

IN TRANZIT



TEAM 349
Kemira
RUNNERS | **dziękuję**
swoim
sponsorom



W bieżącym numerze

- >> Nowe naczepy w wersji Mega
- >> Nowe ciężarówki dla UK
- >> Nijman/Zeetank uruchamia program pilotażowy
- >> Roparun 2022
- >> Dennis Herrewijnen z Kemira Rotterdam BV zadowolony ze sponsora



Kiedy weźmiesz ten magazyn w dłoń, rok 2022 będzie dobiegał końca. Choć pandemia COVID-19 jeszcze się nie zakończyła, liczba nowych zakażeń o ciężkim przebiegu pozostaje na szczęście niska. Od 24 lutego 2022 r. świat jest wstrząśnięty działaniami agresora w Europie Wschodniej. Ani dyplomacja, ani liczne ofiary nie przekonują go do zakończenia tego koszmaru.

Coraz większy nacisk (częściowo ze względu na rosnące ceny energii) kładzie się na zrównoważony rozwój, zużycie energii oraz emisje. Projekt „Europejski Zielony Ład” został uruchomiony w UE, a poszczególne państwa określiły swoje własne ambicje w prawodawstwie. W sektorze logistycznym firmy chcą odejść od paliw kopalnych na rzecz czystej, zrównoważonej energii, a ostatecznym celem jest sektor o zero-owej emisji netto. To, kiedy - i czy - będzie to wykonalne, zależy w dużej mierze od dostępności pojazdów i systemów ładowania/tankowania oraz od przystępności cenowej nowej technologii. Do dystrybucji na skalę lokalną wystarczą pojazdy elektryczne. W przypadku zaś obszarów i odległości, na których pojazdy elektryczne są niewystarczające, nadal będą stosowane paliwa kopalne, częściowo uzupełniane przez HVO100 i bio-LNG. Redukcja emisji CO₂ pozostaje głównym celem wszystkich projektów przejściowych, lecz będzie to czasochłonny proces. Inwestycje w pojazdy o napędzie elektrycznym lub wodorowym oraz związaną z nimi infrastrukturę są ogromne. Obecnie cena ciężarówki elektrycznej jest około 3-3,5 razy wyższa od ceny ciężarówki z silnikiem diesla. Bez dotacji rządowych nie ma mowy o uzasadnieniu biznesowym takich zakupów. Ponadto, ciężarówki inne niż z silnikiem diesla są znacznie cięższe. Ciężarówka na LNG waży ok. 800 kg więcej, a ciężarówka z napędem elektrycznym o ok. 1500-2000 kg więcej. Ciężarówka napędzana wodorem także będzie znacznie cięższa. W Unii Europejskiej wyższa masa własna jest kompensowana przez wyższą dopuszczalną masę całkowitą pojazdu, lecz w Wielkiej Brytanii sytuacja wygląda inaczej.

Od kilku lat ze Spijkenisse wyjeżdżają ciężarówki napędzane LNG. Obecnie cena LNG jest bardzo wysoka i wzrosła znacznie bardziej niż cena oleju napędowego. W efekcie niższe emisje są okupione wysokimi kosztami finansowymi. Mamy nadzieję, że cena LNG wkrótce wróci do normalnego poziomu, a LNG pozostanie przyszłościowym paliwem, zwłaszcza jeśli wzrośnie dostępność bio-LNG. Bio-LNG może zmniejszyć emisję CO₂ o 90% w porównaniu z olejem napędowym. Liczba dostaw w ciągu pierwszych 7-8 miesięcy była na znakomitym poziomie. Niestety, w ostatnich miesiącach odnotowaliśmy spadek liczby zamówień. Fabryki niektórych naszych klientów musiały wstrzymać produkcję z powodu braku surowców. Pomimo napiętej sytuacji na rynku pracy udało się nam utrzymać poziom naszych usług. Choć terminy dostaw nowego sprzętu się wydłużają i potrafią sięgać nawet 12-16 miesięcy, udało nam się odebrać do eksploatacji nowe pojazdy ciężarowe, naczepy i wewnętrzne wyposażenie logistyczne. Niedawno złożyliśmy zamówienia na nowe ciężarówki, które częściowo zastąpią aktualnie używane, a termin dostawy to trzeci kwartał 2023 r.

Obecna sytuacja w niektórych częściach świata jest koszmarna. Wszyscy mamy nadzieję, że sytuacja wkrótce się unormuje i pewnego dnia we wszystkich regionach zapanuje pokój. Mimo tych napięć, w imieniu wszystkich pracowników Nijman/Zee-tank, chcę przekazać Wam świąteczne życzenia zdrowia i szczęścia w 2023 roku. <<



Kees van Noordt
Dyrektor Generalny

Spis treści

3 | Nowe naczepy w wersji Mega

Naczepy Mega zostały zaprojektowane z myślą o transporcie wysokich ładunków.

5 | Nijman/Zeetank uruchamia program pilotażowy urządzeń śledzących na pojazdach

Mamy nadzieję, że dzięki informacjom w czasie rzeczywistym będziemy wykorzystywać nasze kontenery-cysterny jeszcze wydajniej.

8 | Nowe Hubtexy GTR 330 w Sandomierzu

Nijman/Zeetank zamówił i wprowadził na rynek nową flotę elektrycznych wózków widłowych.

10 | Roparun 2022 duży sukces

W czerwcu tego roku nasza koleżanka Alexandra Molegraaf aktywnie uczestniczyła jako kolarka Roparun.

11 | Dennis Herrewijnen z Kemira Rotterdam BV zadowolony ze sponsora

Celem jest przekazanie jak największej darowizny na cele charytatywne.

Nowe naczepy w wersji Mega

Miło nam poinformować, że na potrzeby usług transportowych dla NSG Pilkington Automotive Poland oraz NSG Pilkington Polska Nijman/Zeetank zakupił nowe naczepy marki Wielton w wersji Mega. Naczepy będą wykorzystywane do transportów szkła samochodowego oraz okiennego w lokalnym, krajowym i międzynarodowym transporcie drogowym, z użyciem ciągników siodłowych przystosowanych fabrycznie do tego rodzaju niskopodwoziowych (lowdeck) naczep.

WWW.NIJMAN-ZEETANK.COM



Nijman/Zeetank Polska zainwestował w naczepy Mega.

Naczepy Mega zostały zaprojektowane z myślą o transporcie wysokich ładunków. Dobrze przemyślana specyfikacja pojazdów zapewniła niską masę własną pojazdów oraz przestrzeń ładunkową z wysokością do 3m wewnątrz naczepy. Ciągniki siodłowe używane razem z naczepami Mega mają zapewnić korzyści dla środowiska w postaci zmniejszonej ilości emisji do atmosfery tlenków węgla, tlenków azotu oraz cząstek stałych. Warto również podkreślić, że pojazdy

zostały wyposażone w najnowocześniejsze na rynku układy bezpieczeństwa czynnego i biernego. Na przykład, w ciągnikach siodłowych mamy system ABA 5, który umożliwia całkowite zatrzymanie zestawu po zauważeniu na drodze przeszkód stałych lub ruchomych. Ciągnik jest również wyposażony w Active Sideguard Assist z czujnikiem pomiędzy osiami wykrywający przechodniów lub przeszkody w trakcie manewrowania oraz kamerę martwego pola, która wspomaga

kierowcę przy skręcie w prawo. W naczepach marki Wielton zamontowano układy TPMS oraz czujniki zużycia klocków hamulcowych. System TPMS pomaga zapobiegać zniszczeniu opon spowodowanych np. zbyt niskim ciśnieniem lub nagłym przypadkiem tzw. wystrzałów opon w trakcie jazdy, co przekłada się bezpośrednio na wzrost bezpieczeństwa dla kierowcy oraz innych uczestników ruchu drogowego i, oczywiście, przewożonego ładunku naszych Klientów. <<

Nowe ciężarówki dla UK

Długa i kręta droga. Gdy siedem i pół roku temu firma Nijman/Zeetank UK wybierała nową flotę pojazdów, wybór był stosunkowo prosty i padł na ciężarówki z silnikiem diesla. W tamtym czasie, choć technologia paliw alternatywnych była dostępna, w Wielkiej Brytanii brakowało infrastruktury, która by ją wspierała - i pod pewnymi względami, nadal tak jest.

Filozofia Nijman/Zeetank zbiegła się w czasie ze zmianami prawnymi dotyczącymi zwiększenia masy pojazdów i zmianami w technologii budowy naczep, co umożliwiło uzyskanie dodatkowych dwóch ton ładowności. Oznaczało to dla nas wybór floty, która - zgodnie z polityką napraw i konserwacji producenta - wystarczałaby na siedem lat. W praktyce sprowadziło się to się do wymiany niemal całej floty za jednym zamachem.

W 2020 roku zaczęliśmy rozglądać się na rynku za nową generacją pojazdów ciężarowych, aby poznać i przetestować dostępne rozwiązania. Na szczycie listy wymagań nadal znajdowała się ładowność. Nie po to zainwestowaliśmy w ultralekkie naczepy, aby teraz kupować cięższe ciągniki siodłowe. Ale ponieważ wymagania kierowców również się zmieniły, szukaliśmy lepszej specyfikacji dla kierowców przy wadze podobnej do aktualnych pojazdów. Wybór form napędu przyprawił o zawrót głowy: skroplony gaz ziemny, sprężony gaz ziemny, uwodniony olej roślinny, akumulator elektryczny, napęd hybrydowy elektryczny i wodnorodowy... Każdy z tych napędów oferował korzyści dla środowiska, ale za cenę masy, dostępności i kosztów finansowych.

Do tego doszedł kryzys w Ukrainie, który wpłynął na dostawy gazu i energii elektrycznej. Z powodu niedoboru półprzewodników wywołanego przez pandemię COVID-19, terminy dostaw wszystkich ciężarówek zostały przesunięte. Mimo to badania i rozwój były kontynuowane ze względu na pilną, globalną potrzebę uwolnienia się od emisji CO₂.

Jednak każdy kij ma dwa końce. Od 2015 używaliśmy ciągników marki Mercedes, więc dobrze poznaliśmy firmę, a w szczególności jej lokalnego dealera. Przeanalizowaliśmy nie tylko obecne produkty marki, ale też jej plany rynkowe na przyszłość, które opierały się na napędzie wodorowym dla ciężarówek długodystansowych i napędzie elektrycznym dla pozostałych pojazdów. Co ciekawe, Mercedes nie przewidywał w swoim asortymencie pojazdów na gaz. Z tego względu - oraz z powodu ówczesnej niepewnej sytuacji - zdecydowaliśmy się na najnowszy trzyosiowy ciągnik siodłowy generacji 3:2445 z silnikiem wysokoprężnym. Są to jedne z najbardziej paliwooszczędnych silników, które zapewniają ciągłość dostaw. Ponadto, pojazdy wyposażone w silniki diesla oferują wiele funkcji bezpiec-

zeństwa, takich jak kamera lustrzana czy czujniki zbliżeniowe. Zwiększają też komfort, dobre samopoczucie i bezpieczeństwo kierowcy, bazując na przekonaniu, że zdrowy i niezestresowany kierowca najskuteczniej zwiększa bezpieczeństwo.

Z wielką nadzieją i zainteresowaniem spoglądamy na kolejne siedem lat, ciekawi, jak będzie wyglądać i działać następna generacja samochodów ciężarowych. <<

Nowe ciężarówki i naczepy LNG zostały dostarczone

W tym roku odebraliśmy nowe ciężarówki i naczepy na LNG przeznaczone dla Spijkenisse. Mowa o Volvo FH 460 KM, wyposażone w silnik zasilany LNG. W 2020 roku zaczęliśmy użytkować nasze pierwsze dwa pojazdy Volvo na ciekły gaz ziemny. Zakupy kolejnych sztuk w 2021 i 2022 r. zwiększyły łączną liczbę ciężarówek napędzanych LNG do 21. Zgodnie z artykułem z poprzedniego wydania In Transit, pojazdy napędzane LNG emitują średnio o 19% mniej CO₂ niż ciężarówki napędzane olejem napędowym. Popularność bio-LNG rośnie, dzięki czemu będziemy mogli zmniejszyć emisję CO₂

nawet o 90%, gdy paliwo bio-LNG stanie się w pełni dostępne. W 2021 roku dostarczono nam 10 nowych naczep LNG; większość z nich ma pojemność 59,5 m³ i ciśnienie robocze 6 bar. W tym roku flota powiększyła się o sześć kolejnych nowych naczep LNG. Firma dysponuje obecnie 24 naczepami / cysternami do przewozu LNG. W Europie, mimo aktualnej sytuacji, liczba stacji LNG dla ciężarówek rośnie, co zapewnia gęstszą sieć punktów tankowania.

Co więcej, paliwo bio-LNG zyskuje na popularności na tych stacjach. <<



Nasi klienci coraz częściej pytają o aktualną lokalizację naszych pojazdów. Z tego względu firma Nijman/Zeetank postanowiła wyposażyć wszystkie tank kontenery w urządzenia, które na bieżąco przekazują ich lokalizację. Aktualna technologia - dzięki ulepszonej pojemności akumulatora i ogniwoom słonecznym w urządzeniach - sprawia, że jest to obecnie zarówno praktyczne, jak i niedrogo rozwiązanie. Na dobry początek program pilotażowy obejmie 80 kontenerów. Jeśli etap pilotażu

Nijman/Zeetank uruchamia program pilotażowy urządzeń śledzących na pojazdach

zakończy się sukcesem, cała flota tank kontenerów zostanie wyposażona w urządzenia śledzące. Program pilotażowy skupi się głównie na możliwościach integracji urządzeń z naszymi systemami logistycznymi. Jest to szczególnie ważne, ponieważ dane lokalizacji są automatycznie przesyłane do systemów naszych klientów. Kluczowa będzie też integracja z dostawcami ogólnych, logistycznych systemów śledzenia, takich jak P44, 4Kites itp. Dzięki temu rozwiązaniu nasi klienci chcą zapewniać bardziej precyzyjne informacje własnym klientom oraz oszczędzać na kosztach. W praktyce oznacza to mniej rozmów telefonicznych i e-maili w łańcuchu logistycznym. Oprócz wartości dodanej

dla naszych klientów, zależy nam także na wewnętrznych usprawnieniach w Nijman/Zeetank. Mamy nadzieję że informacje w czasie rzeczywistym pozwolą nam jeszcze wydajniej wykorzystywać nasze cysterny. Pozwoliłoby to nam znacząco uniezależnić się od aktualnych (a czasami spóźnionych) informacji od wielu podmiotów zewnętrznych w transporcie intermodalnym. Mogłoby to zapobiec podejmowaniu błędnych decyzji dotyczących planowania na podstawie nieaktualnych informacji. Po zakończeniu programu pilotażowego w 2022 roku firma Nijman/Zeetank zamierza wyposażyć całą swoją flotę w urządzenia śledzące w czasie rzeczywistym do 2023 roku. <<

Drodzy czytelnicy!

Czy wiecie, że gdziekolwiek w Polsce tankujecie paliwo na stacji BP, to przywozła je tam firma Nijman/Zeetank? Tak, dowozimy paliwo na wszystkie stacje BP w całej Polsce od października 2017 roku! A teraz możemy się pochwalić, że właśnie przedłużyliśmy kontrakt na transport paliwa dla BP Europa SE Oddział w Polsce do roku 2030! Jesteśmy z tego bardzo dumni i czujemy ogromną satysfakcję, że w tak trudnym dla wszystkich czasie i skomplikowanej sytuacji geopolitycznej oraz ekonomicznej nasz Klient zdecydował się na kontynuację współpracy i przedłużenie kontraktu z nami o kolejne kilka lat.

>> Wyzwanie

Cieszymy się, że nasza systematyczna i wytrwała praca została zauważona i doceniona przez naszego długoletniego Klienta. „Długoletniego, ponieważ współpracujemy z BP od 1997 roku. Początkowo w transporcie paliwa i gazu, a później wyłącznie paliwa. Z pewnością na decyzję naszego Klienta miały wpływ poziom i jakość naszej pracy, którą drodzy Czytelnicy również mogliście odczuć, ponieważ nawet w najtrudniejszych momentach ostatnich miesięcy na żadnej stacji BP w Polsce nie zabrakło żadnego rodzaju paliwa z powodu braku możliwości transportowych. A wiercie, było to nie lada wyzwanie.

>> Wydajność

W czasach, gdy brakuje kierowców, a na terminalach ustawiają się kolejki po paliwo, my dzień i noc, w soboty, niedziele i święta, przez okrągły rok transportujemy dla Was paliwo, abyście drodzy Czytelnicy mogli dowieźć dzieci do przedszkoli i

szkół, a później dojechać do pracy, abyście mogli odwiedzić bliskich mieszkających gdzieś w innej części Polski, albo po prostu pojechać na wakacje nie martwiąc się, czy po drodze będziecie mogli zatankować swój samochód.

To wszystko funkcjonuje dzięki świetnej organizacji pracy naszego działu transportu paliw, doskonałemu planowaniu tras przez naszych dyspozytorów we współpracy z planerami naszego Klienta planującymi kolejności dostaw na poszczególne stacje, a także dyscyplinie i punktualności naszych kierowców, którzy pracę rozpoczynają wtedy, kiedy większość z nas jeszcze smacznie śpi i nie zastanawia się skąd i którędy dojechało paliwo do ich najbliższej, a może nawet ulubionej stacji BP.

>> Audyty dostaw

Nad przestrzeganiem wszelkich procedur transportu czuwają nasi konsekwentni audytorzy, którzy przeprowadzają audyty

dostaw w całej Polsce sprawdzając drobiazgowo wszystkie elementy tego procesu i raportują do działu bezpieczeństwa jego wyniki. Należy wspomnieć również o świetnej organizacji pracy działu technicznego, odpowiadającego za naprawy i przeglądy pojazdów, które nierzadko przejeżdżają ponad 200 000 km rocznie! Wszystko to razem nie udało się bez właściwych narzędzi informatycznych, takich jak komputery pokładowe i odpowiednie programy raportujące do osób zaangażowanych w analizę danych oraz bez wzorowo działającego działu IT.

>> Kluczowa rola

A to wszystko zbiega się tu, w naszym biurze w Sandomierzu, gdzie dział kadr i księgowości oraz sekretariat codziennie wypełnia mnóstwo większych i mniejszych obowiązków, aby wszystkie sprawy na koniec miesiąca zostały zapięte na ostatni guzik. W biurze w Sandomierzu rodzą się nasze nowe pomysły, co jeszcze możemy zrobić,



Nijman/Zeetank jest stałym dostawcą paliw do wszystkich stacji BP w Polsce.

aby podnieść jakość i poziom obsługi naszych klientów.

>> **Nowe rozwiązania IT**

W ramach nowego kontraktu w przyszłym roku zostanie wymieniona cała flota ciężarówek. Chcemy również wprowadzić nowe rozwiązania informatyczne wspierające pracę osób zaangażowanych

w nadzorowanie sprzętu, przebieg dostaw i ułatwiających przepływ informacji z kierowcami. Jest to o tyle istotne, że co miesiąc wykonujemy kilka tysięcy załadunków i rozładunków na terenie całego kraju, a większość kierowców i pojazdów w ogóle nie przyjeżdża (lub przejeżdża rzadko) do Sandomierza. W związku z tym czekają nas kolejne

wyzwania, dużo pracy i nowe rozwiązania, które będą służyły zarówno nam, jak i naszemu Klientowi przez kolejne lata. <<

Diesel-free Warehouse:

Nowe Hubtexy GTR-X 330 w Sandomierzu

W kwietniu 2019 r. firma Nijman/Zeetank wprowadziła w imieniu NSG Pilkington Polska w Sandomierzu projekt pod nazwą Diesel-free Warehouse, który miał na celu zastąpienie wszystkich pojazdów magazynowych napędzanych silnikami spalinowymi przez pojazdy z napędem elektrycznym.



Projekt ten został pozytywnie przyjęty przez Zarząd NSG Pilkington Polska i jest sukcesywnie wprowadzany w życie. Ze względu na jego wysokie koszty, projekt jest wieloetapowy i rozłożony w czasie. Głównym celem projektu jest poprawienie warunków środowiska pracy wszystkim pracownikom produkcji firmy NSG Pilkington oraz pracownikom magazynu firmy Nijman/Zeetank, poprzez wyeliminowanie pojazdów emitujących spaliny, a tym samym obniżenie emisji CO₂. Dodatkowo, Nijman/Zeetank skupił się na podniesieniu bezpieczeństwa wykonywanych operacji oraz komfortie i ergonomii miejsc pracy operatorów. Pierwszym etapem było zaprojektowanie, wybudowanie i uruchomienie

nowej akumulatorowni tak, aby można było bezpiecznie ładować baterie do wszystkich użytkowanych w magazynie pojazdów i wózków widłowych. Równolegle Nijman/Zeetank zamówił i uruchomił flotę nowych, elektrycznych wózków widłowych o udźwigu od 3,5 do 8t. Ten etap został pomyślnie zrealizowany.

>> Wymiana pojazdów Hubtex

Następnie przyszła kolej na wymianę dwóch wysoce specjalizowanych pojazdów marki Hubtex na nowe, elektryczne GTR-X 330 HP. Ta część projektu wymagała indywidualnego i specjalnego podejścia, wielu zmian projektowych, jak również szczegółowego



ustalenia wielu detali ze względu na warunki pracy tych pojazdów (transport szkła wewnątrz i na zewnątrz hali produkcyjno-magazynowej); należało też uwzględnić pochyłości podjazdów do bram wjazdowych magazynu. To, jak również problemy z dostępnością materiałów i podzespołów elektronicznych, spowodowało wydłużenie czasu dostawy pojazdów. Na szczęście nowe Hubtexy GTR (z ang. Glass Transporter - pojazd do transport szkła) zostały dostarczone do Sandomierza i zastąpiły dwa pojazdy poprzedniej generacji z napędem diesla. Każdy nowy elektryczny Hubtex jest wyposażony w jedną baterię o dużej pojemności zainstalowaną na każdym podnośniku oraz po jednej baterii zapasowej, aby bez zbędnych przerw można było pracować w systemie pracy ciągłej 24 godziny na dobę przez 7 dni w tygodniu, przez cały rok.

Pojazdy zostały wyposażone w wiele systemów podnoszących bezpieczeństwo pracy, w tym czujniki zbliżeniowe ostrzegające operatora o zbliżaniu się do przeszkody, a także kamerę wspomagającą operatora podczas wykonywania operacji pobierania stojaka ze szkłem z linii produkcyjnej lub z magazynu. Hubtex posiada również Safety Blue Lights skierowane w obu kierunkach poruszania się pojazdu. W kabinie operatora znajduje się komfortowy fotel obrotowy z czujnikiem obecności operatora oraz pasem bezpieczeństwa. Wewnątrz kabiny znajduje się

także pulpit sterowniczy i ekran pokazujący obraz z kamery znajdującej się na drugim końcu Hubtex'a.

>> Testy

Jednym z większych wyzwań było opracowanie nowego rozwiązania napędu pojazdu tak, aby mógł on pokonywać pochyłości o nachyleniu 3 stopni, ponieważ główny wjazd do hali z zewnątrz jest możliwy wyłącznie po rampie o takim nachyleniu. Innym ważnym elementem było dobranie kół napędowych, które będą nadawały się do pracy, zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz hali oraz wytrzymają jazdę z ładunkiem po przejeździe kolejowym znajdującym się na terenie huty w Sandomierzu. Testy transportera przeprowadzone przez producenta na terenie fabryki w miejscowości Fulda w Niemczech oraz w obecności pracowników Nijman/Zeetank potwierdziły spełnienie oczekiwań i wymagań naszych oraz naszego Klienta. Pojazd bez problemu pokonał wzniesienie o nachyleniu 5 stopni z ładunkiem przekraczającym 33 tony! Dodatkowym, pozytywnym efektem jest znaczne obniżenie poziomu emitowanego hałasu w porównaniu do starej wersji z napędem spalinowym, przez co praca stała się bardziej przyjazna dla ich użytkowników. Wszystkim operatorom życzymy zadowolenia z użytkowania nowych Hubtex'ów i oczywiście bezpiecznej pracy! <<

Roparun 2022 duży sukces

W czerwcu tego roku nasza koleżanka z Holandii, Alexandra Molegraaf, wzięła udział w Roparun jako kolarka z drużyny Kemira Runners 349. Nijman/Zeetank sponsorował tę wspaniałą inicjatywę!



Roparun 2022.
Team 349 Kemira Runners.

Przed rozpoczęciem wydarzenia Alexandra nagłośniła także tegoroczną sprzedaż ciast, z której dochód, po raz kolejny, trafił do organizacji charytatywnych wspieranych przez Roparun.



Roparun to wyścig sztafetowy na dystansie ponad 500 kilometrów, w którym zespoły sportowe rywalizują, aby zebrać pieniądze dla pacjentów chorych na nowotwory. Wydarzenie bywa określane mianem „przygody na całe życie”, co potwierdza wieloletnie motto organizacji: „Dodajemy dniom życia tam, gdzie w wielu przypadkach nie można już dodać dni do życia”.

Zespół wystartował z lotniska Twente 4 czerwca 2022 r. i przemierzył (na nogach lub dwóch kółkach) północną trasę w kierunku Rotterdamu, liczącą ponad 550 km. Poniżej przedstawiamy trasę sztafety.



Cały zespół może być dumny z niesamowitego osiągnięcia, zasługującego na gromkie „Gratulacje!” od Nijman/Zeetank. <<

Dennis Herrewijnen z Kemira Rotterdam BV zadowolony ze sponsora

Dennis Herrewijnen, kierownik ds. planowania dostaw w Kemira Rotterdam BV, już nie może się doczekać. Bieg „Roparun 2023” zaplanowano na ostatni weekend maja, a ten 49-letni mieszkaniec Brielle na pewno pobiegnie w zespole Kemira Runners. „Czyli w zespole nr 349”, mówi entuzjastycznie, przekonany, że uda się jeszcze stworzyć kolejny zespół, liczący od dwudziestu do dwudziestu pięciu osób. Zespół powinien obejmować ośmiu biegaczy, czterech kolarzy, sześciu kierowców i navigatorów, dwóch fizjoterapeutów i jedną lub dwie osoby do cateringu. Dennis z biegiem „Roparun” zetknął się w 2016 roku, kiedy po raz pierwszy został zaproszony do udziału przez znajomego. Od tego czasu entuzjastycznie lobbował w Kemirze, aby firma wystawiła własną drużynę. Na szczęście zespół powstał i z powodzeniem wystartował w 2019 i 2022 roku. Dennis mówi, że „Roparun to fantastyczna impreza integracyjna, ponieważ przez trzy dni stale angażuje 20-25 osób. Samo skompletowanie zespołu w firmie może być trudnym zadaniem, ponieważ „Roparun” odbywa się zawsze w weekend Zielonych Świątek, kiedy ludzie często wyjeżdżają z rodzinami. W zeszłym roku nasz zespół składał się w 60% z pracowników Kemiry, a pozostałe 40% stanowili członkowie rodzin, przyjaciele i znajomi”.

Celem biegu jest zebranie jak największej kwoty na cele charytatywne. Drużyna zbiera pieniądze w swojej firmie, ale też prosi o sponsoring. Dennis tłumaczy: „Piszemy do wszystkich dostawców o pomoc sponsorską. Także do Nijman/Zeetank, który zajmuje się zarówno logistyką wewnętrzną, jak i zewnętrzną w Kemirze. Nijman/Zeetank wykupił diamentowy pakiet sponsorski. To najbardziej rozbudowany pakiet, co bardzo mnie cieszy. W zamian, jako drużyna, reklamujemy firmę np. na naszych strojach, naklejkach samochodowych i na Facebooku”. Dennis entuzjastycznie opowiada też o akcji sprzedaży ciast prowadzonej przez drużynę Kemira Runners. „Mamy ciasta z piekarni w Stellendam i sprzedajemy je na cele charytatywne. Akcja jest popularna nie tylko w Kemirze; dużo ciast sprzedajemy też w Nijman/Zeetank. Ponadto, każdy zespół musi kupić 1000 losów od Fundacji Roparun. Każdy członek drużyny wykupuje 40 losów i próbuje je sprzedać”. Historia Dennisa Herrewijena dowodzi, że już faza przygotowań rodzi wiele entuzjazmu i chęci współpracy. Roparun obejmuje dystans 550 kilometrów w formie sztafety. Przez trzy dni każdy z członków zespołu ma do pokonania około



Alexandra Molegraaf
oraz Dennis Herrewijnen.

65 kilometrów. Oznacza to zmianę co 4-5 godzin. Nie obędzie się zatem bez solidnego treningu. Dennis pokonuje miesięcznie od 130 do 150 kilometrów. „Biegam dwa lub trzy razy w tygodniu”, przyznaje Dennis, który pięć razy startował w maratonie w Rotterdamie i Spijkenisse, ale szczerze przyznaje, że ukończył go tylko cztery razy. Oczywiście w biegu chodzi o szczytny cel Fundacji Roparun, która w 2022 roku, dzięki niesamowitemu sukcesowi drużyn, zgromadziła 3,3 mln euro. Celem zbiórki jest poprawa jakości życia osób chorujących na nowotwory. Wsparcie może obejmować pomoc zdrowotną, peruki, hospicja, łóżka do hospicjów, krótkie wyjazdy itp. Wszystko zaczęło się od zakładu pomiędzy Sjaakiem Brilem a Peterem van der Noordem. Sjaak Brill miał wystartować w maratonie w Rotterdamie, ale kontuzja pokrzyżowała mu szyki. Z tego powodu musiał zrezygnować. Peter van der Noord bagatelizował maraton i twierdził, że liczy się tylko bieg z Rotterdamu do Paryża. „I tak w 1991 roku narodził się Bieg Rotterdam-Paryż”, mówi Dennis. „Szukano sponsorów i w pierwszym roku wpływy wyniosły 100 000 guldenów. Pieniądze trafiły do kliniki Daniël den Hoed na rzecz opieki paliatywnej dla osób chorych na raka”.

Bieg stał się coroczną imprezą, a linia startu znajduje się w Rotterdamie. W 2004 roku start odbył się w Paryżu, zaś w Rotterdamie czekała linia mety. W 2012 roku dodano dodatkową trasę z północy. Do roku 2019 punktem startowym był Hamburg, potem Brema. Dennis Herrewijnen naprawdę wie wszystko o Roparun. Motywacją do przyłączenia się do akcji była śmierć jego matki w 2015 roku która chorowała na raka płuc. Dennis ocenia, że współpraca pomiędzy Nijman/Zeetank a Kemira Runners jest optymalna. „Nie mogło być lepiej”. Przy okazji wspomina udział Alexandry Molegraaf z Nijman/Zeetank, która w 2022 roku występowała w drużynie Kemira Runners jako kolarzka. „W 2019 r. zebraliśmy 15 000 euro, a w zeszłym roku 21 400 euro. W tym roku, oczywiście, liczymy na jeszcze wyższą kwotę”. Pracownicy Kemira i Nijman/Zeetank, strzeżcie się! Dennis Herrewijnen rozpoczął rekrutację do drużyny! <<

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
Fax: +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
Fax: +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
Fax: +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
Fax: +48 15-8335105
info@nijman-zeetank.com

Biuro sprzedaży w Niemczech



Nijman/Zeetank Internationale Tanktransporten BV

Tel.: +49 (0) 174 3249918
Fax: +31 (0) 181 - 691 999
info@nijman-zeetank.com

Stopka redakcyjna

Nakład

1000 egzemplarzy

Następny numer

Następny numer ukaże się w październiku 2023 r.

Redakcja

Chantal Poldervaart

Projekt

Studio Pompe, Schoonhoven

Układ graficzny

Bastion X, Brielle

Druk

MediaCenter, Rotterdam