

IN TRANZIT



W bieżącym numerze

- >> Srebrny jubileusz Nijman/ZeeTank UK
- >> Targi Transport Logistic Messe München
- >> Szkolenie kierowców to niezwykle ważna kwestia
- >> John Hogg: jak ważny jest godny zaufania partner biznesowy
- >> Nowe naczepy LNG



Zakończyły się targi Transport & Logistic w Monachium. Pomimo faktu, że targi wypadły między 4 a 7 czerwca, a więc pomiędzy świętem Wniebowstąpienia a Zielonymi Świątkami, odwiedziło je wiele osób. Logistyka jest dynamiczną dziedziną i na targach powitaliśmy nie tylko stałych klientów, ale i potencjalnie nowych. Była piękna, letnia pogoda, odczuwalna również w środku.

Brexit wywołał spore zamieszanie w pierwszej połowie 2019 r. W lutym i marcu mieliśmy do czynienia z ogromną ilością zleczanych transportów. W całym cyklu dostaw odczuwalne były niedobory ciągników, kierowców, cystern i miejsc ładunkowych na statkach. Promy cargo tygodniami nie nadążały za popytem, sytuacja na kilka dni skomplikował dodatkowo silny sztorm. Po tym rekordowym popycie na transport nastąpił niestety ostry spadek. W kwietniu i maju wykorzystano dodatkowe zapasy w procesach produkcyjnych, co doprowadziło następnie do znacznego zmniejszenia zapotrzebowania. W ostatecznym rozrachunku większość przedsiębiorstw nie odnotowała zysku. W niektórych sektorach w Wielkiej Brytanii, jak na przykład w przemyśle samochodowym, zauważono znaczny spadek produkcji.

Kierowcy i firmy w Europie borykają się z coraz większymi problemami w związku z obowiązkowym 45-godzinnym czasem odpoczynku poza kabiną. Brakuje miejsc do spania dla kierowców i miejsc parkingowych dla ciężarówek. Ponadto, pozostawianie załadowanej towaru ciężarówki bez nadzoru prowadzi do różnych niepożądanych działań ze strony osób trzecich. Co gorsze, przepis ten zupełnie nie bierze pod uwagę komfortu, jaki kierowca ma we własnej kabinie. Wiele ciągników wyposażonych jest w przestronne kabiny i różne udogodnienia, które sprawiają, że pobyt kierowcy w trasie jest jak najbardziej komfortowy. Przestronna kabina i inne udogodnienia nie służą jedynie pracy w ciągu tygodnia. Mogą one również służyć obowiązkowemu weekendowemu odpoczynkowi. Oczywiście wielu pracodawców stara się, aby kierowcy spędzali weekendy w domu, co nie zawsze jednak może być zagwarantowane.

Obowiązek spędzania weekendu poza kabiną absolutnie nie jest jednak rozwiązaniem. Większość kierowców zdecydowanie woli zostać we własnej kabinie, na dobrym parkingu z odpowiednią infrastrukturą.

Cała nadzieja w tym, że politycy w kraju i w Brukseli zmienią zdanie.

W Europie wzrasta popyt w wielu sektorach. Również Nijman/Zeetank rozwija się w rozmaitych sektorach, choć niedobory na rynku pracy wciąż są widoczne. Na szczęście udaje nam się bez większych problemów zapełnić miejsca pracy i rozwijać nowe stanowiska.

Mamy już za sobą wiosnę, zaczęło się lato. Cała załoga Nijman/Zeetank życzy Państwu pięknego lata! <<



Kees van Noordt
Dyrektor Generalny

Spis treści

3 | Srebrny jubileusz Nijman/Zeetank UK

W Wielkiej Brytanii współpracujemy z firmą Glass już od 1983 r.

9 | Nijman/Zeetank ponownie obecny na targach Transport Logistic Messe München

Wymieniliśmy wiele cennych informacji dotyczących rozwoju branży.

10 | Jak ważne jest szkolenie kierowców

Nijman/Zeetank uważa, że kierowca musi posiadać niezwykle rozległą wiedzę.

12 | John Hogg: jak ważny jest godny zaufania partner biznesowy

Nijman/Zeetank jest przygotowany na każdy możliwy scenariusz po październiku.

15 | Nijman/Zeetank wprowadza ponownie do użytku naczepy LNG

Przy konstrukcji naczep dużo uwagi poświęcono ich wadze.

Srebrny jubileusz Nijman/Zeetank UK

Trudno w to uwierzyć, ale 1 września 2018 Nijman/Zeetank obchodził 25-lecie istnienia. Nasza współpraca z Glass w Wielkiej Brytanii datuje się od roku 1983, na dziesięć lat przed wdrożeniem w Wielkiej Brytanii pierwszych naczepek typu 'innenlader', w ramach leasingu dla firmy Pilkington.

WWW.NIJMAN-ZEETANK.COM

Nazwa Nijman/Zeetank, wcześniej Nico Nijman, zawsze była synonimem innowacji i inwestycji. Od późnych lat sześćdziesiątych szkło importowane było do Europortu na stojakach typu OX, które dostosowane były do największych rozmiarów. W związku z wprowadzeniem w niemal całej Europie ograniczenia wysokości do 4 m konieczne jest stosowanie najniższych możliwych naczepek. Nijman/Zeetank zainwestował w

takie naczepek i tak rozpoczęła się ścisła współpraca.

>> Od 1993 r. idziemy wciąż do przodu

Powiedzieć, że konieczna była zmiana, to mało. Firma Nijman/Zeetank, jaką znamy w obecnej formie, nie powstała z dnia na dzień. Po miesiącach tajnych rozmów i po skomplikowanej procedurze przetargowej z udziałem kilku wielkich graczy w

sektorze transportowym w Wielkiej Brytanii, Nijman/Zeetank okazał się zwycięzcą. Rozpoczęto proces przejmowania całej działalności transportowej Pilkingtona, jak również wszystkich ciężarówek, kierowców i innych spraw z tym związanych. Nie było mowy o stopniowym przejmowaniu, jednego dnia był jeszcze Pilkington, następnego Nijman/Zeetank. Całe zarządzanie, planowanie i sprzęt zostały przeniesione



Naczepa typu 'plandeka'.

na Washway Lane, która to siedziba od 25 lat wciąż stanowi naszą bazę. Mieliśmy jedynie drobne potyczki na samym początku, mało istotne w skali całej operacji. Na początku aktywni byli jeszcze inni przewoźnicy, ale z czasem ich liczba malała. W 1999 roku Nijman/ZeeTank przejął 100 procent transportu szkła w Wielkiej Brytanii.

>> **Konsolidacja i innowacja**

W chwili przejęcia stosowanych było około 25 różnych naczep i podobna ilość typów stojaków, wykorzystywanych zgodnie z potrzebami klientów do transportu różnego rodzaju i różnych wymiarów szkła. Po dokładnym zewidencjonowaniu potrzeb wiele z nich okazało się zbędnych. Wtedy ujawniła się prawdziwa wartość Nijman/ZeeTank, co

zbiegło się w czasie z najważniejszymi ulepszeniami producentów szkła i naczep, które do dzisiaj są bardzo zbliżone. Proces dystrybucji został w większej części zautomatyzowany dzięki stojakom typu LE i LJ oraz przede wszystkim dzięki ulepszeniom naczepy typu 'Mark 3 floatliner'. Umożliwiła ona szybsze ładowanie stojaków, które wcześniej trzeba było



pojedynczo ładować i ręcznie mocować, powtarzając cały proces u klienta. Następnie szkło transportować trzeba było wózkami widłowymi do magazynu lub do strefy załadunku. A teraz najlepszy wynalazek: najnowszej generacji naczepy typu 'floatliner' mogą być opuszczane do poziomu ulicy. Nie tylko dzięki systemowi pneumatycznych resorów 'long-travel', ale również dzięki

'szyjce', która porusza się w górę i w dół. Wisienką na torcie jest system hydraulicznych zacisków, które utrzymują ładunek na właściwym miejscu. Jest to w pełni bezpieczny i skuteczny system dostawczy, działający w zasadzie bez użycia rąk.

Dzisiaj naczepy typu 'floatliner' są czymś normalnym, ale potrzebne było jeszcze skonsolidowanie mniejszych rozmiarów, umieszczanych na specjalnych stojakach albo w drewnianych skrzyniach. Wspólnie z klientem stworzyliśmy specjalny rodzaj krytej naczepy. Naczepa taka, mimo że dość tradycyjna, nie wymaga używania linek i rozplandekowywania. Została w ten sposób rozwiązana problematyka bezpieczeństwa i higieny pracy. Ta sprawdzona metoda nie zmieniła się od początku obecnego stulecia i wciąż funkcjonuje w naszej działalności. Stworzyliśmy również przedłużoną naczepę typu 'floatliner', do transportu różnych rozmiarów szkła oraz do mniejszych transportów dla klientów, którzy nie zamawiają pełnego ładunku określonego typu szkła.

>> Obsługa klienta i doradztwo

Zawsze ściśle współpracowaliśmy z klientami, aby wypracować różne możliwości, wciąż rozszerzając zakres rodzajów i rozmiarów transportowanego przez nas szkła. Aktywnie uczestniczyliśmy we wdrażaniu systemu 'floatlinerów' w Australii, co nie było proste ze względu na obowiązujące tam inne przepisy dotyczące wagi. Prowadziliśmy podobne doradztwo w Stanach Zjednoczonych, ale tamtejsze dalekie odległości nie nadawały się do ruchu jednokierunkowego. Oprócz współpracy z producentami współdziałamy również z ich klientami w celu stworzenia bezpiecznych lokalizacji

do rozładunku.

Jako pierwszy przewoźnik szkła w Wielkiej Brytanii korzystaliśmy z nowego ustawodawstwa dopuszczającego 44 tony. Byliśmy do tego gotowi dzięki nowej flocie trójosiowych ciągników oraz dzięki odpowiednim naczepom.

>> Reakcja na zmiany

Można uczciwie powiedzieć, że byliśmy blisko związani z firmą Pilkington UK, przy czym Nijman/Zeetank UK był ich jedynym krajowym dostawcą logistycznym dla produktów budowlanych w St. Helens. Flota rozrosła się do około 75 pojazdów. Dodatkowo podzlecałymi 25 ładunków dziennie. Były to wspaniałe czasy, w których Pilkington pracował na cztery linie szkła płaskiego i dwie linie szkła ciągnionego. Dostarczaliśmy towary na kontynent europejski i z kontynentu, regularnie transportowaliśmy do oddziałów Pilkington w całej Wielkiej Brytanii. Od 1999 r. przemysł szklany w Wielkiej Brytanii zaczął ulegać nieodwracalnym zmianom. Z funduszy EC subsydiowano nową fabrykę szkła Saint-Gobain w Selby, a Guardian Industries otworzyło w 2003 fabrykę w Goole. W 2006 Pilkington został przejęty przez japońską firmę Nippon Sheet Glass Company, przez co biznes uległ całkowitej globalizacji. W 2008 r. kryzys zmienił wygląd przemysłu szklanego w Wielkiej Brytanii. W 1999 r. w Wielkiej Brytanii istniały trzy fabryki szkła płaskiego. W 2003 było ich już pięć, włącznie z nowymi fabrykami Saint-Gobain w Selby i Guardian Glass w Goole. W 2013 zostały tylko trzy.

>> Patrząc w przyszłość

Pomimo stałego rozwoju naszej firmy od 1993 dotknął nas kryzys porównywalny do tego sprzed II wojny światowej. Po

tym, jak zniknęło 60 procent naszego wewnętrznego rynku, zredukowaliśmy flotę, zmieniliśmy sposób patrzenia na całe przedsiębiorstwo i staliśmy się bardziej elastyczni jako firma. Pomimo tych oszczędności nigdy nie zrezygnowaliśmy z naszych podstawowych wartości - przede wszystkim na polu bezpieczeństwa i higieny pracy oraz wymagań klienta i jakości.

W 2015 r. nabyliśmy nową flotę ciągników i naczep typu 'floatliner'. Ponadto, dopasowaliśmy całą flotę do transportu dodatkowego ładunku szkła, co stanowi wzrost wielkości 2,8 tony. Nie było to proste, ale dzięki doświadczeniu naszych managerów udało się nam znaleźć rozwiązanie. W dalszym ciągu poszukujemy możliwości rozwoju. Nowe ciągniki dały naszym klientom 10 procent dodatkowej pojemności ładunkowej. W ten sposób udało nam się już wyeliminować sześć ciągników, co ma również zalety dla środowiska naturalnego. Wszystkie nasze ciągniki spełniają normę emisji Euro-6. Chcemy przesiąść się na ciężarówki dostosowane do alternatywnych paliw, takich jak LPG. Będzie to możliwe dopiero wtedy, kiedy paliwa te będą dostępne w szerokim zakresie. W ten sposób chcemy mieć nasz udział w ratowaniu planety.

Ponadto wykorzystujemy naszą znajomość technologii do dopasowania pewnej liczby naczep typu 'floatliner' do transportu wielkich płyt betonowych oraz aktywnie uczestniczymy w dostawach z wykorzystaniem wózków widłowych.

>> Ekspert w cieczech i gazach

Jak drugi członek naszej nazwy każe przypuszczać, nasza organizacja jest podzielona na dwa specjalistyczne

działy, całkowicie się od siebie różniące. Głównym obszarem naszej działalności w Wielkiej Brytanii jest transport szkła. Mamy tam również własną flotę tank kontenerów, pochodzącą z kontynentu. Do 2002 r. działalność Zeetank kierowana była z siedziby w St Helens, ale przenieśliśmy ją do Hull, ponieważ to tam docierają kontenery. Klientami w Wielkiej Brytanii zajmuje się mała, ale zaangażowana grupa naszych pracowników. Dodatkowo, włączamy sprawdzonych podwykonawców, którzy od 2002 r. biorą na siebie większość pracy. Od 2015 r. zaczęliśmy znów używać naszych własnych pojazdów w działalności Zeetank. Cztery nowe ciągniki siodłowe Mercedes z odpowiednimi naczepami dumnie reprezentują naszą firmę. Jesteśmy w stanie dostarczyć wszystko, czy to ciekłe, czy gazowe, czy też płynące przez rurę, ciepłe lub zimne!

Od dawna współpracujemy z Arch Chemicals. Dla firmy tej dostarczamy produkt do konserwacji drewna. Jest to mocna mieszanka miedzi i arsenu, która jest rozwożona do tartaków w całej Wielkiej Brytanii – jak Wyspa długa i szeroka. Dostawy odbywają się w transportach częściowych, które odmierzane są automatycznie przez pojazd. Dane wysyłane są następnie z kabiny do bazy, oczywiście z uwzględnieniem wszelkich norm bezpieczeństwa. Rozpoczęliśmy niedawno dystrybucję LNG, pasującą idealnie do naszego portfolio. Używamy do tego systemu, w którym gaz ziemny, który nie może być transportowany gazociągiem, przewożony jest w formie ciekłej w temperaturze -162 stopni Celsjusza. Redukuje to objętość o 600 procent, co jest niezwykle interesujące z ekonomicznego punktu



widzenia. Problemem nie jest zatem cena, ale fakt, że mamy tu do czynienia z niezwykle skomplikowaną operacją oraz potencjalnym niebezpieczeństwem związanym z niską temperaturą. Dlatego do obsługi tego projektu wyznaczyliśmy dedykowaną grupę pracowników. Obecnie współpracujemy z dwoma dużymi dostawcami LNG na terenie Wielkiej Brytanii, aby rozwinąć tę gałąź działalności, obok naszej działalności na



Cała flota 'floatlinerów' może przewozić dodatkowy pakiet szkła.

kontynencie, gdzie transportujemy gaz z Sankt Petersburga do Marsylii.

>> **Komputery pokładowe to przyszłość**

Od samego początku wszystkie nasze ciężarówki są wyposażone w komputery pokładowe odpowiadające naszym potrzebom operacyjnym. Cieszymy się, że mamy w naszej drużynie zaangażowanego w pracę wyspecjalizowanego

informatyka, który rozumie nasze potrzeby i potrafi komunikować się z firmami informatycznymi w celu znalezienia najlepszych rozwiązań. Naszym celem jest znalezienie takich rozwiązań operacyjnych dla nas i naszych klientów, które nie będą wymagały użycia papieru.

>> **Jakość, bezpieczeństwo i higiena pracy, środowisko naturalne**
Nijman/ZeeTank od początku posiada

certyfi kat ISO 9001, a ostatnio uzyskali-śmy również certyfi kat ISO 14001 dotyczący środowiska oraz normę OHSAS 18000 dotyczącą bezpieczeństwa i higieny pracy. Nie używaliśmy tych certyfi katów nigdy do werbowania klientów, ale stanowią one dobre odbicie naszej filozofii.

Najważniejsze jest bezpieczeństwo. Od tego zaczynamy, zanim dopuścimy kierowcę choćby do koła naszej ciężar-

rówki. W ramach procesu rekrutacyjnego oferujemy program wdrażający i szkoleniowy, który gwarantuje, że wszyscy kierowcy przeszkoleni są według tej samej normy bezpieczeństwa i higieny pracy, przestrzegania przepisów, środowiska, obsługi klienta, niezależnie od doświadczenia kierowców i tego, czy są zatrudnieni u nas na stałe, czy przez agencję pośrednictwa.

Stale się unowocześniamy, ale nie rezygnujemy z naszych tradycyjnych wartości. Zyskało to uznanie na rynku lokalnym. W listopadzie 2018 r. otrzymaliśmy od St Helens nagrodę za Doskona-

łość w Logistyce.

Współpracujemy ściśle z lokalnymi społecznościami. Uczestniczymy w różnych inicjatywach i projektach szkolnych. Jesteśmy również aktywnym członkiem Izby Handlowej St Helens.

>> Misja

- Naszym celem jest stworzenie bezpiecznego miejsca pracy dla naszych pracowników, klientów i stron trzecich we wszystkich naszych działaniach, poprzez poprawę naszej postawy oraz zwiększanie świadomości w celu zmniejszenia liczby wypadków.

- Poprawa stylu jazdy przyczyni się do zmniejszenia zużycia paliwa i zużycia podstawowych części naszych pojazdów. Pomagamy w ten sposób również naszemu środowisku.
- Minimalizując ryzyko staramy się osiągnąć doskonałość, korzystając z dobrych praktyk w ramach całego sektora transportu oraz w ramach naszego przedsiębiorstwa.

Przed nami kolejne 25 lat, albo i więcej! <<



Flota tank kontenerów w Wielkiej Brytanii może być użyta do przewozów krajowych i międzynarodowych.



Nijman/ZeeTank zaprezentował się na targach Transport Logistic Messe München

Raz na dwa lata sektor logistyczny prezentuje się wraz z innowacyjnymi rozwiązaniami, nowymi produktami dla sektora transportu, środkami transportu, rozwiązaniami informatycznymi i rozwiązaniami dla łańcucha dostaw na największych targach logistycznych Europy: Targi Transport Logistic Messe odbyły się w Monachium w terminie od 4 do 7 czerwca 2019 r.

Na targach zaprezentowało się około 2000 firm z ponad 60 krajów. Ponad 60.000 zwiedzających mogło przyrzeć się wiedzy i doświadczeniu uczestniczących w targach przedsiębiorstw. Targi przyciągają odwiedzających z całego świata.

Nijman/ZeeTank miał na targach własne stanowisko, w tym samym miejscu, co

poprzednio. Nasz wizerunek opisać można jako „bright and shining”. Stanowisko obsługiwali przedstawiciele wszystkich naszych europejskich oddziałów, którzy prezentowali firmę z pełnym entuzjazmem. Odwiedziło nas wielu stałych klientów oraz potencjalni nowi klienci i dostawcy, którzy pełnią ważną rolę w naszym geograficznym rejonie. Wymieniliśmy

wiele cennych informacji dotyczących nowych rozwiązań w łańcuchu dostaw i logistyce w różnych krajach europejskich.

Możemy stwierdzić, że targi Transport Logistic 2019 były sukcesem. W najbliższym czasie intensywnie będziemy kontynuować wszystkie rozmowy i oceniać możliwość działania. <<

Szkolenie kierowców, to nie jest prosta sprawa

Gdy ktoś niezwiązany z transportem zostanie zapytany – jakie zawody kojarzą się Panu/Pani z koniecznością ciągłego doskonalenia zawodowego? Z pewnością pojawią się odpowiedzi – lekarz, nauczyciel, prawnik, ale bardzo mało odpowiedzi będzie wskazywało na kierowcę samochodu ciężarowego.

W tym artykule nie zamierzam wykazywać nieprawdziwości takich twierdzeń, ale na podstawie wymagań i naszego programu szkoleniowego dla kierowców wożących paliwa chciałbym zwrócić uwagę, jak wiele czasu muszą oni poświęcić na ciągłe doskazywanie się. Taka konieczność wynika z tego, iż dobry kierowca powinien posiadać bardzo dobrą znajomość przepisów ruchu drogowego, mocowania ładunków, przepisów dotyczących czasu pracy kierowców, ruchu międzynarodowego oraz specjalistycznej wiedzy niezbędnej do przewożenia specjalistycznych ładunków. W naszej rzeczywistości wyżej wymienione wymagania często się zmieniają i kierowca musi być tych zmian świadomy. Zgodnie ze starą maksymą, nieznaną przepisów prawa nie zwalnia z konieczności jego przestrzegania, gdy kierowca dopuści się wykroczenia, nawet nieświadomie, grożą mu i firmie, w której jest zatrudniony znaczne kary finansowe.

Zaraz po tym, gdy kandydat na kierowcę samochodu ciężarowego zdecyduje się na wykonywanie tego zawodu, to po spełnieniu wymagań formalnych musi odbyć stosowny kurs i zdać egzamin na

prawo jazdy z uwzględnieniem przyczep/naczep, kategoria C+E.

Posiadając prawo jazdy kategorii C+E można już prowadzić samochody ciężarowe powyżej 3,5 tony wraz z przyczepami, ale do zawodowego wykonywania tej profesji konieczne jest ukończenie dodatkowego szkolenia zawodowego (kwalifikacja wstępna). Celem takiego szkolenia jest przygotowanie kierowców do przewożenia rzeczy i podniesienie ich kompetencji zgodnie ze standardami obowiązującymi w Unii Europejskiej. Kierowcy poznają wybrane zagadnienia z przepisów o ruchu drogowym, uczą się racjonalnego kierowania pojazdem, poznają zasady bezpieczeństwa w transporcie drogowym. To jednak nie koniec. Zawodowy kierowca uczy się cały czas. Raz na pięć lat jest zobowiązany odbyć szkolenie okresowe.

Posiadając prawo jazdy i ukończony kurs, kierowca może rozpocząć pracę zawodową. Jednak jeśli ktoś chciałby pracować w Nijman/Zeebank i wozić paliwo, to wtedy powinien ukończyć kolejne szkolenie – podstawowe szkolenie dla kierowców przewożących towary niebezpieczne, tzw. ADR, wraz ze

specjalistycznym szkoleniem dla przewożenia towarów w cysternach. Podobnie jak w przypadku szkolenia kwalifikacyjnego, również ten kurs powinien być powtarzany okresowo – co 5 lat.

I to jeszcze nie koniec wymagań stawianych przed kierowcami. W przypadku naszej firmy, zaraz po skończeniu tych wszystkich szkoleń, nie można zasiąść za sterami naszych pojazdów, ponieważ my dodatkowo wymagamy 3 letniej praktyki na samochodach ciężarowych i jednego roku doświadczenia przy przewozach towarów niebezpiecznych oraz dobrej opinii od poprzednich pracodawców. Dopiero po spełnieniu ww. wymagań w zakresie szkolenia kandydat może zostać kierowcą w naszej firmie i może wozić dla nas paliwo.

Weryfikacja wymienionych wymagań następuje podczas rozmowy kwalifikacyjnej, w trakcie której kandydat ma możliwość zaprezentowania się, a my mamy możliwość przedstawienia swojej oferty zatrudnienia. Jeśli dojdziemy do porozumienia, to po spełnieniu wymagań medycznych, kandydat może zostać zatrudniony na stanowisku kierowcy.



Wszyscy kierowcy Nijman/Zeetank są nieustannie doksztalcani w swoim fachu.

Bazując na naszych doświadczeniach i doświadczeniach naszych klientów, dla każdej z grup kierowców mamy przygotowane, we współpracy z Klientami, program szkoleniowy. Naszym celem jest, aby każdy pracujący dla nas kierowca był właściwie przygotowany do stawianych przed nim zadań.

Program szkolenia kierowców opiszę na podstawie kierowców wożących paliwa.

Wraz z rozpoczęciem pracy w Nijman/Zeetank każdy kierowca zostaje wpisany do grafika naszego programu szkoleniowego i rozpoczyna intensywne szkolenie z zakresu bezpieczeństwa

pracy, techniki jazdy oraz wymagań kontraktowych.

Przy prowadzeniu szkoleń dla kierowców wspomagamy się platformą e-learningową. Nie uważamy, że ten rodzaj szkolenia może zastąpić klasyczne szkolenia, ale w pewnym stopniu pozwala na ich uzupełnienie. I dlatego zdecydowaliśmy się na korzystanie z tego rodzaju szkoleń.

Zaczynamy od szkolenia wstępnego, w skład którego wchodzi pakiet szkoleń teoretycznych i praktycznych, które mają przygotować nowego kierowcę do samodzielnej pracy.

Nowy kierowca zaczyna pracę jako drugi kierowca i przez miesiąc, pod opieką doświadczonych kolegów, wykonuje

zadania pod ich nadzorem. Wśród naszych kierowców szczególne miejsce zajmują tzw. Senior Driverzy, którzy w zakresie swoich obowiązków mają również szkolenie i ocenę nowych kierowców.

W czasie tego szkolenia kierowca zapoznaje się z ogólnymi zasadami pracy w naszej firmie, to jest: z regulaminem pracy, szczególnymi zasadami pracy kierowcy, np. ryzyko zawodowe, przepisy dotyczące czasu pracy kierowcy, technika jazdy wraz z zasadami jazdy defensywnej oraz szczegółowymi procedurami pracy obowiązującymi dla Klienta.

Oczywiście wszystkie wymienione zagadnienia doskonalone są podczas szkolenia praktycznego, czyli pracy jako drugi kierowca.

Całość szkolenia odbywa się pod nadzorem naszego audytora, który jest odpowiedzialny za region, w którym nowy kierowca będzie pracował. Po zakończonym okresie szkolenia wstępnego, a przed rozpoczęciem samodzielnej pracy, kierowca poddawany jest egzaminowi dopuszczającemu, który ma na celu sprawdzenie, czy kandydat opanował wszystkie umiejętności w stopniu pozwalającym na samodzielne wykonywanie pracy. Egzamin dopuszczający kończy okres szkolenia wstępnego ale nie powoduje, iż zakładamy, że nasza rola w procesie doskonalenia kierowcy się kończy. Nic bardziej mylnego.

Wiemy, że w świecie transportowym nic nie jest stałe. Zmiany dotyczą przepisów prawa, techniki samochodowej, procedur bezpieczeństwa i innych aspektów naszej pracy, dlatego właściwie każde ze szkoleń, które kierowca przeszedł w okresie wprowadzającym do naszej firmy jest okresowo powtarzane. <<

Jak ważny jest godny zaufania partner biznesowy

W nocy 10 kwietnia na pewno słychać było westchnienie ulgi. Nie tylko w Brukseli, ale także w wielu miejscach w Wielkiej Brytanii. W tym dniu ewentualny twardy Brexit został znowu przesunięty w czasie przez UE. Duża liczba przedsiębiorstw w Wielkiej Brytanii stanie przed interesującymi wyzwaniami w przypadku opuszczenia Unii Europejskiej przez Wielką Brytanię bez wyraźnych porozumień. Jednym z takich przedsiębiorstw jest John Hogg Technical Solutions, z siedzibą w Manchesterze. Na szczęście mają oni znakomitych partnerów logistycznych w Europie kontynentalnej. Jednym z tych partnerów jest Nijman/Zeetank w Spijkenisse.

Rozmawialiśmy o tym z Suzanne Alecrim, Customer Service & Logistics Manager w John Hogg. Jest ona nie tylko jednym z pierwszych, ale także jednym z najważniejszych pracowników John Hogg, których dotyczy ewentualne wystąpienie z UE. Europa jest jednym z najważniejszych rynków dla tego ogólnosiwiatowego, wiodącego producenta rozpuszczalnych barwników i markerów chemicznych dla międzynarodowego przemysłu naftowego. Brak decyzyjności w Westminsterze absolutnie im nie odpowiada. Suzanne Alecrim: "Produkujemy markery do paliw, używane w sytuacjach offroad, dla

traktorów, młockarni i tym podobnych. Takiej oznaczonej ropy stawiane są niższe wymagania, przez co jej cena jest niższa niż cena zwykłej ropy. Aby zapobiec stosowaniu takiej ropy w normalnych pojazdach, paliwo jest znaczone markerami. Produkujemy różne barwniki dla krajów europejskich tak, aby paliwo spełniało wymagania w każdym z krajów. Nasz produkt jest sprzedawany na całym świecie, ale Europa jest naszym najważniejszym odbiorcą. Korzystamy z usług Nijman/Zeetank do dostaw hurtowych naszych produktów-bezpośrednio do zbiorników magazynowych naszych klientów."

>> Odpowiednia logistyka

Tak zwana logistyka dostosowana, jaką Nijman/Zeetank realizuje dla John Hogg, obejmuje wysyłanie i transportowanie barwników oraz markerów produkowanych w Manchesterze. Te produkty są przesyłane przez Hull do Rotterdamu, a następnie z magazynu w Spijkenisse są wysyłane do krajów europejskich takich jak Belgia, Francja, Szwajcaria i Dania. Suzanne Alecrim: "Nijman/Zeetank zapewnia cały proces logistyczny dzięki własnym kontenerom zbiornikowym, włącznie z obsługą celną w Szwajcarii i czyszczeniem zbiorników w Hull. Brexit lub nie, Nijman/Zeetank jest przygotowa-

ne na każdą możliwą sytuację po końcu października. Firma zna już procedury dotyczące eksportu do krajów poza Unią Europejską takich jak Norwegia i Szwajcaria. W tym zakresie nie spodziewamy się żadnych trudności. W przypadku 'twardego' Brexitu formalności celne będą trwały trochę dłużej, a my dla pewności będziemy musieli przygotować naszych klientów na dłuższe terminy dostaw."

Aby być pewnym, że wszystko przebiega według planu, John Hogg ma już holenderskiego przedstawiciela i magazyn w okolicy Rotterdamu. Suzanne Alecrim: "Po prostu, żeby mieć pewność, że nasi klienci na kontynencie nie będą odczuwać opóźnień, bez względu na wynik negocjacji w Brukseli lub Londynie. My sami nie bez powodu nazywamy się godnym zaufania partnerem na świecie. Jesteśmy inni nie przez to co robimy, ale jak to robimy." <<



Suzanne Alecrim: „Nie bez powodu nazywamy sami siebie godnym zaufania globalnym partnerem.”

Historia przedsiębiorstwa John Hogg

Początek opowieści to rok 1890, Belfast w Irlandii Północnej, handel płócienny. Firma przekształciła się z biegiem lat w jednego z wiodących producentów barwników i markerów dla przemysłu ropy naftowej. Do dzisiaj John Hogg dostarcza dla rządów i przedsiębiorstw na całym świecie, oparte na technologii systemy markerów, służące ochronie wartości paliw i produktów markowych przed paserstwem, fałszerstwem i innymi oszukańczymi działaniami. Znakowanie paliw jest stosowane na całym świecie. Ta metoda służy do identyfikacji różnych rodzajów paliw, mających różne zastosowanie i specyfikacje. Firma oferuje całą gamę barwników i wysokiej jakości markerów marek takich, jak od lat istniejące DYEGU-ARD® i SUDAN®. John Hogg było zawsze aktywne w Europie, co pokazało wprowadzenie Euromarkera w 2002 oraz wiodąca

rola przy wdrażaniu nowych przepisów. Firma podlega też regulacjom REACH – jest to nowe europejskie rozporządzenie dotyczące Rejestracji, Ewaluacji i Autoryzacji substancji Chemicznych. Aktualnie prowadzone są rozmowy z dostawcami i klientami w Europie, aby mieć pewność, że również po Brexicie wszystko będzie niezmiennie realizowane. Dostawcy są świadomi swoich zobowiązań zgodnie z REACH i zapewnili, że paliwa będą dostępne, i że ich jakość i ilość będzie zgodna z wymaganiami John Hogg. Chociaż ostateczny termin rejestracji w REACH już upłynął, przepisy dotyczące chemikaliów stale ewoluują. A John Hogg stale będzie dbał o stosowanie regulacji przez monitoring substancji, które według przepisów podlegają kontroli. <<

Nijman/Zeetank przenosi zdrowie, bezpieczeństwo, jakość i środowisko na nowy poziom

Nowa funkcja koordynatora HSQE (zdrowie, bezpieczeństwo, jakość i środowisko) i norma ISO 45001, która umożliwia kontrolowanie wszystkich systemów platformy, wyznaczyły nowy kierunek dla audytorów w przedsiębiorstwie. W maju 2019 powstała inicjatywa zorganizowania dla zespołu audytorów jednodniowego intensywnego szkolenia prowadzonego przez współpracującego z nami audytora ISO. Zespół składał się z dwóch pracowników Nijman/Zeetank Holandia i jednego pracownika z Wielkiej Brytanii.

Audyty nie były dla kolegów niczym nowym, jednak przez nowy standard powstały różne interesujące wyzwania, które doprowadziły do poważnych i produktywnych dyskusji w zespole. Dzięki nim odkryte zostały techniki, pozwalające na stawianie ogólnych pytań i uzyskiwanie na nie szczegółowych odpowiedzi. Wszyscy członkowie zespołu byli zgodni co do tego, że ćwiczenie było bardzo przydatne. Teraz oni sami mogą tworzyć lokalne zespoły, które pod ich kierownictwem będą mogły przeprowadzać audyty.

Ta inicjatywa szkoleniowa jest uważana za integralny element przyszłego rozwoju przedsiębiorstwa, dzięki któremu będziemy chcieli zdobyć nowe źródła dochodów, przy czym HSQE (zdrowie, bezpieczeństwo, jakość i środowisko) wciąż będzie jednym z najważniejszych argumentów sprzedażowych. <<





Nijman/ZeeTank wprowadza ponownie do użytku nowe naczepy LNG.

Nowe naczepy LNG

W drugiej połowie 2018 Nijman/ZeeTank wzięły w użytkowanie cztery nowe naczepy LNG. Naczepy mają ciśnienie robocze 7 barów i pojemność 52.000 i 58.000 litrów. Nowe naczepy LNG są wyposażone tak samo, jak obecne kontenery LNG, w pompę i miernik przepływu. Producent to również Van Hool z Belgii.

Podczas ustalania specyfikacji szczególnie dużo uwagi poświęcono detalom technicznym i konstrukcji zbiorników, materiałowi izolacyjnemu oraz zabezpieczeniom. Zarówno zbiornik wewnętrzny, jak i zewnętrzny są ze stali nierdzewnej. Izolacja jest z cienkiego, ale bardzo

dobrze izolującego, wielowarstwowego materiału. Przeróżność między zbiornikiem wewnętrznym i zewnętrznym ma ciśnienie próżniowe $10 \cdot 10^{-4}$ mbarów. Izolacja i ciśnienie próżniowe pozwalają na czas utrzymywania [holding time] wynoszący 120 dni. Oznacza to, że jeżeli zbiornik jest załadowany LNG o temperaturze -162°C (ciśnienie w zbiorniku wynosi wtedy 0 barów), upływie 120 dni zanim ciśnienie w zbiorniku podniesie się do 7 barów. Dobra izolacja jest ważnym kryterium bezpieczeństwa.

Naczepy są zaopatrzone w różne ESD (wyłączniki awaryjne). ESD musi zapewnić to, żeby w przypadku wystąpienia problemów podczas rozładunku, proces

rozładunkowy w bezpieczny sposób został zatrzymany.

Do podłączenia węży rozładunkowych trzeba otworzyć pokrywę instrumentarium. Gdy tylko pokrywa zostanie otwarta, uaktywni się zabezpieczenie przed odjazdem. Dzięki temu zapobiega się możliwości jazdy z podłączonymi węzami.

W konstrukcji naczep wiele uwagi poświęcono możliwie jak najniższej masie na rzecz jak największej ładowności.

Dzięki tym czterem nowym naczepom Nijman/ZeeTank ma obecnie w użytkowaniu jedenaście naczep LNG. <<

Nasze siedziby



Nijman/Zeetank Internationale Transporten BV
Nijman/Zeetank Internationale Tanktransporten BV

Wattweg 2 - 3208 KH Spijkenisse
P.O. BOX 85 - 3200 AB Spijkenisse
Holandia
Tel.: +31 (0) 181 - 691 900
Faks: +31 (0) 181 - 691 919
info@nijman-zeetank.com



Nijman/Zeetank International Transport Ltd

Washway Lane Merseyside - St. Helens WA10 6PE
Wielka Brytania
Tel.: +44 (0) 1744 - 694000
Faks: +44 (0) 1744 - 616911
info@nijman-zeetank.com

Nijman/Zeetank Internationale Tanktransporten BV

Salvesen Way Freightliner Road - Hull HU3 4UQ
Wielka Brytania
Tel.: +44 (0) 1482 - 381481
Faks: +44 (0) 1482 - 381482
info@nijman-zeetank.com



Nijman/Zeetank International Transport Sp. z o.o.

ul. Zarzekowice 18 - 27-600 Sandomierz
Polska
Tel.: +48 15-8335100-103
Faks: +48 15-8335105
info@nijman-zeetank.com

Biuro sprzedaży w Niemczech



Nijman/Zeetank Internationale Tanktransporten BV

Tel.: +49 (0) 2137 4099720
Faks: +31 (0) 181 - 691 999
info@nijman-zeetank.com

Stopka redakcyjna

Nakład

1000 egzemplarzy

Następny numer

Następny numer ukaże się w
czerwcu 2020 r.

Redakcja

Chantal Poldervaart

Projekt

Studio Pompe, Schoonhoven

Układ graficzny

Bastion X, Brielle

Druk

MediaCenter, Rotterdam