

IN TRANZIT



W bieżącym numerze

- >> Duże inwestycje Nijman/ZeeTank w nowy sprzęt
- >> Spojrzenie w szklaną kulę
- >> Krajowe Mistrzostwa Bezpiecznej Jazdy w Holandii
- >> Nowy system poboru opłat drogowych w Polsce: e-Toll
- >> Emisja NOx z pojazdów ciężarowych mniejsza o połowę





Kees van Noordt
Dyrektor Generalny

Rok 2021 obfitował w ważne wydarzenia. Pandemia, której skutki dotyczą niemal każdego z nas, wciąż trwa. Brexit do dziś ogromnie wpływa na transport z/do Wielkiej Brytanii. Przez niemal całe pierwsze półrocze miało to daleko idące konsekwencje dla zarządzania transportem. Spowodowało też, że firmy logistyczne oraz inne przedsiębiorstwa znalazły się pod ogromną, dodatkową presją. W czerwcu i lipcu powrócił pozorny spokój, jednak nie należy się oszukiwać, że dodatkowe obowiązki w zarządzaniu transportem po prostu znikną.

Ever Given – kontenerowiec, który w marcu tego roku przez kilka dni blokował przepływ innych statków przez Kanał Sueski – spowodował znaczne nagromadzenie napływu towarów do różnych portów, a w niektórych przypadkach do obniżenia jakości, a nawet zniszczenia ładunków.

W lipcu doszło do serii powodzi w Holandii, Belgii i Niemczech, które pochłonęły setki ofiar. Doprowadziły do poważnych zniszczeń infrastruktury, których jeszcze nie naprawiono.

Połączenie Brexitu i niedoboru kierowców w Wielkiej Brytanii doprowadziło do ogromnych opóźnień w obsłudze naczep, kontenerów i cystern w portach Wielkiej Brytanii. Kilkutygodniowy czas oczekiwania przestał dziwić. Nawet operatorzy promów odwołali rejsy, ponieważ terminale portowe w Wielkiej Brytanii nie miały miejsca na przyjęcie nowych ładunków. Niestety nie zawsze można było zareagować na te problemy w odpowiednim czasie, co powodowało poważne utrudnienia dla klientów i duży stres dla pracowników.

Niedobór kierowców ciężarówek dotknął Wielką Brytanię bardziej niż jakikolwiek inny kraj, jednak w Europie także jest wiele wakatów dla kierowców. Doprowadziło to do znacznych podwyżek wynagrodzeń kierowców. Oprócz wzrostu wynagrodzenia, wiele sektorów – w tym logistyczny – doświadczyło podwyżki wielu innych kategorii kosztów. W wielu przypadkach stawki przewozowe będą musiały zostać podniesione.

Pomimo tych wszystkich wyzwań udało nam się zacząć korzystać z nowego sprzętu. Podczas zakupu nowego sprzętu ważnym czynnikiem jest zrównoważony rozwój. Właśnie dlatego przy zamawianiu naczep zwraca się uwagę na jej masę własną (bez ładunku), aby zoptymalizować masę towaru. Tam, gdzie to możliwe, nasze nowe ciągniki są napędzane silnikami na LNG, co skutkuje niższą emisją CO₂. Niestety, ze względu na przepisy oraz niedostateczne zagęszczenie stacji LNG, nie możemy wprowadzić ciągników LNG we wszystkich krajach. Z wieloma klientami realizujemy projekty optymalizujące procesy logistyczne. Wspólna praca nad wysokiej jakości rozwiązaniami jest ciekawym wyzwaniem.

Odnotowujemy duże zapotrzebowanie ze strony wielu klientów, a gdy to możliwe, zwiększamy wydajność, aby sprostać większemu popytowi. Mówiąc krótko: wyzwaniem jest rekrutacja dodatkowego personelu, a nie dostępność sprzętu. Od niedawna podróżowanie znów jest możliwe, choć z zachowaniem niezbędnych środków ostrożności związanych z COVID-19. Mamy nadzieję, że spotkania w aplikacji Teams oraz na innych platformach będą stopniowo zastępowane (tam, gdzie to możliwe i konieczne) spotkaniami twarzą w twarz.

W imieniu wszystkich pracowników Nijman/Zeetank życzę Wam wszystkiego dobrego. <<

Spis treści

3 | Duże inwestycje Nijman/Zeetank w nowy sprzęt
Redukcja wagi sprzętu odgrywa ważną rolę w wielu inwestycjach.

6 | Spojrzenie w szklaną kulę
Neil Syder jest przekonany, że Nijman/Zeetank zapewni sprawność łańcucha dostaw.

8 | Szeroka perspektywa bezpieczeństwa w miejscu pracy
Nijman/Zeetank zdobywcą nagrody TVM w dziedzinie bezpiecznego transportu podczas Mistrzostw w Holandii.

10 | Nowy system poboru opłat drogowych w Polsce: e-Toll
Opłaty są naliczane na podstawie danych z urządzeń pokładowych (OBU) i wirtualnych bramek.

11 | Emisja NO_x z pojazdów ciężarowych mniejsza o połowę
Dane wskazują, że transport drogowy stał się o wiele bardziej ekologiczny.

Duże inwestycje Nijman/Zeetank w nowy sprzęt

Nawet w czasie pandemii Nijman/Zeetank inwestuje w nowy sprzęt, a duża jego część została już dostarczona. Terminy dostaw nie zawsze są jednak honorowane ze względu na globalne niedobory niektórych komponentów – zarówno do ciągników siodłowych, jak i naczep.

WWW.NIJMAN-ZEETANK.COM

W drugim kwartale bieżącego roku do Nijman/Zeetank UK dostarczono dziesięć nowych naczep typu innenlader. Naczepy te przeszły dalszą optymalizację, dzięki czemu „odchudzono” je o około 450 kg w porównaniu z poprzednią serią. Umożliwi to transport większej ilości szkła o tej samej grubości.

W trzecim kwartale bieżącego roku do Nijman/Zeetank w Polsce dostarczono pięć nowych innenladerów. Tutaj również przeprowadzono optymalizację wagi, uzyskując redukcję rzędu około 490 kg. Oznacza to między innymi, że będziemy mogli transportować większą ilość szkła



Nijman/Zeetank stawia na optymalizację masy bez obciążenia i objętości.



Nijman/ZeeTank UK inwestuje w 10 nowych innenladerów.

tej samej grubości.

Ponadto do Polski dostarczono cztery nowe, trzyosiowe ciągniki siodłowe Volvo. Do transportu intermodalnego cystern kontenerowych między terminalem kolejowym a punktem załadunku i rozładunku wymagany jest trzyosiowy ciągnik siodłowy w celu spełnienia wymagalnej dopuszczalnej całkowitej masy pojazdu. W transporcie intermodalnym całkowita masa brutto pojazdu może być wyższa niż w transporcie stricte drogowym. Jednakże do tego celu wymagany jest zmodyfikowany

ciągnik trzyosiowy.

Także dla Polski zamówiono dziewięć nowych ciągników Mercedes, których dostawa była planowana na sierpień 2021 roku. Ze względu na utrudnienia termin dostawy został przesunięty na



Cztery polskie ciągniki trzyosiowe.

listopad i grudzień tego roku, ale nie można wykluczyć dalszego opóźnienia.

Dla Nijman/ZeeTank w Holandii zamówiono dziesięć nowych ciągników siodłowych Volvo zasilanych LNG. Chociaż wszystkie ciągniki miały być dostarczone w trzecim kwartale tego roku, do tej pory dostarczono tylko dwa ze względu na brak niektórych komponentów. Kolejne siedem ciągników zostanie dostarczone w IV kwartale br., a ostatni - w I kwartale 2022 roku. Nijman/ZeeTank od połowy 2020 roku korzysta z ciągników na LNG.



Nijman/ZeeTank Netherlands korzysta z ciągników Volvo na LNG.

Ze względu na mniejszą emisję i pozytywne doświadczenia ponownie wybrano ciągniki zasilane LNG. W zeszłym roku do Holandii zamówiono dwanaście nowych naczeo do transportu LNG. Cztery z nich zostały dostarczone w pierwszym kwartale tego roku, a dwa dotarły w trzecim kwartale tego roku. Pozostałe sześć naczeo będzie gotowe w IV kwartale br. oraz w styczniu 2022 roku.

LNG (ciekły gaz ziemny) jest transportowany w temperaturze -162°C , dlatego do

transportu LNG stosuje się naczepy o podwójnych ściankach ze zbiornikiem wewnętrznym i zewnętrznym, wykonane ze stali nierdzewnej. Temperatura obliczeniowa wynosi -196°C . Przestrzeń pomiędzy zbiornikiem wewnętrznym i zewnętrznym jest izolowana próżniowo. Biorąc pod uwagę stosunkowo dużą masę własną naczeo LNG, podczas projektowania i budowy dużą wagę przywiązuje się do optymalizacji masy własnej naczeo (aby była jak najmniejsza) i objętości (aby była jak największa). <<

Spojrzenie w szklaną kulę

Neil Syder, szef działu operacji i przetwarzania w brytyjskiej firmie Pilkington, ma wyraźną wizję przyszłości i widzi ją jako optymistyczną i zrównoważoną. Poprosiliśmy go o podzielenie się swoimi przemyśleniami z „In Tranzit”.

W siedzibie Pilkington UK mieszczącej się w mieście St Helens w hrabstwie Merseyside Neil Syder zastanawia się, jaka przyszłość czeka jego firmę. Neil od lat pracuje w zespole Pilkington UK. Zaczynał od stanowiska technika laboratoryjnego, a został jednym z najwyższych managerów w firmie. Jego opinie opierają się zatem na wieloletnim doświadczeniu, wiedzy i dogłębnym zrozumieniu potrzeb, wymagań i oczekiwań klientów.

„Nie mam wątpliwości, że jesteśmy dobrze przygotowani na przyszłe wyzwania i możemy z ufnością patrzeć w przyszłość”, mówi. „To zasługa faktu, że Pilkington UK jest dziś silną i innowacyjną organizacją, która jest w stanie zaakceptować i wprowadzić zmiany, gdy jest to potrzebne”.

„W ostatnim dziesięcioleciu udało się nam przezwyciężyć wiele wyzwań operacyjnych. Staliśmy się silniejsi i lepiej dopasowani dzięki stosowaniu strategii ciągłego doskonalenia. Dziś te wartości podziela każdy członek naszej załogi”.

>> Odpady szklane

„Miało to duże znaczenie podczas walki

ze skutkami pandemii, która mocno uderzyła w naszą branżę. Produkcja szkła została całkowicie wstrzymana; był to nie tylko poważny problem handlowy; martwiliśmy się również o nasze piece, które muszą być włączone przez całą dobę. Postanowiliśmy nie wygaszać pieców i postawić na recykling stłuczki szklanej (odpadów szklanych) zamiast produkcji nowego szkła. To zabezpieczyło naszą pozycję. Gdy produkcja została w końcu wznowiona, byliśmy gotowi do działania”.

„Rynek szybko się odbił. Oprócz dużego popytu ze strony klientów, inni producenci szkła float musieli dokonywać napraw swoich pieców, co poskutkowało jeszcze większym zapotrzebowaniem na nasze wyroby. W rezultacie, od tego czasu nasza produkcja utrzymuje się na maksymalnym możliwym poziomie. Nawet skupujemy szkło od naszej grupy, aby zaspokoić wyjątkowo wysoki popyt w brytyjskim przemyśle szklarskim”.

>> Zrównoważony rozwój

„Gdy myślę o przyszłości, za klucz do sukcesu uważam zrównoważony rozwój. Wpływa on na każdy aspekt naszej działalności: od rozwoju i produkcji po

dystrybucję. Pod względem rozwoju firma Pilkington jest znanym liderem z długą historią innowacji, czego dowodem są produkty takie jak Pilkington K Glass™ i Pilkington Suncool™, które mają doskonałe wskaźniki środowiskowe. A wracając do produkcji: jako pierwsi na świecie przetestowaliśmy opalanie naszych pieców w 100% wodorem (w ramach projektu HyNet North West). Był to złożony, lecz udany projekt, który zdradza, jak może wyglądać nasza przyszłość”.

„Trzecim elementem zrównoważonego rozwoju jest dla nas dystrybucja. Właśnie w tej dziedzinie stawiamy na współpracę z Nijman/Zeetank. Nasze firmy współpracują już ponad pół wieku, a łączące nas więzi są dziś silniejsze niż kiedykolwiek wcześniej. Nijman/Zeetank jest naszym partnerem transportowym z wyboru”.

>> Ogromne wrażenie

„W ostatnim czasie jesteśmy pod ogromnym wrażeniem pracy, którą nasz partner włożył w poszukiwanie paliw alternatywnych, w szczególności skroplonego gazu ziemnego (LNG). Jest to rozwiązanie potrzebne tu i teraz, które można natychmiast wdrożyć. Jest



Neil Syder z Pilkington UK jest pod wrażeniem pracy, jaką Nijman/ZeeTank wklada w szczególności w technologię LNG.

zgodne z dążeniem do osiągnięcia długoterminowego celu w przemyśle, czyli elektryfikacji. Poza tym Nijman/ZeeTank koncentruje się na wydajności operacyjnej: lżejszych pojazdach zdolnych przewozić większe ładunki”.

„Mocno nagłoŝniony problem braku kierowców to kolejny obszar, w którym Nijman/ZeeTank potrafił szybko zareagować. Terminowe dostawy mają kluczowe znaczenie dla wielu naszych klientów, zwłaszcza w branży budowlanej, gdzie każde opóźnienie może zatrzymać produkcję, a tym samym być niezwykle kosztowne. W zakresie dotrzymania

harmonogramu dostaw polegamy na Nijman/ZeeTank”.

>> Pewne spojrzenie w przyszłość

„Łącząc wszystkie te elementy – udokumentowane osiągnięcia, długą historię innowacji, chęć adaptacji i zmian, zaangażowany i entuzjastyczny personel oraz umiejętność opracowywania i wdrażania nowych i zrównoważonych rozwiązań – łatwo zrozumieć, dlaczego patrzę w przyszłość z ufnością. Możliwość dzielenia tej przyszłości z zaufanym partnerem dystrybucyjnym, takim jak Nijman/ZeeTank, jest dla mnie ostatnim elementem układanki”.

„Nie mam też wątpliwości, że szkło ma przed sobą świetlaną przyszłość. Obecnie coraz więcej ludzi poszukuje jedności z naturą, a szkło to doskonały materiał, dzięki któremu możemy tworzyć budynki, które pomogą osiągnąć ten cel”.

„Reasumując, nasza rola polega na pomaganiu ludziom w ulepszaniu ich życia. To doniosły cel i moim zdaniem jest w zasięgu naszej ręki”. <<

Krajowe Mistrzostwa Bezpiecznej Jazdy w Holandii - dlaczego warto wziąć w nich udział?

TVM szuka najbezpieczniejszego kierowcy w Holandii. Krajowe Mistrzostwa Bezpiecznej Jazdy to zawody, w których towarzystwo ubezpieczeniowe szuka najbezpieczniejszego kierowcy ciężarówki w Holandii. Holenderscy kierowcy ciężarówek chętnie podjęli rzuconą rękawicę i stanęli do rywalizacji.



(fot. Gerlinde Schrijver)

Krajowe Mistrzostwa składały się z części online, zawierającej test wiedzy, oraz z części praktycznej, mającej przynieść ostateczne rozstrzygnięcie Mistrzostw. Po etapie online do finału zakwalifikowało się 25 najlepszych kierowców ciężarówek. W sobotę 25 września finaliści rywalizowali o tytuł mistrza na torze TT Circuit w Assen, wykonując różne zadania. Impreza na TT Circuit została zorganizowana z uwzględnieniem obowiązujących wówczas obostrzeń sanitarnych. Zwycięzca ma prawo przez cały rok posługiwać się tytułem

Firma Nijman/Zeetank zdobywcą nagrody TVM w dziedzinie bezpiecznego transportu

Międzynarodowa Grupa Logistyczna Nijman/Zeetank z siedzibą w Spijkenisse zdobyła nagrodę TVM w dziedzinie bezpiecznego transportu. Nagroda sędziowska przyznawana jest firmie, która kierując się odpowiedzialnością społeczną, poprawia bezpieczeństwo transportu. Jury składało się z ośmiu partnerów TVM Awards. Nagrodę wręczył przewodniczący jurorów, Charles Engelaar, dyrektor marketingu w Volvo Trucks Netherlands na ręce Fritsa Bakker, Dyrektora oddziału Nijman/Zeetank i Roya Ruesena.

Firma Nijman/Zeetank otrzymała nagrodę w uznaniu „kompleksowego pakietu bezpieczeństwa”, jaki oferuje swoim pracownikom. „W Nijman/Zeetank bezpieczeństwo nie kończy się w chwili, gdy kierowca wysiada z kabiny lub wraca do domu. Nawet gdy nasi pracownicy znajdują się poza miejscem pracy, firma nadal inwestuje w ich bezpieczeństwo” – wynika z raportu jury. Reasumując, był to przyjemny i dobrze zorganizowany dzień, wielu pracowników było zadowolonych z osiągniętego wyniku. <<



najbezpieczniejszego kierowcy w kraju.

Zatrudniony w Nijman/Zeetank Roy Ruesen z chęcią zapisał się na to wydarzenie i był jednym z 25 kierowców, którzy zakwalifikowali się do finału. Gazeta De Gelderlander zadała Royowi następujące pytania.

Roy, jak udało Ci się zakwalifikować do grona 25 najbezpieczniejszych kierowców w Holandii?

O konkursie dowiedziałem się od pracodawcy, a ponieważ lubię rywalizację, uznałem, że to dobry pomysł. Podczas kwalifikacji online, które obejmowały pytania dotyczące zawodu kierowcy, a także test czasu reakcji i test obciążeniowy, poszło mi tak dobrze, że wylądowałem na trzynastym miejscu. W kwalifikacjach wystartowało około tysiąca kierowców.

Czy masz nadzieję podnieść rangę zawodu poprzez udział w tych zawodach?

Oczywiście chcę pokazać, że jako kierowcy kierujemy się najwyższymi standardami. Mam nadzieję, że ludzie to zauważą i pomyślą: „Wow, praca kierowcy naprawdę mi się podoba”.

Tym bardziej, że w ostatnich latach w naszym sektorze widzimy ogromny niedobór pracowników. U nas w firmie mamy ten sam problem.

Niestety Roy nie uzyskał miejsca na podium. Ostatecznie o tytuł



mistrza rywalizowało trzech najlepszych kandydatów. Najlepszym z nich okazał się René de Baat z Klaaswaal, który zdobył zaszczytny tytuł zwycięzcy Krajowych Mistrzostw Bezpiecznej Jazdy.

Mistrzostwa były główną atrakcją TVM Awards – programu promującego bezpieczeństwo towarzystwa ubezpieczeniowego TVM verzekeringen. Głównym celem TVM Awards jest zwiększenie świadomości bezpiecznej jazdy wśród wszystkich użytkowników dróg, aby przyczynić się do bezpieczeństwa transportu i ruchu drogowego w Holandii. René de Baat, najbezpieczniejszy kierowca w Holandii, otrzymał nagrodę TVM z rąk Michela Verwoesta, dyrektora generalnego TVM verzekeringen. <<

Poznajmy się - Daniel Sawdon

Objąłem stanowisko UK Business Development Manager w kwietniu 2021 roku. Od tego czasu zdążyłem zadomowić się na swoim stanowisku, nawiązując kontakty zarówno z obecnymi, jak i nowymi klientami.

„Po ukończeniu studiów licencjackich na Uniwersytecie Teesside szybko rozpocząłem karierę w Bulkhaul, gdzie poznawałem tajniki branży i wymagania pracy w tym dynamicznym, ciągle zmieniającym się środowisku. Teraz mam 28 lat i siedmioletnie doświadczenie w branży. Podczas tych siedmiu lat zajmowałem stanowiska zarówno w działach operacyjnych, jak i handlowych,



często łącząc obowiązki obydwu. W tym czasie pracowałem na różnych rynkach na całym świecie: w Europie, na Bliskim Wschodzie i w Azji”.

„Zawsze bardziej pociągała mnie

sprzedaż i z tego powodu moim kolejnym krokiem w karierze jest stanowisko UK Business Development Manager. Wierzę jednak, że moja wiedza o wymaganiach operacyjnych oraz potrzebach w branży zbiorników ISO pozytywnie wpływa na moje umiejętności handlowe. Cieszę się z tej zmiany i jestem niezwykle dumny z roli, jaką mi powierzono w Nijman/Zeetank. Jestem wdzięczny firmie za wiarę i zaufanie, że spełnię jej oczekiwania. Mam zamiar spłacić ten kredyt zaufania poprzez wieloletnią i pełną sukcesów karierę w Nijman/Zeetank, która – mam nadzieję – zaowocuje osiągnięciem zarówno moich osobistych celów, jak i celów firmy. <<

Nowy system poboru opłat drogowych w Polsce: e-Toll

Sieć dróg szybkiego ruchu w Polsce stale się powiększa. W sierpniu 2021 roku łączna długość dróg ekspresowych i autostrad wynosiła ponad 4350 km. W roku 2004, kiedy Polska wstępowała do Unii Europejskiej, długość tych tras wynosiła 781 km ale trzeba dodać, że natężenie ruchu było też dużo mniejsze niż obecnie. Docelowo łączna długość sieci dróg autostradowych i ekspresowych w 2030 r. ma wynieść ponad 8000 km.

Dla funkcjonowania transportu wygodne wielopasmowe drogi szybkiego ruchu są istotnym elementem wpływającym na bezpieczeństwo, czas oraz koszty realizowanych usług transportowych. Przejazd po autostradach oraz drogach ekspresowych w Polsce dla samochodów powyżej 3,5t jest płatny. Opłaty są naliczane w zależności od ilości przejechanych kilometrów, kategorii pojazdu (tony) oraz klasy emisji spalin czyli tzw. ekologii pojazdu. Im nowszy pojazd i wyższa ekologia tym niższe opłaty za przejazd.

Obecny system poboru opłat tzw. viaToll w październiku tego roku ma zostać wyłączony i wszyscy przewoźnicy zaczną korzystać z nowego systemu, który nazywa się e-Toll. Co to w praktyce oznacza? Działający system viaToll oparty jest na technologii bramownic umieszczonych nad drogami oraz urządzeń pokładowych (OBU) umieszczonych w pojazdach i wykrywanych przez bramownice, a co za tym idzie naliczane są opłaty za przejazd. Przewoźnicy w większości korzystają z kart flotowych i rozliczają się za przejazd dopiero po skorzystaniu z odcinków płatnych.

Nowy system e-Toll, który podlega pod szefa Krajowej Administracji Skarbowej (KAS), oparty jest o technologię wyznaczania pozycji użytkownika przy zastosowaniu pozycjonowania satelitarnego z wykorzystaniem tzw. wirtualnych bramownic. Każdy użytkownik pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t może wybrać dla siebie jeden z 3 sposobów przekazywania danych lokalizacyjnych do systemu: za pomocą darmowej aplikacji instalowanej na urządzeniu mobilnym (np. telefonie), lokalizatorów fabrycznie zamontowanych w pojazdach (tzw. ZSL) lub urządzeń pokładowych (tzw. OBU), a stare urządzenia staną się bezużyteczne.



W każdym z trzech sposobów przekazywania danych (aplikacja/ZSL/OBU) przewoźnicy będą musieli, oprócz kosztów opłat drogowych, pokrywać stałe miesięczne koszty abonamentu transferu danych, których dotychczas nie mieli. W nowym systemie e-Toll nie ma jeszcze możliwości korzystania z rozwiązań kart flotowych (jak to jest obecnie) gwarantujących pokrycie kosztów opłat drogowych po przejeździe po drogach płatnych popularnie nazywanego post pay. Zgodnie z komunikatem ze strony e-Toll wprowadzenie kart flotowych będzie możliwe od lipca 2022 r. co dla przewoźników korzystających obecnie z kart flotowych jest poważnym utrudnieniem organizacyjnym i dodatkowym kosztem (przedpłata za przejazd).

Nie funkcjonuje również system EETS za pomocą którego przewoźnicy mogą uiszczać opłaty za przejazd po drogach objętych elektronicznym poborem opłat na terenie całej Unii Europejskiej. Zgodnie z informacją ze strony e-Toll obecnie na terenie obszaru poboru opłat zarządzanym przez Szefa KAS w Polsce żaden dostawca EETS nie świadczy jeszcze usługi EETS. Aktualnie trwa procedura akredytacyjna pierwszych dostawców EETS. Mając na uwadze termin rozpoczęcia działania nowego systemu od 1 października 2021 r. z punktu widzenia organizacji pracy przewoźnika zostało bardzo mało czasu na rejestrację, wybór sposobu przekazywania danych oraz ewentualny montaż urządzeń do wyznaczania pozycji pojazdu. Sytuacja zmienia się dynamicznie i wszystkie bieżące informacje znajdują się na stronie www.etoll.gov.pl. <<

Emisja NOx z pojazdów ciężarowych mniejsza o połowę

W ostatnich latach nastąpił gwałtowny spadek ilości CO₂, tlenków azotu (NO_x) i cząstek stałych (PM₁₀) emitowanych przez ciężarówki. Można nawet pokusić się o stwierdzenie, że transport drogowy stał się o wiele bardziej ekologiczny.

Widać to wyraźnie na podstawie danych zamieszczonych w raporcie Mobiliteit in Cijfers Auto's („Mobilność w liczbach – samochody”) publikowanym corocznie przez RAI Vereniging i BOVAG.

W szczególności emisje tlenków azotu (NO_x) i cząstek stałych (PM₁₀) znacząco spadły, odpowiednio o prawie 36% i 50%.

Dzięki coraz ostrzejszym europejskim kryteriom emisji oraz ciągłym innowacjom w silnikach spalinowych i transpor-

cie elektrycznym, w ciągu minionych dziesięciu lat poczyniono znaczne postępy w ograniczaniu emisji szkodliwych substancji. Dzięki inwestycjom przekraczającym 60 miliardów EUR rocznie przemysł motoryzacyjny jest największym inwestorem w badania i innowacje w Europie. W oparciu o dane Holenderskiej Agencji Oceny Środowiska, raport Mobiliteit in Cijfers wskazuje, że w 2019 r. emisja NO_x z transportu drogowego była o 36% niższa niż w 2010 r. W tym okresie redukcja emisji NO_x ze wszystkich źródeł wyniosła łącznie 20%. W 2019 roku emisja cząstek stałych w transporcie drogowym spadła o 50%, podczas gdy łączna emisja tych cząstek spadła o 23,1%.

Analizując dane bardziej szczegółowo, można zauważyć w danych do 2018 r. łącznie, że emisje tlenków azotu z samochodów osobowych spadły o 11,3%, a z samochodów ciężarowych o 52,2%. Emisja PM₁₀ z samochodów osobowych spadła o 81,3%, a z samochodów ciężarowych o 78,6% (wyłączając emisję spowodowaną eksploatacją i zużyciem opon). Od 2010 roku całkowita emisja CO₂ z ruchu drogowego w Holandii spadła o 4,2%, podczas gdy liczba samochodów osobowych, pojazdów użytkowych i silnikowych pojazdów dwukołowych była o około 10% wyższa na koniec 2018 roku. <<

2021 – rok Brexitu

Kiedy pod koniec 2020 roku osiągnięto porozumienie handlowe między UE a Wielką Brytanią, stanowiło to ratunek dla Brexitu, który stał się rzeczywistością 1 stycznia 2021 r.

Porozumienie pozwoliło uniknąć konieczności wprowadzenia ceł importowych. Pomimo to nastąpiło wiele zmian, a Brexit obciążył nas dodatkowymi obowiązkami. Objęły one natłok dokumentacji zarówno dla nadawców, jak i firm logistycznych, co poskutkowało wydłużeniem czasu tranzytu i zwiększeniem kosztów transportu. W portach przybyło opóźnień z powodu formalności i kontroli celnych.

Podczas przygotowań wiele wysiłku włożono w to, aby wszystkie procesy przebiegły jak najsprawniej. Problemy, które się jednak pojawiły, wynikały głównie z braku jednoznaczności. Ponadto nie wszystkie firmy były równie dobrze przygotowane. Zmieniły się procedury w portach, a wraz z nimi proces rezerwacji w firmach żeglugo-

wych. Co więcej, nie wszystkie procedury były jednoznaczne, co zmuszało nas do stosowania różnych metod działania. Wszystkie te nowe procesy spowodowały znaczne zatory w portach Holandii i Belgii, ale w szczególności w Wielkiej Brytanii. Obecnie w kilku terminalach w Wielkiej Brytanii wciąż doświadczamy poważnych opóźnień. Niektóre terminale są do dziś przepełnione kontenerami i naczepami. Spowodowane jest to formalnościami celnymi, które powodują opóźnienia oraz ogromnymi niedoborami w branży przewozowej.

Od samego początku firma Nijman/Zeetank postanowiła zautomatyzować (w miarę możliwości) dodatkową pracę będącą skutkiem Brexitu. Mimo podjętych przez firmę działań okres ten zwiększył obciążenie naszych pracowników. Dokładali oni wszelkich starań, aby rozwiązywać wszelkie problemy i na bieżąco informować klientów o statusie zleceń transportowych, co nie zawsze było łatwe.

Większość problemów związanych z Brexitem mamy pod kontrolą, a procesy są (dość) dobrze skoordynowane. W najbliższych miesiącach przewidujemy jednak pewne zmiany. Przykładowo wprowadzone zostaną formalności celne dotyczące wysyłki pustych (niemytych) zbiorników, a procedury celne dla różnych grup produktów ulegną zmianie, co może prowadzić do dodatkowych opóźnień.

Wielka Brytania boryka się obecnie z poważnymi brakami personalnymi w sektorze logistycznym, w wyniku których wielu kursów nie można zrealizować lub są opóźnione. Firma Nijman/Zeetank i jej przewoźnicy w Wielkiej Brytanii robią wszystko, co w ich mocy, aby utrzymać jak największą zdolność przewozową i zatrzymać kierowców. Przewidujemy jednak, że niedobory personalne w sektorze transportowym w Wielkiej Brytanii nie zostaną rozwiązane w najbliższym okresie. Efekty będziemy nadal odczuwać w 2022 roku. <<

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

Ferries House, Ferries Street, Hedon Road - Hull HU9 1RL
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) 174 3249918
Faks: +31 (0) 181 - 691 999
info@nijman-zeetank.com

Stopka redakcyjna

Nakład

1000 egzemplarzy

Następny numer

Następny numer ukaże się
w październiku 2022 r.

Redakcja

Chantal Poldervaart

Projekt

Studio Pompe, Schoonhoven

Układ graficzny

Bastion X, Brielle

Druk

MediaCenter, Rotterdam