaus, pikaliike



ja kitkattoman lavan vaihdon mahdollistava vaakasiirron kevennys. Testausjakson päätyttyä ilmoitin, että haluan meille juuri sellaisen työkalun”, Rouillard kertoo.

Nykyään VOTP-yhtiöllä on jo kolme Hiab Multilift XR21S -vaihtolavalaitteilla varustettua ajoneuvoa, jotka ovat erittäin monipuolisia. Kaluston korkea tuottavuus merkitsee sitä, että auto ehtii tehdä päivän aikana yhden ylimääräisen toimituksen työmaalle.

Hyvinvointia ja turvallisuutta

Peruutuskamera lisää ajoneuvojen turvallisuutta. ”Kuljettajien ei enää tarvitse olla huolissaan. Kun he laskevat nosturin maahan, he voivat olla varmoja siitä, että työskentelyalueella ei ole esteitä. Tämä tekee työskentelystä turvallisempaa ja helpompaa, ja samalla säästyy kallista aikaa”, Rouillard painottaa.

Kuljettajien hyvinvointi on Rouillardille ensiarvoisen tärkeää. ”Hankin markkinoiden parhaat laitteet. Siitä hyötyvät niin yhtiö kuin työntekijätkin, sillä korkealaatuinen työsuoritus edellyttää laadukasta kalustoa ja hyviä työskentelyolosuhteita. Kuljettajat ovat yritykseni paras mainos. Myös asiakkaat ovat tyytyväisiä: nostureista ei vuoda öljyä, ne eivät hajoa ja aiheuta töiden keskeytymistä, ja laitteet ovat aina moitteettomassa kunnossa.

”Kuljettajat voivat olla varmoja siitä, että työskentelyalueella ei ole esteitä. Tämä tekee työstä turvallisempaa ja helpompaa.”

Ja mikä kaikkein tärkeintä: täytämme antamamme asiakaslupaukset.”

Jotta kaikki tämä saavutetaan, huoltopalvelujen on oltava huipputasoa. Parhaisiinkin laitteisiin tulee joskus vikoja, ja silloin on toimittava nopeasti, jotta työmaiden toiminta ei keskeydy. Rouillardin laitteiden kunnossapidosta huolehtii Cargotecin Argenteuilin toimipiste Pariisin pohjoispuolella. Se vastaa niin vikojen korjauksista kuin huollosta ja ennakoivasta kunnossapidostakin. On aina parempi ehkäistä vika kuin korjata se, sillä näin säästetään kustannuksia. Ennakointi on kaiken a ja o.

Rouillardin tulevaisuuden visio on selkeä: ”En halua laajentaa liiketoimintaa liikaa vaan pitää sen inhimillisen kokoisena. Ja haluan jatkaa yhteistyötä Cargotecin kanssa.” ■



Pariisin alue

Pariisi on yksi Île-de-Francen hallintoalueen kahdeksasta departementista. Île-de-Francen alueella on 11,6 miljoonaa asukasta ja yli 5 miljoonaa työpaikkaa. Alue vastaa kahta prosenttia Ranskan pinta-alasta, mutta siellä asuu 20 prosenttia maan väestöstä.

Pariisin alue on merkittävä eurooppalainen moottoritiekeskittymä, jolla sijaitsee 800 kilometriä moottoritietä. Alueella on yhteensä 12 000 kilometrin tieverkosto, joka yhdessä muun kansallisen ja kansainvälisen tieverkon kanssa muodostaa Euroopan toiseksi suurimman tieverkon.



VOTP-yhtiön viidessä ajoneuvossa on Hiab-kuormausnosturit ja Hiab Multilift -vaihtolavalaitteet.

Ajoneuvot ovat erittäin monipuolisia. Kaluston korkea tuottavuus merkitsee sitä, että auto ehtii tehdä päivän aikana yhden ylimääräisen toimituksen työmaalle.



Lain vaatimuksia parempaa nosturiturvallisuu

Kuormausnosturien suunnittelussa keskitytään turvallisuuteen

Uusi konedirektiivi 2006/42/EY astui voimaan joulukuun lopussa 2009, ja siinä Euroopan unioni asettaa uusia vaatimuksia kuormankäsittelynostureiden suunnittelulle ja käytölle. Uudessa konedirektiivissä kiinnitetään erityistä huomiota käyttäjän turvallisuuteen ja asetetaan se etusijalle.

Cargotecin EMEA-alueen asiakasratkaisujen johtaja **Gaston van Kleef** sanoo: ”Euroopan unionissa lainvoimainen uusi konedirektiivi eroaa joiltakin pääkohdiltaan aiemmasta ja sisältää lausekkeen, joka vaatii nosturivalmistajia sisällyttämään koneisiin turvallisuusominaisuuksia, jotka suojaavat ”kohtuullisesti ennakoitavissa olevaa väärinkäyttöä” vastaan. Tämä merkitsee uutta säädöksellistä tarkastelutapaa; meidän on mietittävä sitä, mitä käyttäjä saattaisi tehdä – vaikka toiminta olisi järjen vastaista – ja suojaettava laite sitä vastaan. Tämä on tärkeä muutos lähestymistavassa.”

Cargotec on vuoden 2010 alusta alkaen toiminut ripeästi varmistaakseen, että kaikki Hiab-kuormausnosturit vastaavat konedirektiiviä sekä uutta, yhtenäistettyä kuormausnostureiden standardia EN 12999:2009, joka astui voimaan vuoden 2010 loppupuolella. Cargotec on varustanut kaikki kuormausnosturit VSL-teknologialla (muuttuva vakavuuden rajoitus). VSL on elektroninen järjestelmä, joka tunnistaa automaattisesti, kuinka pitkälle ulos tukijalat on ulotettu ja ovatko ne tukevasti alustaa vasten, ja säätää sitten nosturin kapasiteettia optimaalisessa suhteessa sen vakavuuteen. Muita parannuksia ovat kunkin tukijalan päälle asetetut varoitusvalot, näkyvyyden varmistusnappi kauko-ohjattaviin tukijalkoihin, tukijalkojen tilasta kertovat merkkivalot, niveloitunut tassut ja parannettu kuljettajan suojaus (OPS).

Hiab kuormausnostureista vastaava päällikkö **Bengt Söderholm** toteaa: ”Kuorma-auton ohjaamon taakse tai takaosaan kiinnitetyn nosturin ympäristö on vaativa, joten olemme pyrkineet turvalliseen ratkaisuun. Tuloksena on turvallisempi kone, joka minimoi käyttäjän tekemien virheiden riskit ja pysäyttää nosturin ennen kuin ajoneuvon vakavuuden raja saavutetaan. Jos esimerkiksi tukijalka ei ole kokonaan ulkona kohteen ahtauden tai huonoimmassa tapauksessa unohtamisen vuoksi, kuorma-auto ei silti kaadu.”

VSL-toiminto sisältyy Hiabin SPACE-järjestelmään, joka muodostaa nosturin ”aivot”. SPACE ohjaa kaikkia nosturin toimintoja, sen turvallisuutta, tehoa ja kapasiteettia sekä valvoo ajoneuvon vakavuutta.

Epätasainen tilanne

Vaikka uusi konedirektiivi on lainvoimainen kaikissa EU-maissa, sen täytäntöönpano ei ole ollut johdonmukaista, mikä on luonut epätasaisen tilanteen markkinoille. Alankomaiden pyörä- ja autoteollisuuden yhdistyksen RAI:n erikoisajoneuvojen johtaja **Remco Tekstra** kertoo: ”Uuden konedirektiivin suhteen olemme havainneet suurta vaihtelua siinä, miten sääntöjä tulkitaan käytännössä. Jotkin valmistajat ovat varmistaneet, että kaikki nosturit vastaavat uutta direktiiviä 100 prosenttisesti tammi-kuusta 2010 alkaen, kun taas toiset valmistajat ovat omaksuneet asenteen, että kaikki on kunnossa, kunhan nosturi on valmistettu ennen tätä päivämäärää.”

Yleiseurooppalaisesta lainsäädännöstä huolimatta eri maat ovat lähestyneet uutta konedirektiiviä eri tavoin.

Britannian työterveys- ja työturvallisuusviranomainen Health and Safety Executive (HSE) on omaksunut erityisen selkeän ja ennakoivan lähestymistavan ja ilmaissut selvän sanoin, että valmistajien ja maahantuojien on huolehdittava koneiden direktiivinmukaisuudesta. Lisäksi se on huomauttanut, että eurooppalaisen standardin EN12999:2002A2 vaatimusten täyttäminen ei tarkoita sitä, että kone olisi uuden direktiivin mukainen. HSE on kiinnittänyt erityistä huomiota siihen, että yksi esimerkki ennakoitavissa olevasta väärinkäytöstä on nosturin tukijalkojen käyttämättä jättäminen.

Se on huomauttanut, että kone vastaa direktiiviä vain siinä tapauksessa, että tukijalkojen asentoa valvoo nosturin nimelliskapasiteettia tarkkaileva järjestelmä.

Sen sijaan muiden maiden työturvallisuuslainsäädännöstä vastaavat viranomaiset eivät tunnu omaksuneen sitä näkökantaa, että konedirektiivin tulisi mennä muiden säästöjen edelle. ”Jotta tilanne tasoittuisi, kaikkien työturvallisuusviranomaisten tulisi toimia proaktiivisesti eikä reagoida vasta, kun nostureiden turvallisuuteen liittyvä tapaturma on jo sattunut”, huomauttaa Van Kleef.

Hämmennystä on aiheuttanut myös viimeisimmän standardin EN 12999 viivästynyt voimaantulo. Sen piti astua voimaan jo tammikuussa 2010, mutta toteutuikin vasta lokakuussa, ja tätä on ehkä jossain määrin käytetty hyväksi. Van Kleef toteaa: ”Joidenkin mielestä EN 12999 -standardia vastaava kone vastaa konedirektiiviä. Meidän mielestämme tämä näkökanta on virheellinen, sillä

vaikka yhdenmukaisuus EN 12999 -standardin kanssa auttaa direktiivin vaatimuksiin vastaamisessa, se ei kuitenkaan takaa vaatimustenmukaisuutta.”

Söderholm on samaa mieltä ja toteaa: ”Vaikka hiljattain hyväksytyssä EN12999:2011-standardissa vaatimuksia

on selvitetty yksityiskohtaisemmin, 29.12.2009 voimaantullut uusi konedirektiivi on laki. Toisin sanoen tuon päivämäärän jälkeen valmistettu nosturi ei ole laillinen, jos se ei täytä konedirektiivin vaatimuksia.”

Uudessa konedirektiivissä esitellään teknisiä yksityiskohtia vain

lyhyesti, mikä aiheuttaa osaltaan ongelmia, sillä se sallii erilaisten tulkintojen tekemisen. Vaikka konedirektiivin mukaan tukijalkoja tulee valvoa, siinä ei suoraan sanota, että nostureissa on oltava tämä tai tuo ominaisuus käytössä vaan todetaan, että ”kohtuullisesti ennakoitavissa oleva väärinkäyttö” tulee estää.

Tällä melko avoimella tilanteella on luultavasti ollut vaikutusta Euroopan kuormausnosturimarkkinoiden epätasaiseen toimintakenttään. Kuten Tekstra sanoo: ”Uusien turvallisuussäännösten noudattaminen lisää kustannuksia. Koneiden hinnoissa voi siis olla huomattava ero verrattuna niihin valmistajiin, jotka yrittävät kiertää säännöksiä. Koska konedirektiivi luo asialle vain puitteet, on muistettava, että eri tulkinnot ovat mahdollisia. Esimerkiksi jotkin vakautusratkaisut, kuten lukitukset, ovat edullisempia ratkaisuja, mutta eivät ehkä vastaa direktiivin vaatimuksia.”



”Hiabin lähestymistapa perustuu sisäiseen turvallisuusjärjestelmään, jota voisi verrata autoissa olevaan ABS:ään. Se pysyttelee taustalla, kunnes käyttöolosuhteet aktivoivat sen toimintaan.”



Vakavuus on kaiken a ja o

Tekstran mielestä tärkein seikka kuormausnostureissa on niiden vakavuus. Se voidaan saavuttaa joko teknisesti tai tämäntyyppisen nostureiden käyttöön tottuneiden kokeineiden ammattikäyttäjien toimesta. ”Turvallisuuteen on kuitenkin kiinnitettävä enemmän huomiota, kun kyse on kokemattomammista käyttäjistä. Direktiivin vaatimusten noudattamiseksi on turvauduttava teknisiin ratkaisuihin, jotka estävät ylittämästä tiettyä rajaa”, hän huomauttaa.

Huolimatta viime vuosina saaduista ristiriitaisista viesteistä yhä useampi kuormausnostureiden valmistaja ja maahantuojat EU:ssa noudattaa nykyään konedirektiiviä. Van Kleef huomauttaa kuitenkin: ”Cargotec on selvästi ollut edelläkävijä Hiab-kuormausnostureiden ansiosta ja saavuttanut vaatimustenmukaisuustason, johon muut nosturit eivät yllä.”

Erityisesti on huomioitava se, että monet nosturin käyttäjät eivät ole täysin hyväksyneet uutta direktiiviä vaan pitäneet sitä enemmin nopeutta ja tehokkuutta haittaavana byrokratiana.

Cargotec on pyrkinyt vastaamaan tällaisiin käyttäjien huoliin tekemällä Hiab-kuormausnostureiden turvallisuusominaisuuksista mahdollisimman automaattisia ja integroituja. ”Olemme suunnitelleet nosturimme siten, että turvallisuusominaisuudet tulevat käyttöön vasta kun nosturi lähestyy toimintarajojaan. Nosturin käyttäjä ei tiedä ominaisuuksien olemassaolosta ennen kuin niitä tarvitaan.”

Van Kleef jatkaa: ”Hiabin lähestymistapa perustuu sisäiseen turvallisuusjärjestelmään, jota voisi verrata autoissa olevaan ABS:ään. Se pysyttelee taustalla, kunnes käyttöolosuhteet aktivoivat sen toimintaan.”

Helppokäyttöisyys

Osa toimintatapaamme on ollut sellaisten kuormausnostureiden suunnittelu, joiden ansiosta uusien EU-säädösten noudattamisesta tulee mahdollisimman helppoa.

”Kuljettajilla ei ole mitään parempaa turvallisuutta vastaan, mutta he eivät pidä toiminnoista, jotka haittaavat heidän työskentelyään. Olemme siis keskittyneet kehittämään älykkäitä ja helppokäyttöisiä ratkaisuja, joilla koneen käytöstä saadaan turvallisempaa ja helpompaa”, kertoo Söderholm.

Konedirektiiviä vastavien uusien Hiab-kuormausnosturien käyttäjiltä saatu palaute on ollut enenevässä määrin myönteistä. ”Asiakkaiden mukaan ratkaisumme tarjoaa kuljettajalle enemmän joustavuutta, sillä tukijalkoja ei ole aina pakko ottaa esiin ja kuorma-auto ja nosturi ovat silti turvallisia eivätkä kaadu. Tämä ei ole mahdollista yksinkertaisemmissa järjestelmissä, kuten tukijalkojen lukituksessa, joissa tukijalkojen tulee olla kokonaan ulkona”, huomauttaa Söderholm.

Hän jatkaa: ”Hiab on aina ollut edelläkävijä turvallisuusasioissa ja tulee jatkamaan tällä tiellä sisällyttämällä tuotteisiinsa yhä uusia turvallisuusominaisuuksia. Samalla pyrimme tekemään käyttäjäasiakkaidemme elämästä vaivatonta suunnittelemalla nostureita, joita on helppo käyttää.”

Tosiasia on kuitenkin, että niillä toimialoilla, joilla kuormausnostureita käytetään – esimerkiksi rakennus-, kierrätys- ja palo- ja pelastusala – toiminta perustuu vielä tarkasti säädöksiin eikä niinkään siihen, että käyttäjät vaatisivat lisää turvallisuusominaisuuksia ostamiinsa tai vuokraamiinsa koneisiin. Koulutuksella on suuri merkitys tässä yhteydessä. Esimerkiksi RAI-yhdistys järjesti viime vuonna jäsenilleen uutta konedirektiiviä koskevaa koulutusta, ja myös Cargotec kantaa vastuunsa tällä saralla tarjoten käyttäjäkoulusta Hiab-nosturien myynnin yhteydessä. Van Kleef jatkaa: ”Valmistajina meidän tulisi lisätä asiakkaiden tietoisuutta turvallisuudesta sekä saada heidät uskomaan, että koneisiimme sisällytetty turvallisuusominaisuudet ovat heille avuksi eivätkä haitaksi.”

Kehotammekin nyt kuormausnosturien

käyttäjää asettamaan turvallisuuden etusijalle nosturivalintaa tehdessään. ”Kehotan asiakkaita tutkimaan, miten olemme suunnitelleet ja sijoittaneet tunnistimet, jotta ne kestäisivät vaikeissa ja hankalissa ympäristöissä”, sanoo Söderholm. ”Kokeilkaa nostureitamme ja verratkaa niitä muihin. Nosturimme

”Samalla pyrimme tekemään käyttäjäasiakkaidemme elämästä vaivatonta suunnittelemalla nostureita, joita on helppo käyttää.”

tarjoavat optimaalisen suurimman sallitun kapasiteetin sen mukaan, mikä on tukijalkojen asento ja nosturin sijainti kääntösaiteella ilman, että koneen kaatumista tarvitsisi pelätä.”

Remco Tekstra uskoo, että uudella direktiivillä on ylipäättään ollut positiivinen vaikutus ja että kuormausnostureihin liittyvät turvallisuusasiat ovat EU:ssa yleisesti kunnossa. Hän kuitenkin lisää: ”On kuitenkin vaikea sanoa, ovatko asiat muuttuneet lopullisesti, sillä

turvallisuusasioita voi tulla esiin odottamatta. Omahyväisyyteen ei ole varaa.”

Uudet säännökset Yhdysvalloissa

EU:n nostureiden turvallisuuteen vaikuttava uusi konedirektiivi on vaikuttanut myös muualla. Esimerkiksi Yhdysvalloissa työturvallisuusvirasto OSHA on julkaissut uudet säännökset, jotka korvaavat aiemmat, vuonna 1971 julkaistut standardit. Nämä säännökset (29 CFR, osa 1926) koskevat rakennusalalla käytettäviä nostureita ja nostopuomeja, sillä rakennusala muodostaa kuormaustostureiden päämarkkinan Yhdysvalloissa. Rakentamisessa käytettyihin erityyppisiin nostureihin liittyi useita kuolemantapauksia (kuormaustostureihin liittyviä kuolemantapauksia oli hyvin vähän), minkä vuoksi OSHA tarkisti aiempia säännöksiä ja korvasi ne uusilla, joilla puututaan nosturionnettomuuksien pääsyihin, kuten sähköiskuihin, puomin romahtamiseen ja koneen kaatumiseen.

OSHA:n asiakirjassa on erityinen kuormaustostureita koskeva osio, jossa säädetään, että tietyissä olosuhteissa nämä nosturit voidaan vapauttaa säännöksistä. Jos esimerkiksi kuormaustosturia käytetään rakennusmateriaalien pudottamiseen ja materiaalit eivät ole nostamista varten järjestyksessä, ei uusi säännös koske nosturia. Uusi säännös ei myöskään koske tilannetta, jossa ylikuormituksen estolaitteella varustetulla nosturilla asetetaan pakattua tai levytavaraa rakenteen sisään tai päälle ja jossa nosturi nostaa kuormia haarakalla tai telineellä.

OSHA:n johtajan ja apulaistyöministerin tohtori **David Michaels** kertoo: ”Tavoitteena on estää työntekijöiden kuolemia ja loukkautumisia pitämällä nostureiden kuormat ja työntekijät siellä missä niiden kuuluukin olla. Standardi sisältää käytännöllisiä prosesseja ja mekanismeja, jotka heijastelevat sitä huomattavaa teknologista muutosta, mikä on tapahtunut laitteissa sitten edellisten säännösten julkaisun.” OSHA uskoo, että uusilla säännöksillä ehkäistään vähintään 22 kuolemaan johtavaa nosturionnettomuutta vuosittain.

Suurin osa uusista säännöksistä astui voimaan marraskuussa 2010, mutta yksi

keskeisistä säännöksistä tulee kuitenkin voimaan vasta vuonna 2014. Tämän säännöksen mukaan rakennusnostureiden käyttäjien tulee olla valtuutetun ohjelman mukaisesti sertifioituja.

Cargotec pitää Yhdysvaltojen aloitteita ja muutoksia myönteisinä. ”Tähän asti kuormaustostureissa ei suositusten tai lain mukaan ole tarvinnut olla minkäänlaisia ylikuormitussuojia. Nosturiteollisuus on käyttänyt ylikuormitussuojia nostureissa vapaaehtoisesti, valikoivasti ja valmistaja-kohtaisesti. Valitettavasti tämä on tarkoittanut sitä, että kaikki tekevät jotain toisistaan poikkeavaa. OSHA:n uusien säännösten ja ASME B30.22.2010 -standardin ansiosta vaatimukset on asetettu korkealle ja tilanne

muuttuu tasaisemmaksi”, sanoo Söderholm.

Van Kleef on samaa mieltä siitä, että uudet säännökset ovat positiivinen askel eteenpäin ja lisää: ”Uudet säännökset ovat tärkeä muutos, jonka ansiosta voimme tulevaisuudessa uskottavasti markkinoida Yhdysvalloissa nostureita, joissa on sisäänrakennettu turvallisuusjärjestelmä.”

Kuormaustostureita koskevia säädösaloitteita mietitään myös muualla maailmassa, kuten Kiinassa, Japanissa ja Intiassa. Australia oli jo ottanut EU:n konedirektiiviä vastaavat säännökset käyttöön ennen konedirektiivin voimaantuloa. ”Muu maailma on selvästi siirtymässä kohti tiukempia turvallisuussäännöksiä, ja Hiab-valikoima on jo valmistautunut tähän muutokseen”, toteaa van Kleef lopuksi. ■

Uraauurtavaa turvallisuutta räätälöityihin kuormaustostureihin australialaisilla kaivoksilla

Johtava Australialainen kaivosyhtiö on vienyt turvallisuusmääritykset uudelle tasolle hankkimalla Hiabin räätälöityjä kevyen kapasiteettiluokan kuormaustostureita.

Yrityksen yksi tärkeimpiä vaatimuksia oli, että nosturien tuli vastata paitsi Australialaisia standardeja myös yrityksen omia sisäisiä turvallisuusvaatimuksia, jotka ovat standardiakin tiukemmat. Projektissa asiakas haki yhdessä Cargotec Australian kanssa ratkaisua näihin erityisvaatimuksiin. Eurooppalaisten suunnittelutiimien ja Hiabin tuotantoinsinöörien yhteistyönä saatiin aikaan tuotespesifikaatio, joka on ensimmäinen laatuaan tämän tyyppisissä nostureissa ja jonka turvallisuusominaisuudet ovat huippuluokkaa. Räätälöityä Hiab 013T -nosturia voidaan käyttää useisiin eri tarkoituksiin, ja se voidaan kiinnittää nelivetoisiin hyötyajoneuvoihin.

Räätälöidyn nosturin tuotespesifikaatio sisältää kaksi erityistä turvallisuusominaisuutta, jotka on havaittu hyviksi suuremmissa nostureissa, mutta joita ei aiemmin ole sisällytetty tämän tyyppisiin malleihin. Nämä ovat tukijalkojen lukitusjärjestelmä, joka estää nosturin käytön ellei tukijalkoja ole kunnolla otettu ulos, ja digitaalinen näyttö, joka ilmoittaa nostettavan kuorman painon.

Muita räätälöityyn nosturiin sisällytettyjä turvallisuusominaisuuksia ovat:

- elektroninen ylikuormitussuoja
- tukijalan katkaisutoiminto, jos sisemmän puomin kuorma ylittää 30 prosenttia maksimikapasiteetista

- äänitorvella varustettu varoituslaite
 - tietojen tallennus.
- Näin edistyksellisten turvallisuusominaisuuksien edellyttäminen tämäntyyppiseltä nosturilta on osoitus siitä, kuinka tärkeänä asiakas pitää turvallisuutta. Samainen yritys on myös määritellyt, että kaikissa sen kaivoksissa ympäri Australian käytetään ajoneuvoihin kiinnitettäviä kuormaustostureita, jotka vastaavat tätä tuotespesifikaatiota.





Koepsell Nutzfahrzeuge
GmbH:n työntekijät ja johto
ovat ylpeitä työstä, jota tässä
perheyriyksessä tehdään.

Koepsell Nutzfahrzeuge palveluksessanne

Cargotecin laaja jälleenmyyjäverkosto takaa paikallisen palvelun

Monille Cargotecin asiakkaille ympäri maailman jälleenmyyjä edustaa ensisijaista yhteyshenkilöä. Useimmiten lähin jälleenmyyjä löytyy lähes kulman takaa tai vähintään puhelinsoitton päästä. Luotettava paikallinen kumppani on avainasemassa Cargotecin kansainvälisessä myynnissä ja huoltoverkostossa. Usein tämä yhteistyö on kasvanut ja kehittynyt vuosien mittaan aidoksi kumppanuudeksi, jossa kaikilla osapuolilla on yhteiset arvot ja päämäärä: tarjota asiakkaille parasta mahdollista palvelua.

Koepsell Nutzfahrzeuge GmbH on toiminut Cargotecin jälleenmyyjänä Saksan pohjoisimmassa osavaltiossa Schleswig-Holsteinissa vuodesta 1969 lähtien. Yritys oli noin 40 vuotta sitten alueen ensimmäinen Hiab-kuormausnosturien jälleenmyyjä, ja se toimii edelleen valtuutettuna Cargotec-jälleenmyyjänä ja huoltopisteenä. Nykyään Koepsell toimii monien erilaisten Hiab-laitteiden edustajana, mukaan lukien Hiab-kuormausnosturit, Hiab Multilift-vaihtolavalaitteet, Hiab Loglift- ja Hiab Jonsered -puutavaranosturit ja kierrätysnosturit, Hiab Moffett -ajoneuvotrukit ja Zepro-takalaitanostimet.

Isältä pojalle

Koepsell Nutzfahrzeuge GmbH on perheyriyys, jota johtavat **Jörg Koepsell** ja hänen isänsä **Jürgen Koepsell**. Vuonna 1963 Jürgen Koepsell perusti pienen kuorma-auto- ja traktorikorjaamon Neumünsteriin, joka sijaitsee

noin 65 kilometriä Hampurista pohjoiseen. Aluksi korjaamolla työskenteli vain kaksi apulaista ja harjoittelija, mutta vähitellen tämä pieni yritys alkoi laajentua. Yhtiö palkkasi lisää henkilökuntaa ja muutti suurempiin tiloihin, jotka käsittivät paitsi korjaamon ja ajoneuvon rakentamiseen tarkoitettut tilat myös toimiston ja oman maalaamon. Nykyään yhtiön palveluksessa on 40 henkilöä ja lisäksi kymmenen mekatroniikan harjoittelijaa.

Kaikki saman katon alta

Hiab-nostureiden käyttäjille Koepsellin korjaamo Neumünsterissä tarjoaa kaiken saman katon alta. ”Huolehdimme paitsi Hiab-laitteiden myynnistä myös niiden huollosta ja asennuksesta. Työpäivämme alkaa seitsemän maissa aamulla ja päättyy iltakymmeneltä. Hoidamme 10–20 nosturia päivässä”, Jörg Koepsell kertoo. Lisäksi Koepsellien 24h hätäpalvelu auttaa, jos korjaamo on kiinni.

Koepselleille tärkeintä on ensiluokaisen palvelutason ylläpitäminen. ”Paras tapa parantaa asiakastyytyväisyyttä on varmistaa palvelun saatavuus. Ylimääräiset seison-
tapäivät voivat aiheuttaa asiakkaalle huomattavia taloudellisia vahinkoja, joten heidän täytyy jatkuvasti olla perillä laitteidensa huoltoprosessista. Menestyksen avain on joustava ja nopea palvelu”, Jörg Koepsell sanoo.

Koepsell on ylpeä siitä, että hänen yrityksensä tarjoaa kattavaa palvelua. ”Nykyään asiakkaat haluavat

kokonaisvaltaisen palvelupaketin. Haluamme olla yritys, joka tarjoaa kaiken yhdestä paikasta; ensiluokkaisen tuotteen, nopeat asennuspalvelut, korkealuokkaiset huoltopalvelut ja nopean varaosien toimituksen.”

Tiivis yhteistyö takaa tyytyväisyyden

Kun asiakas tekee uuden myyntitiedustelun, saumaton yhteistyö paikallisen jälleenmyyjän, Cargotecin myyntiyhtiön ja kuorma-auton valmistajan välillä on ensiarvoisen tärkeää. ”Asiakas soittaa joko suoraan omille myyntihenkilöillemme tai jälleenmyyjällemme. Kun asiakas on hyväksynyt tarjouksemme, Cargotecin tiimi Langenhagenissa laatii tekniset piirustukset tuotespesifikaation mukaan. ▶

Tässä perheyriyksessä opettelu alkaa nuorena. Jörg Koepsell näyttää pojalleen, miten raskaita koneita käytetään.



Siihen, että myyntitiedustelusta päästään nosturin toimitukseen asti, tarvitaan yksityiskohdasta suunnittelua, teknistä asiantuntemusta ja kaikkien osapuolien omistautumista”, toteaa Cargotecin Pohjois-Saksan alueen myyntipäällikkö **Joachim Kovanda**.

”Jos haluat täyttää asiakkaan odotukset, sinun on voitava luottaa kumppaniisi täydellisesti”, Jörg Koepsell lisää. ”Loppujen lopuksi tämä on ihmisten välistä liiketoimintaa, jossa pehmeillä taidoilla on enemmän arvoa kuin luulekaan. Eikä vain myyntiprosessissa, vaan läpi koko asiakkuuden elinkaaren.”

Koulutusta kumppaneille ja omalle henkilökunnalle

Koepsellin tiimi osallistuu Cargotecin Langenhagenissa järjestämään koulutukseen

vähintään kaksi kertaa vuodessa. Koulutus keskittyy useimmiten tiettyyn teemaan, kuten elektroniikkaan ja hydraulikkaan, tarjoten samalla hyödyllistä tietoa uusista ominaisuuksista ja teknologisista eduista. ”Koulutus on ensiarvoisen tärkeää, sillä ammattimaisen kumppanin on tuettava asiakkaitaan läpi koko tuotteen elinkaaren. Huoltoinsinööreillemme tämä tarkoittaa jatkuvaa koulutusta ja mahdollisuuksia laajentaa omaa osaamistaan”, Jörg Koepsell lisää.

Cargotecilla on yli 400 huoltopistettä Saksassa. Tähän luetaan mukaan Cargotecin omat korjaamot sekä jälleenmyyjien ja muiden kumppanien huoltopisteet. Cargotec on parhaillaan laajentamassa huoltoliiketoimintaansa järjestämällä yhteistä koulutusta Hiab- ja Kalmar-tuotteiden kanssa työskentelevälle huoltohenkilöstölle.

”Koulutus on ensiarvoisen tärkeää, sillä ammattimaisen kumppanin on tuettava asiakkaitaan läpi koko tuotteen elinkaaren.”

Osaamisen laajentaminen yhteiskoulutuksella näkyy Saksassa muun muassa siinä, että Kalmarin asiantuntijat voivat vastata myös Hiab-tuotteita käyttävien asiakkaiden huoltopyyntöihin. Asiakkaille muutos näkyy erityisesti asiantuntevan huoltopalvelun entistä parempana saatavuutena. ■

Cargotec Training Academy – Liikkuva koulutuskeskus

Cargotec Training Academy saanut päätökseen huolto-tekniikoiden täyden koulutuskierroksen.

”Viime vuonna 425 henkilöä osallistui 121 koulutuspäivään eri puolilla maailmaa. Tämä tarkoittaa, että saimme koulutettua kaikki sitä tarvitsevat avainhenkilöt”, kertoo globaalin koulutuksen päällikkö **Magnus Englin**.

Englin on vastuussa teollisuudenalasta, joka kattaa Hiab-kuormausnosturit, Hiab Jonsered- ja Hiab Loglift -puutavaranosturit ja kierrätysnosturit, Hiab Multilift

-vaihtolavalaitteet ja Hiab Moffett -ajoneuvotrukit. ”Aloitimme kouluttamalla huolto-organisaatiomme eri

puolilla maailmaa. Nykyään koulutus käsittelee lähinnä elektroniikkaa ja hydraulikkaa, mutta se tarjoaa myös mahdollisuuden havaita järjestelmät edut. Keskitymme suurelta osin uuteen muuttuvan vakavuuden rajoitukseen eli VSL-ohjelmaan, sillä tämän asetuksen on oltava oikein, jotta nosturi toimii maksimikapasiteetillaan. Tietyissä kulmissa VSL antaa nosturille enemmän tehoa kuin ennen, mutta edellyttää, että asetukset on konfiguroitu oikein”, Englin kertoo.

Hiab on kilpailijoitaan edellä EN12999:2009-kuormausnosturistandardin ja konedirektiivin 2006/42/EY vaatimustenmukaisuuden suhteen. Meidän on kuitenkin

oltava askeleen edellä myös osaamisessa, ja tässä Cargotec Training Academy tulee kuvaan mukaan.

”Koulutamme avainhenkilöitä ympäri maailman, ja on tärkeää, että he puolestaan jakavat tietoa organisaatiossaan. Nyt kun kaikki koulutusta tarvitsevat henkilöt on koulutettu, jatkamme yksityiskohtaisemmalla koulu-

tuksella, sillä järjestelmä on tietenkin kehittynyt edelleen matkan varrella. Tuotimme hiljattain erinomaista koulutusmateriaalia, joka sisältää muun muassa koulutus-DVD:n, jonka aiomme nyt julkaista”, Englin paljastaa.

”Aiomme jatkossakin järjestää koulutusta nosturin käyttäjille ja myyntiorganisaatiolle.”



Magnus Englin toimii globaalin koulutuksen päällikkönä Cargotec Training Academyssä.

Kestävän kehityksen asialla jokapäiväisessä työssä

Puolan Stargard Szczecińskissä toimivan Cargotecin kokoonpanoyksikön päällikön Agnieszka Beygerin mukaan kestävän kehityksen on oltava osa jokapäiväistä toimintaa. Hän antaa useita konkreettisia esimerkkejä omasta elämästään.

Kestävällä kehityksellä on suuri merkitys minulle niin henkilökohtaisesti kuin työn puolestakin. Olen onnekas, kun saan työskennellä yrityksessä, jossa voin toteuttaa kestävän kehityksen periaatteita päivittäin. Mutta mitä tämä tarkoittaa käytännössä?

Voisin aloittaa projektista, jonka parissa työskentelen parhaillani. Tavoitteena on luoda ja toteuttaa veden ja energian säästöön tähtäävää politiikkaa yksikössämme. Osa Stargardin tehtaan päivittäisiä rutiineja on 3R-niminen jätehuoltopolitiikka. Tarkoituksenamme on vähentää (reduce), kierrättää (recycle) ja uudelleenkäyttää (re-use) toiminnan aikana tuotettua jätettä. Olemme myös toteuttaneet samanaikaisesti kolme ISO-järjestelmää (9001, 14001, OHSAS 19001). Etusijalla on henkilöstömme työturvallisuus ja työhyvinvointi.

Käytössämme on pelleteillä toimiva lämmitysjärjestelmä, lämmöntalteenottojärjestelmät ja valokennot, ja valvomme tuotantohallia jatkuvasti öljyvuotojen, pöly- ja saastepäästöjen ja jätteentuotannon minimoimiseksi.

Yksikkömme sijaitsee lähellä Itämeren, ja kannamme tästä suurta vastuuta. Cargotec on ollut ahkerasti mukana Itämeren pelastamistyössä.

Toimintamme täällä Puolan kokoonpanoyksikössä koskee myös muita alueita. Puhdistamme lattiamme uudella innovatiivisella teknologialla, niin kutsutulla kemikaalitomalla HTC-timanttihiontametodilla.

Mielestäni kestävän kehityksen ratkaisut eivät ole eduksi vain ympäristölle vaan parantavat myös kustannustehokkuutta. Niistä on hyötyä työntekijöiden terveydelle, ja ne tarjoavat turvallista tehokkuutta asiakkaidemme toimintoihin.

Ympäristönparannusohjelmamme lisäävät ekologista tietoisuutta. Pyrimme suunnittelemaan ja kehittämään ekologisia tuotteita, tuotantoprosesseja ja toimintatapoja, jotka vähentävät kokoonpanoprosessista aiheutuvia vaikutuksia.

Valveutunut henkilöstömme on tässä suuri etu. He kaikki tietävät vastuunsa kestävän kehityksen alalla ja ovat valmiita minimoimaan ympäristövaikutukset.

Aloittaessamme toimintaamme Stargardissa laadimme ympäristöpolitiikan sekä erilaisia ympäristön parannusohjelmia.

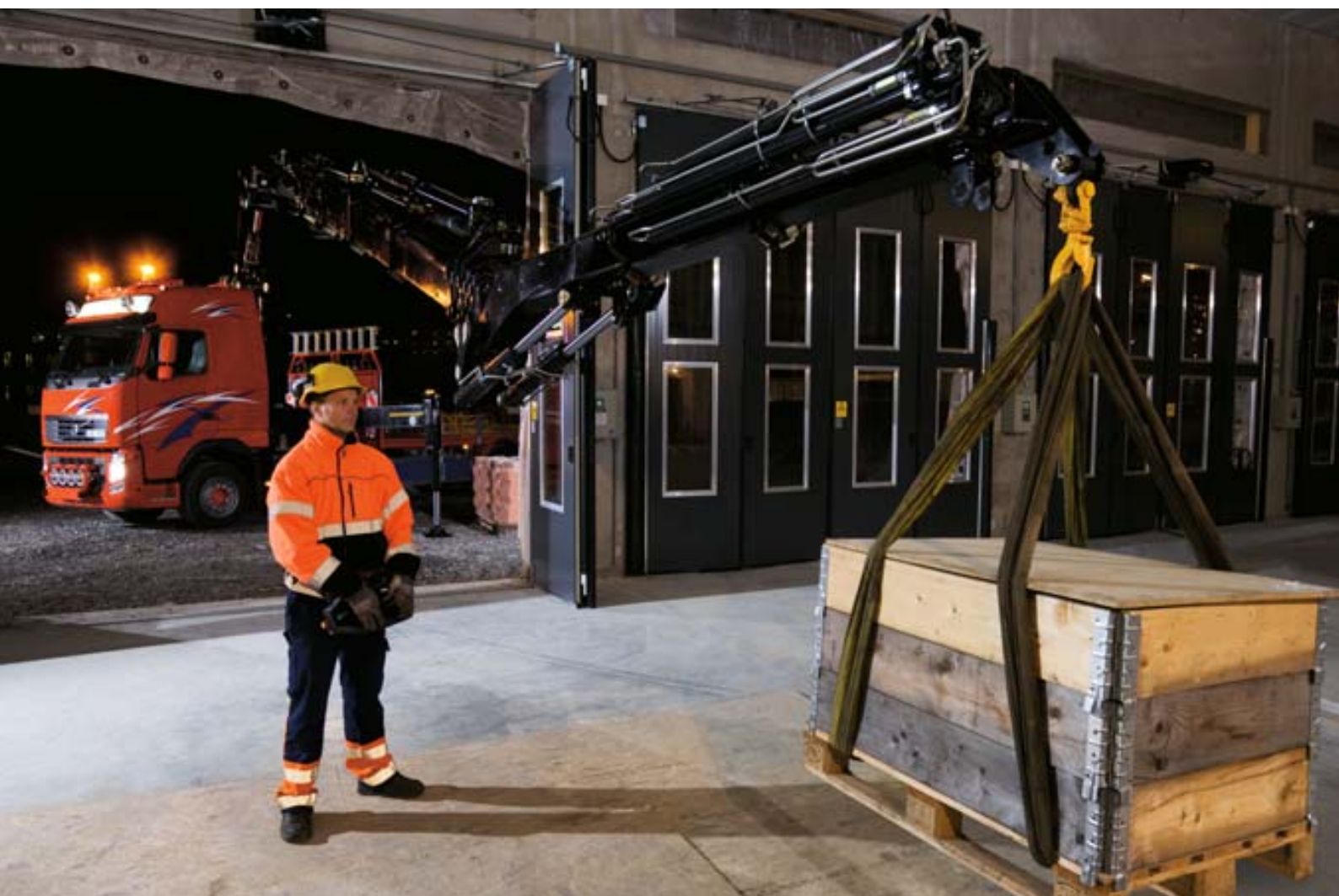
On tärkeää säilyttää oikea tasapaino kehityksen ja terveen ympäristön välillä. Itsekin yritän omalla toiminnallani aiheuttaa mahdollisimman vähän haittaa ympäristölle. Lajittelen jätteet kotona ja töissä ja tulostan asiakirjoja vain tarvittaessa. Seuraan myös tarkasti vedenkäyttöäni.

Kestävä kehitys auttaa meitä ymmärtämään ihmisyyden, ympäristön ja talouselämän välisiä suhteita. Toiminnallaan ei saa vahingoittaa ihmisiä tai ympäristöä. Mielestäni pienilläkin asioilla on merkitystä.



Agnieszka Beyger

- Agnieszka Beyger työskentelee Cargotecin kokoonpanoyksikön päällikkönä.
- Cargotecin Stargard Szczecińskissä sijaitseva yksikkö aloitti toimintansa syyskuussa 2010.
- Tällä 27 000 neliömetrin tehtaalla on tänä vuonna samat painotukset kuin muillakin kokoonpanoyksiköillä eli toimitukset, laatu ja tuotekustannukset.
- Työntekijöitä on lähes 140.
- Uusi yksikkö on osa Cargotecin globaalia toimitusverkostoa, ja se sijaitsee ihanteellisesti lähellä asiakkaita.
- Kokoonpanoyksikössä tuotetaan useita erilaisia koneita Cargotecille, ja sen tilat ovat uusinta uutta kestävän kehityksen tuotannon teknologiassa, prosesseissa ja laadussa.



Paras nosturi koskaan?

Asiakkaat tarvitsevat apuamme, joten nosturille asetetut vaatimukset lähtevät asiakkaiden tarpeista. Painavien kuormien siirtäminen on sinänsä melko helppoa, mutta tehtävien suorittaminen nopeasti ja tarkasti vaatiikin jo enemmän. Esimerkiksi kauas ulottuviin nostoihin tarvitaan muutakin kuin ulottuvuutta, vaikkakin

Hiabin XS 622 -nosturin 35 metrin ulottuvuus on melko vaikuttava, varsinkin kun 12 metriä saavutetaan jibillä. Nosturilta vaaditaan kuitenkin myös täydellisen tarkkaa hallintaa.

Tutustu Hiabin XS 622 -nosturiin, kyseessä on kenties paras koskaan valmistamamme nosturi.

Cargotec tehostaa kuormankäsittelyä niin maalla kuin merellä – kaikkialla, missä kuormaa liikutellaan. Cargotecin kuormankäsittelyratkaisuja tarjoavat tytämerkit Hiab, Kalmar ja MacGregor ovat markkinajohtajia alallaan.