

Ministerstwo Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej

PRZEWODNIK PO ZAWODACH

WYDANIE II

TOM VII

WARSZAWA 2003

SPIS TREŚCI TOMU VII

	Indeks zwodów „Przewodnika po zawodach”	5
	Wykaz centrów informacji i planowania kariery zawodowej	29
	Indeks autorów	33
	Indeks zawodów i grup tomu VII	43
Rozdział.XVII.	Transport i łączność	VII-1
XVII.A.	Transport kolejowy	VII-1
503.	Technik transportu kolejowego	VII-1
504.	Konduktor	VII-7
505.	Kontroler ruchu	VII-13
506.	Zadania i czynności robocze.	VII-13
507.	Rewizor pociągów	VII-19
508.	Dróżnik przejazdowy	VII-25
509.	Maszynista	VII-31
510.	Dyżurny ruchu	VII-37
511.	Manewrowy	VII-43
512.	Rewident taboru kolejowego	VII-49
XVII.B.	Transport samochodowy	VII-55
513.	Spedytor	VII-55
514.	Ekspedytor	VII-59
515.	Kierowca	VII-65
516.	Dyspozytor transportu samochodowego	VII-73
XVII.C.	Żegluga morska	VII-79
517.	Oficer elektroautomatyk okrętowy	VII-79
518.	Oficer mechanik statku morskiego	VII-85
519.	Inspektor bezpieczeństwa Żeglugi	VII-91
520.	Kapitan statku morskiego	VII-97
521.	Oficer pokładowy	VII-103
522.	PILOT portowy	VII-109
523.	Marynarz statku morskiego	VII-115
524.	Robotnik portowy (doker)	VII-121
525.	Steward statku morskiego	VII-127
XVII.D.	Żegluga śródlądowa	VII-133
526.	Mechanik żeglugi śródlądowej	VII-133
527.	Kierownik statku w żegludze śródlądowej	VII-139
528.	MARYNARZ w żegludze ŚRÓDLĄDOWEJ	VII-145
XVII.E.	Transport lotniczy	VII-151
529.	Pilot samolotowy (zawodowy, liniowy)	VII-151
530.	Zadania i czynności robocze	VII-151
531.	Kontroler ruchu lotniczego	VII-157
532.	Technik urządzeń ruchu lotniczego	VII-165
533.	Mechanik poświadczenia obsługi statku powietrznego	VII-171
534.	Stewardesa/ steward pokładowy	VII-177
XVII.F.	Inni pracownicy transportu	VII-183
535.	Inżynier transportu (logistyk)	VII-183
536.	Informator ruchu pasażerskiego	VII-189
537.	Wagowy	VII-195
XVII.G.	Telekomunikacja	VII-201
538.	Inżynier telekomunikacji	VII-201
539.	Technik telekomunikacji	VII-207
540.	Operator urządzeń nadawczych i telekomunikacyjnych	VII-213

541.	Monter instalacji i urządzeń telekomunikacyjnych (telemonter)	VII-219
542.	Telefonistka	VII-225
XVII.H.	Poczta	VII-231
543.	Ekspedient pocztowy	VII-231
544.	Asystent usług pocztowych	VII-237
545.	Doręczyciel pocztowy	VII-243
XVII.I.	Uzupełnienie	VII-249
546.	Ekspedient w punkcie usługowym	VII-249

INDEKS ZAWODÓW PRZEWODNIKA PO ZAWODACH

NAZWA ZAWODU LUB GRUPY	NUMER STRONY
ADMINISTRACJA, ZARZĄDZANIE, BUSINESS, PRACA URZĘDNICZA	I-1
ADMINISTRATOR BAZ DANYCH	I-145
ADMINISTRATOR SIECI INFORMATYCZNEJ	I-169
ADWOKAT	II-551
AGENT CELNY	III-287
AGENT BIURA POMAGAJĄCEGO W PROWADZENIU DZIAŁALNOŚCI GOSPODARCZEJ I POŚREDNICY HANDLOWI GDZIE INDZIEJ NIESKLASYFIKOWANI	III-425
AGENT KLARUJĄCY	III-293
AGENT REKLAMOWY	III-349
AGENT UBEZPIECZENIOWY	III-223
AGENT USŁUG ARTYSTYCZNYCH	II-129
AKTOR	I-335
AKTOR CYRKOWY	II-151
ANALITYK PRACY	II-521
ANALITYK SYSTEMÓW KOMPUTEROWYCH	I-151
ANALITYKA MEDYCZNA	II-441
ANIMATOR KULTURY	I-519
ANTYKWARIUSZ	III-317
APARATUROWY PROCESÓW CHEMICZNYCH	IV-101
ARCHEOLOG	III-519
ARCHITEKT	VI-1
ARCHITEKT KRAJOBRAZU	VI-349
ARCHITEKT WNĘTRZ	VI-7
ARCHITEKTURA	VI-1
ARCHIWISTA	I-463
ARCHIWISTA ZAKŁADOWY	I-469
ARTYSTA FOTOGRAFIK	I-269

NAZWA ZAWODU LUB GRUPY	NUMER STRONY
ARTYSTA GRAFIK	I-257
ARTYSTA MALARZ	I-251
ARTYSTA MUZYK	I-301
ARTYSTA PLASTYK (PROJEKTANT WZORNICTWA PRZEMYSŁOWEGO	I-275
ARTYSTA RZEŹBIARZ	I-263
ASTROLOG	I-525
ASTRONOM	III-431
ASYSTENT DO SPRAW STATYSTYKI	III-149
ASYSTENT EKONOMICZNY	III-167
ASYSTENT OPERATORA OBRAZU	II-49
ASYSTENT PRAWNY	II-594
ASYSTENT RACHUNKOWOŚCI	III-161
ASYSTENT USŁUG POCZTOWYCH	VII-237
BANKOWOŚĆ, RACHUNKOWOŚĆ	III-107
BARMAN (BUFETOWY)	II-185
BETONIARZ	VI-109
BETONIARZ-ZBROJARZ	VI-115
BEZPIECZEŃSTWO I SŁUŻBY OCHRONY	III-1
BEZPIECZEŃSTWO PRACY	III-21
BIBLIOTEKARSTWO, ARCHIWISTYKA, INFORMACJA NAUKOWA	I-451
BIBLIOTEKARZ	I-451
BIBLIOTEKOZNAWCA	I-457
BILETER	III-269
BIOCHEMIK	III-487
BIOENERGOTERAPEUTA	II-429
BIOFIZYK	III-495
BIOLOG	III-481
BIOMASAŻYSTA	II-435

NAZWA ZAWODU LUB GRUPY	NUMER STRONY
BIOTECHNOLOG	V-461
BLACHARZ	IV-309
BRAZOWNIK	V-369
BRUKARZ	VI-133
BUDOWNICTWO I ARCHITEKTURA	VI-1
CERAMIK	V-291
CHARAKTERYZATOR	II-69
CHEMIK	III-451
CHOREOGRAF	I-319
CIEŚLA	VI-121
CUKIERNIK	V-173
DEALERZY I MAKLERZY	III-229
DEKARZ	VI-153
DEMONSTRATOR WYROBÓW (PREZENTER)	III-361
DETEKTYW (PRYWATNY)	III-49
DIAGNOSTA LABORATORYJNY	II-447
DIAGNOSTA SAMOCHODOWY	IV-213
DIETETYK	II-405
DORADCA INWESTYCYJNY	III-143
DORADCA PERSONALNY	I-139
DORADCA PODATKOWY	III-199
DORADCA ROLNICZY	VI-247
DORADCA ZAWODOWY	II-527
DORĘCZYCIEL POCZTOWY	VII-243
DOZORCA	II-249
DRÓŻNIK PRZEJAZDOWY	VII-25
DUCHOWNY CHRZEŚCIJAŃSKI	II-515
DYREKTOR GENERALNY (NACZELNY)	I-1

NAZWA ZAWODU LUB GRUPY	NUMER STRONY
DYREKTORZY I KIEROWNICY	I-1
DYRYGENT	I-307
DYSPOZYTOR TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO	VII-73
DYŻURNY RUCHU	VII-37
DZIENNIKARSTWO I PRACA WYDAWNICZA	I-481
DZIENNIKARZ	I-481
DZIEWIARZ	V-37
DŹOKEJ	II-103
EKONOMISTA	III-555
EKSPEDIENT POCZTOWY	VII-231
EKSPEDIENT W PUNKCIE USŁUGOWYM	VII-249
EKSPEDYTOR	VII-59
ELEKTROENERGETYK	IV-349
ELEKTROMECHANIK	IV-331
ELEKTROMONTER	IV-337
ELEKTROMONTER LINII ELEKTRYCZNYCH	IV-343
ELEKTRONIKA	IV-361
ELEKTRYKA	IV-319
EPIDEMIOLOG	II-453
ESTRADA I DZIEDZINY POKREWNE	II-129
ETNOGRAF/ETNOLOG	III-527
FARMACEUTA	II-349
FILOZOF	III-535
FINANSE I DZIEDZINY POKREWNE	III-107
FIZJOTERAPEUTA	II-387
FIZYK	III-437
FORMIERZ ODLEWNIK	IV-297
FORMOWACZ WYROBÓW SZKLANYCH (MECHANICZNO-RĘCZNYCH)	V-297

NAZWA ZAWODU LUB GRUPY	NUMER STRONY
FOTOGRAF	III-383
FOTOREPORTER	I-487
FREZER	IV-277
FREZER DREWNA	V-233
FRYZJER	II-311
FRYZJERSTWO I INNE USŁUGI OSOBISTE	II-311
FUNKCJONARIUSZ STRAŻY OCHRONY KOLEI	III-73
FUNKCJONARIUSZ WIĘZIENICTWA SŁUŻBY OCHRONY	III-67
GARBARZ SKÓR	V-109
GASTRONOMIA, HOTELARSTWO I USŁUGI DOMOWE	II-173
GEOFIZYK	III-457
GEOGRAF	III-463
GEOLOG	III-469
GLAZURNIK	VI-159
GLEBOZNAWCA	VI-267
GOSPODARZ DOMU	II-243
GÓRNICTWO I KOPALNICTWO	IV-1
GÓRNIK EKSPLOATACJI PODZIEMNEJ	IV-19
GÓRNIK ODKRYWKOWEJ EKSPLOATACJI ZŁÓŻ	IV-13
GRAFIK KOMPUTEROWY	I-189
GRAWER	III-413
HAFCIARKA	V-73
HANDEL, DZIEDZINY POKREWNE I USŁUGI	III-249
HARTOWNIK	IV-71
HISTORYK	III-541
HISTORYK SZTUKI	III-513
HODOWCA PTAKÓW	VI-315
HODOWCA ZWIERZĄT	VI-303

NAZWA ZAWODU LUB GRUPY	NUMER STRONY
HODOWLA ZWIERZĄT I WETERYNARIA	VI-273
HOSTESSA	II-197
HOTELE I GASTRONOMIA	II-173
HUTNICTWO I ODLEWNICTWO	IV-43
HUTNIK-DMUCHACZ SZKŁA	V-303
INFORMATOR HANDLOWY	III-367
INFORMATOR RUCHU PASAŻERSKIEGO	VII-189
INFORMATYCY I OBSŁUGA KOMPUTERÓW	I-145
INKASENT	III-185
INNI	I-505
INNI PRACOWNICY OCHRONY ZDROWIA	II-463
INNI PRACOWNICY PRZEMYSŁU	V-443
INNI PRACOWNICY TRANSPORTU	VII-183
INSPEKTOR BEZPIECZEŃSTWA I HIGIENY PRACY	III-35
INSPEKTOR BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI	VII-91
INSPEKTOR BUDOWLANY	VI-91
INSPEKTOR DS. OBRONY CYWILNEJ	I-129
INSPEKTOR KONTROLI HANDLU I USŁUG	I-239
INSPEKTOR KONTROLI SKARBOWEJ	III-191
INSPEKTOR NADZORU BANKOWEGO	III-107
INSPEKTOR OCHRONY RYBOŁÓWSTWA	VI-327
INSPEKTOR PRACY	III-29
INSTRUKTOR DYSCYPLINY SPORTU	II-89
INSTRUKTOR NAUKI JAZDY	I-421
INSTRUKTOR ODNOWY BIOLOGICZNEJ	II-393
INSTRUKTOR REKREACJI RUCHOWEJ	II-399
INSTRUKTORZY, NAUCZYCIELE POZASZKOLNI I WYCHOWAWCY	I-403
INTROLIGATOR	V-347

NAZWA ZAWODU LUB GRUPY	NUMER STRONY
INŻYNIER AUTOMATYKI I ROBOTYKI	IV-157
INŻYNIER BIOCYBERNETYKI I INŻYNIERII BIOMEDYCZNEJ	V-455
INŻYNIER BUDOWNICTWA	VI-33
INŻYNIER ELEKTRONIK	IV-361
INŻYNIER ELEKTRYK	IV-319
INŻYNIER GEODETA	VI-43
INŻYNIER GÓRNIK	IV-1
INŻYNIER INŻYNIERII CHEMICZNEJ	IV-83
INŻYNIER INŻYNIERII MATERIAŁOWEJ	V-443
INŻYNIER INŻYNIERII ŚRODOWISKA	VI-385
INŻYNIER KONTROLI JAKOŚCI	V-479
INŻYNIER LEŚNICTWA	VI-373
INŻYNIER MECHANIK	IV-143
INŻYNIER MECHANIZACJI ROLNICTWA	IV-151
INŻYNIER ODLEWNIK	IV-51
INŻYNIER POLIGRAF	V-333
INŻYNIER POŻARNICTWA	III-1
INŻYNIER RYBACTWA	VI-321
INŻYNIER SPRZEDAŻY (INŻYNIER HANDLOWIEC)	III-371
INŻYNIER SYSTEMÓW BEZPIECZEŃSTWA JĄDROWEGO I OCHRONY RADIOLOGICZNEJ	V-467
INŻYNIER SYSTEMÓW KOMPUTEROWYCH	I-157
INŻYNIER TECHNOLOGII CERAMIKI	VI-51
INŻYNIER TECHNOLOGII DREWNA	V-215
INŻYNIER TECHNOLOGII PRZETWÓRSTWA SKÓRY	V-91
INŻYNIER TECHNOLOGII ŻYWNOŚCI	V-139
INŻYNIER TELEKOMUNIKACJI	VII-201
INŻYNIER TRANSPORTU (LOGISTYK)	VII-183
INŻYNIER WŁÓKIENNIK	V-1

NAZWA ZAWODU LUB GRUPY	NUMER STRONY
INŻYNIER ZOOTECHNIK	VI-273
JUBILERSTWO	V-369
KALETNIK	V-115
KAMIENIARZ	III-401
KAPELUSZNIK	V-53
KAPITAN STATKU MORSKIEGO	VII-97
KARTOGRAF	III-475
KASJER	III-179
KASKADER	II-63
KELNER	II-191
KIEROWCA	VII-65
KIEROWNIK DZIAŁU INFORMATYKI	I-73
KIEROWNIK DZIAŁU BADAWCZO-ROZWOJOWEGO	I-79
KIEROWNIK DZIAŁU FINANSOWEGO I ADMINISTRACYJNEGO	I-45
KIEROWNIK DZIAŁU MARKETINGU I SPRZEDAŻY	I-57
KIEROWNIK DZIAŁU OSOBOWEGO I POKREWNYCH	I-51
KIEROWNIK DZIAŁU REKLAMY, PROMOCJI I POKREWNYCH	I-63
KIEROWNIK DZIAŁU ZAOPATRZENIA I DYSTRYBUCJI	I-69
KIEROWNIK MAŁEGO PRZEDSIĘBIORSTWA	I-37
KIEROWNIK PRODUKCJI FILMOWEJ I TELEWIZYJNEJ	II-7
KIEROWNIK STATKU W ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ	VII-139
KIEROWNIK WEWNĘTRZNEJ JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ DZIAŁALNOŚCI PODSTAWOWEJ	I-29
KLASYFIKATOR ŻYWNOŚCI	V-203
KOMINIARZ	II-237
KOMORNIK SĄDOWY	II-588
KOMPOZYTOR	I-313
KONDUKTOR	VII-7
KONFERANSJER	II-135

NAZWA ZAWODU LUB GRUPY	NUMER STRONY
KONSERWATOR BUDYNKÓW	II-261
KONSERWATOR DZIEŁ SZTUKI	I-289
KONTROLER JAKOŚCI WYROBÓW	V-485
KONTROLER ROZLICZEŃ PIENIĘŻNYCH	III-173
KONTROLER RUCHU	VII-13
KONTROLER RUCHU LOTNICZEGO	VII-157
KONTROLER WEWNĘTRZNY	III-131
KOREKTOR SKŁADU	I-499
KOSMETYCZKA	II-317
KOSZYKARZ - PLECIONKARZ	V-397
KOWAL	IV-315
KRAWIEC	V-59
KREŚLARZ TECHNICZNY	VI-27
KROJCZY	V-67
KRUPIER	II-163
KSIĘGARZ	III-323
KSIĘGOWY (SAMODZIELNY)	III-155
KUCHARZ	II-179
KULTUROZNAWCA	I-531
KURATOR ZAWODOWY	II-582
KUŚNIERZ	V-103
LABORANT BUDOWLANY	VI-97
LAKIERNIK SAMOCHODOWY	IV-245
LEKARZ	II-335
LEKARZ STOMATOLOG	II-343
LEKARZ WETERYNARII	VI-279
LEKARZE I FARMACEUCI	II-335
LITERATURA	I-365

NAZWA ZAWODU LUB GRUPY	NUMER STRONY
LOGOPEDA	II-463
LUDWISARZ	IV-303
ŁADOWACZ NIECZYSTOŚCI.	II-281
MAGAZYNIER (SPRZEDAWCA-MAGAZYNIER)	III-299
MAGLARZ	II-299
MAKLER	III-243
MAKLER PAPIERÓW WARTOŚCIOWYCH	III-237
MALARZ BUDOWLANY	VI-199
MALARZ-TAPECIARZ	VI-205
MANEWROWY	VII-43
MANIKIURZYSTKA PEDIKIURZYSTKA	II-323
MARKETING, REKLAMA I DZIEDZINY POKREWNE	III-331
MARYNARZ STATKU MORSKIEGO	VII-115
MARYNARZ W ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ	VII-145
MASAŻYSTA	II-417
MASZYNISTA	VII-31
MASZYNISTA MASZYN INTROLIGATORSKICH	V-363
MASZYNISTA MASZYN OFFSETOWYCH	V-359
MASZYNISTA MASZYN SITODRUKOWYCH	V-353
MASZYNISTA MASZYN TRANSPORTOWO - DŹWIGOWYCH	VI-235
MASZYNISTA SILNIKÓW I KOTŁÓW PAROWYCH	IV-187
MASZYNISTKA	I-201
MATEMATYK	III-501
MECHANIK AUTOMATYKI PRZEMYSŁOWEJ I URZĄDZEŃ PRECYZYJNYCH	IV-181
MECHANIK LOTNICZY	IV-227
MECHANIK MASZYN I URZĄDZEŃ PRZEMYSŁOWYCH	IV-175
MECHANIK POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH	IV-219
MECHANIK POŚWIADCZENIA OBSŁUGI STATKU POWIETRZNEGO	VII-171

NAZWA ZAWODU LUB GRUPY	NUMER STRONY
MECHANIK ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ	VII-133
MECHANIKA	IV-143
MECHANIKA POJAZDOWA I SERWIS POJAZDÓW	IV-213
METALOPLASTYK	V-373
METEOROLOG	III-445
METROLOG	V-449
MŁYNARZ	V-191
MODELKA (MODEL)	III-355
MONTAŻYSTA (OBRAZU I DŹWIĘKU) TELEWIZYJNO-FILMOWY	II-13
MONTER APARATURY, MASZYN I SPRZĘTU ELEKTRYCZNEGO	IV-355
MONTER ELEKTRONIK	IV-373
MONTER INSTALACJI I URZĄDZEŃ TELEKOMUNIKACYJNYCH (TELEMONTER)	VII-219
MONTER INSTALACJI SANITARNYCH	VI-191
MONTER INSTRUMENTÓW MUZYCZNYCH	V-437
MONTER IZOLACJI BUDOWLANYCH	VI-177
MONTER KONSTRUKCJI BUDOWLANYCH	VI-145
MONTER KONSTRUKCJI METALOWYCH	VI-213
MONTER MASZYN I URZĄDZEŃ PRZEMYSŁOWYCH	IV-205
MONTER ROWERÓW I WÓZKÓW	IV-251
MONTER SPRZĘTU ELEKTRONICZNEGO	IV-379
MONTER WYROBÓW Z TWORZYW SZTUCZNYCH	IV-131
MURARZ	VI-103
MUZEALNIK	I-505
MUZYK REŻYSER DŹWIĘKU	I-353
MUZYKA I TANIEC	I-301
MUZYKOLOG	III-547
NAUCZANIE, WYCHOWANIE I DZIAŁALNOŚĆ KULTURALNA	I-371
NAUCZYCIEL NAUCZANIA POCZĄTKOWEGO	I-371

NAZWA ZAWODU LUB GRUPY	NUMER STRONY
NAUCZYCIEL PRZEDSZKOLA	I-403
NAUCZYCIEL AKADEMICKI	I-385
NAUCZYCIEL GIMNAZJUM I SZKÓŁ PONADGIMNAZJALNYCH	I-377
NAUCZYCIEL SZKOŁY SPECJALNEJ	I-391
NAUCZYCIEL W PLACÓWKACH POZASZKOLNYCH	I-409
NAUCZYCIEL/INSTRUKTOR PRAKTYCZNEJ NAUKI ZAWODU	I-427
NAUCZYCIELE I WYCHOWAWCY SZKOLNI	I-371
NAUKA I DZIEDZINY Z NIĄ ZWIĄZANE	III-431
NAUKI HUMANISTYCZNE, SPOŁECZNE	III-513
NAUKI PRZYRODNICZE, ŚCISŁE	III-431
NOTARIUSZ	II-557
NUREK	III-407
NŻYNIER HUTNIK	IV-43
OBRÓBKA METALI I SPAWALNICTWO	IV-257
OCHRONA MIENIA I OSÓB	III-43
OCHRONA ZDROWIA.	II-335
OFICER ELEKTROAUTOMATYK OKRĘTOWY	VII-79
OFICER MECHANIK STATKU MORSKIEGO	VII-85
OFICER POKŁADOWY	VII-103
OGRODNICTWO, SADOWNICTWO, LEŚNICTWO	VI-349
OGRODNIK	VI-361
OGRODNIK TERENÓW ZIELENI	VI-367
OPERATOR DŹWIĘKU	II-45
OPERATOR KAMERY	II-19
OPERATOR MASZYN DO PRODUKCJI OPAKOWAŃ Z PAPIERU I TEKTURY	V-267
OPERATOR MASZYN DO PRODUKCJI WYROBÓW WŁÓKIENNICZYCH, FUTRZARSKICH I SKÓRZANYCH	V-133
OPERATOR MASZYN DO PRODUKCJI WYROBÓW Z GUMY I TWORZYW SZTUCZNYCH	IV-125
OPERATOR MASZYN DO PRZERÓBKII MECHANICZNEJ KOPALIN	IV-31

NAZWA ZAWODU LUB GRUPY	NUMER STRONY
OPERATOR MASZYN DO PRZETWÓRSTWA ŻYWNOŚCI I PRODUKTÓW POKREWNYCH	V-209
OPERATOR MASZYN GÓRNICZYCH	IV-25
OPERATOR MASZYN I URZĄDZEŃ HUTNICZYCH	IV-77
OPERATOR MYJNI	IV-233
OPERATOR OBRAZU	II-23
OPERATOR POMP, SPRĘŻAREK I URZĄDZEŃ UZDATNIANIA WODY	IV-193
OPERATOR PROCESORÓW TEKSTU	I-207
OPERATOR SAMOJEZDNYCH MASZYN ROLNICZYCH I LEŚNYCH	VI-261
OPERATOR SPRZĘTU DO ROBÓT ZIEMNYCH	VI-227
OPERATOR URZĄDZEŃ DO CHEMICZNEJ PRZERÓBKI WĘGLA I KOKSU	IV-113
OPERATOR URZĄDZEŃ DO OBRÓBKI DREWNA	V-261
OPERATOR URZĄDZEŃ DO PRODUKCJI NAPOJÓW BEZALKOHOLOWYCH	V-197
OPERATOR URZĄDZEŃ DO PRODUKCJI WYROBÓW CHEMICZNYCH	IV-119
OPERATOR URZĄDZEŃ DO PRODUKCJI WYROBÓW SZKLANYCH I CERAMICZNYCH	V-279
OPERATOR URZĄDZEŃ DO PRZERÓBKI ROPY NAFTOWEJ I GAZU	IV-107
OPERATOR URZĄDZEŃ DO WYROBÓW MASY PAPIERNICZE I PRODUKCJI	V-273
OPERATOR URZĄDZEŃ NADAWCZYCH I TELEKOMUNIKACYJNYCH	VII-213
OPERATOR URZĄDZEŃ WIERTNICZYCH I WYDOBYWCZYCH ROPY, GAZU I INNYCH SUROWCÓW	IV-37
OPERATORZY SPRZĘTU BUDOWLANEGO	VI-227
OPERATORZY URZĄDZEŃ FILTRUJĄCYCH I ODDZIELAJĄCYCH	IV-95
OPIEKUNKA DZIECIĘCA	II-227
OPIEKUNKA W DOMU POMOCY SPOŁECZNEJ	II-503
OPTOMETRYSTA	V-327
OPTYK MECHANIK	V-285
ORGANISTA	I-331
ORGANIZATOR IMPREZ SPORTOWYCH	II-99
ORGANIZATOR OBSŁUGI TURYSTYCZNEJ	II-107
ORGANIZATOR USŁUG TURYSTYKI I POKREWNYCH	I-117

NAZWA ZAWODU LUB GRUPY	NUMER STRONY
ORGANIZATOR WIDOWNI	II-169
ORTOPEDA MECHANIK	II-481
PAKOWACZ RĘCZNY	V-491
PAMIĄTKARZ	V-411
PARKINGOWY	IV-239
PEDAGOG SZKOLNY	I-397
PIEKARZ	V-179
PIELĘGNIARKA	II-355
PILOT PORTOWY	VII-109
PILOT SAMOLOTOWY - INSTRUKTOR	I-415
PILOT SAMOLOTOWY (ZAWODOWY, LINIOWY)	VII-151
PILOT WYCIECZEK	II-111
PIOSENKARZ	II-139
PISARZ	I-365
PLASTYK	I-281
PLASTYKA	I-251
POBORCA SKARBOWY	III-211
POCZTA	VII-231
PODATKI I URZĘDY SKARBOWE	III-191
POLICJANT	III-43
POLIGRAFIA I INROLIGATORSTWO	V-333
POLITOLOG	III-567
POŁOŻNA	II-361
POMOC DENTYSTYCZNA	II-383
POMOC DOMOWA	II-233
POMOC KUCHENNA	II-203
POMOCNICZY PERSONEL MEDYCZNY	II-355
PORTIER	II-209

NAZWA ZAWODU LUB GRUPY	NUMER STRONY
POSADZKARZ	VI-165
POŚREDNIK PRACY	II-533
POŚREDNIK W OBROTCIE NIERUCHOMOŚCIAMI	III-275
POZŁOTNIK	V-379
PRACOWNICY OBSŁUGI BIURA	I-195
PRACOWNICY UTRZYMANIA CZYSTOŚCI	II-271
PRACOWNIK ADMINISTRACYJNY	I-219
PRACOWNIK DERATYZACJI, DEZYNFEKCJI I DEZYNSEKCJI	II-293
PRACOWNIK INFORMACJI TURYSTYCZNEJ	II-123
PRACOWNIK KOLEKTURY	III-305
PRACOWNIK LOMBARDU	III-311
PRACOWNIK OCHRONY MIENIA I OSÓB	III-55
PRACOWNIK SOCJALNY	II-497
PRACOWNIK ZAKŁADU POGRZEBOWEGO	III-395
PRASOWACZKA	II-305
PRASOWANIE, MAGIEL	II-299
PRAWNIK TEORETYK	III-561
PRAWO I DZIEDZINY POKREWNE	II-539
PREPARATOR MEDYCZNY	II-487
PREZENTER TELEWIZYJNY	II-55
PRODUKCJA INSTRUMENTÓW MUZYCZNYCH	V-431
PRODUKCJA PAMIĄTEK, SZYLDÓW I ZABAWEK	V-411
PROGRAMISTA	I-177
PROJEKTANT MODY	I-295
PROJEKTANT SYSTEMÓW KOMPUTEROWYCH	I-163
PROKURATOR	II-563
PRZEDSTAWICIEL HANDLOWY	III-261
PRZEMYSŁ CHEMICZNY	IV-83

NAZWA ZAWODU LUB GRUPY	NUMER STRONY
PRZEMYSŁ DRZEWNY I MEBLARSTWO	V-215
PRZEMYSŁ LEKKI I RZEMIOSŁO	V-1
PRZEMYSŁ PAPIERNICZY	V-267
PRZEMYSŁ SKÓRZANY I OBUWNICZY	V-91
PRZEMYSŁ SPOŻYWCZY	V-139
PRZEMYSŁ SZKLARSKI, CERAMICZNY, OPTYCZNY	V-279
PRZEMYSŁ WYDOBYWCZY, CIĘŻKI, ELEKTRYKA, ELEKTRONIKA	IV-1
PRZETWÓRCA OWOCÓW I WARZYW	V-185
PRZETWÓRCA RYB (ROBOTNIK W PRZETWÓRSTWIE RYB)	V-155
PRZEWODNIK TURYSTYCZNY	II-115
PRZĘDZARZ	V-25
PRZYGOTOWYWACZ WŁÓKNA	V-31
PSYCHOLOG	III-583
PSYCHOTERAPEUTA	III-591
PSZCZELARZ	VI-309
RADCA PRAWNY	II-569
RADIO, TELEWIZJA, FILM	II-1
RATOWNICY	III-87
RATOWNIK GÓRSKI	III-87
RATOWNIK POKŁADOWY	III-93
RATOWNIK WODNY	III-99
REALIZATOR DŹWIĘKU	II-29
REALIZATOR PROGRAMÓW TELEWIZYJNYCH	II-35
REALIZATOR ŚWIATŁA	II-41
REALIZATOR FILMU WIDEO (WIDEOFILMOWIEC)	III-389
RECEPCJONISTA	II-221
REDAKTOR PROGRAMOWY	II-1
REDAKTOR WYDAWNICZY (EDYTOR)	I-493

NAZWA ZAWODU LUB GRUPY	NUMER STRONY
REHABILITACJA RUCHOWA I ODNOWA BIOLOGICZNA	II-387
REWIDENT TABORU KOLEJOWEGO	VII-49
REWIZOR POCIĄGÓW	VII-19
REŻYSER FILMOWY I TELEWIZYJNY	I-341
REŻYSER TEATRALNY	I-347
RĘKAWICZNIK	V-85
ROBOTNICY BUDOWLANI	VI-103
ROBOTNIK GOSPODARCZY	II-267
ROBOTNIK PORTOWY (DOKER)	VII-121
ROBOTNIK PRZYGOTOWUJĄCY DREWNO	V-255
ROLNICTWO	VI-241
ROLNICTWO, HODOWLA, OGRODNICTWO, PRZYRODA	VI-241
ROLNIK UPRAW POLOWYCH	VI-255
ROZRYWKA, REKREACJA, TURYSTYKA	II-1
RYBAK RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO	VI-343
RYBAK ŚRÓDLĄDOWY	VI-337
RYBOŁÓWSTWO	VI-321
RYMARZ	V-121
RZECZNIK PATENTOWY	II-545
RZECZOZNAWCA	I-225
RZEŹNIK WĘDLINIARZ	V-167
SANITARIUSZ	II-367
SCENOGRAF	I-359
SEKRETARKA	I-195
SEKRETARZ ADMINISTRACYJNY	I-123
SĘDZIA	II-575
SĘDZIA SPORTOWY	II-95
SŁUŻBY SOCJALNE I SPOŁECZNE	II-491

NAZWA ZAWODU LUB GRUPY	NUMER STRONY
SŁUŻBY SOCJALNE, SPOŁECZNE I ZATRUDNIENIA.	II-491
SŁUŻBY ZATRUDNIENIA	II-521
SOCJOLOG	III-573
SPAWACZ	IV-257
SPECJALISTA METOD NAUCZANIA	I-439
SPECJALISTA ADMINISTRACJI PUBLICZNEJ	I-133
SPECJALISTA ANALIZY RYNKU (BADACZ RYNKU)	III-331
SPECJALISTA BANKOWOŚCI	III-113
SPECJALISTA BEZPIECZEŃSTWA I HIGIENY PRACY	III-21
SPECJALISTA DO SPRAW MARKETINGU I HANDLU (SPRZEDAŻY)	III-339
SPECJALISTA DO SPRAW ORGANIZACJI I ROZWOJU PRODUKCJI I USŁUG	I-85
SPECJALISTA DO SPRAW PUBLIC RELATIONS	I-103
SPECJALISTA DO SPRAW RACHUNKOWOŚCI	III-137
SPECJALISTA DO SPRAW. FINANSÓW	III-123
SPECJALISTA DO SPRAW. UBEZPIECZEŃ MAJĄTKOWYCH I OSOBOWYCH	III-217
SPECJALISTA DS. KONSULTINGU	I-109
SPECJALISTA DS. REKLAMY	III-377
SPECJALISTA DS. REKRUTACJI PRACOWNIKÓW	I-91
SPECJALISTA DS. SZKOLENIA I ROZWOJU ZAWODOWEGO	I-97
SPECJALISTA INFORMACJI NAUKOWEJ, TECHNICZNEJ I EKONOMICZNEJ	I-475
SPECJALISTA PRACY SOCJALNEJ	II-491
SPECJALISTA ZDROWIA PUBLICZNEGO	VI-393
SPECJALIŚCI DS ORGANIZACYJNYCH	I-85
SPECJALIŚCI W ZAKRESIE BUDOWNICTWA	VI-33
SPEDYTOR	VII-55
SPIKER RADIOWY	II-59
SPORT	II-77
SPORTOWIEC ZAWODOWY	II-77

NAZWA ZAWODU LUB GRUPY	NUMER STRONY
SPRZĄTACZKA	II-271
SPRZEDAWCA	III-249
SPRZEDAWCY, AKWIZYTORZY	III-249
STATYSTYK	III-507
STENOGRAF	I-213
STEWARD STATKU MORSKIEGO	VII-127
STEWARDESA/ STEWARD POKŁADOWY	VII-177
STOLARZ	V-227
STOLARZ BUDOWLANY	VI-127
STRAŻ POŻARNA	III-1
STRAŻAK	III-15
STRAŻNICY	III-67
STRAŻNIK MIEJSKI	III-79
STRAŻNIK STRAŻY MARSZAŁKOWSKIEJ	III-61
SUFLER	II-157
SYNDYK	II-539
SZALECIARZ	II-275
SZATNIARZ	II-215
SZCZOTKARZ	V-405
SZEWC NAPRAWIACZ	V-127
SZKLARZ	V-309
SZLIFIERZ	V-385
SZLIFIERZ MATERIAŁÓW DRZEWNYCH	V-239
SZLIFIERZ METALI	IV-283
SZTUKA I PROJEKTOWANIE ARTYSTYCZNE	I-251
SZWACZKA	V-79
SZYLDZIARZ	V-417
ŚLUSARZ	IV-265

NAZWA ZAWODU LUB GRUPY	NUMER STRONY
ŚLUSARZ NARZĘDZIOWY	IV-271
ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE I EKOLOGIA	VI-385
TANCERZ	I-325
TANCERZ	II-145
TAPICER	V-249
TEATR, KINO, RADIO, TELEWIZJA	I-335
TECHNIK ANALITYKI MEDYCZNEJ	II-441
TECHNIK ARCHITEKT	VI-21
TECHNIK BUDOWNICTWA	VI-71
TECHNIK DENTYSTYCZNY	II-373
TECHNIK DOZYMETRISTA PROMIENIOWANIA JONIZUJĄCEGO	V-473
TECHNIK ELEKTRONIK	IV-367
TECHNIK ELEKTORADIOLOG	II-457
TECHNIK ELEKTRYK	IV-325
TECHNIK FARMACEUTYCZNY	II-377
TECHNIK FIZJOTERAPII	II-411
TECHNIK GEODETA	VI-399
TECHNIK GEOFIZYK	VI-407
TECHNIK GEOLOG	VI-413
TECHNIK GÓRNIK	IV-7
TECHNIK HODOWCA ZWIERZĄT	VI-291
TECHNIK HUTNIK	IV-59
TECHNIK HYDROLOG	VI-419
TECHNIK INFORMATYK	I-183
TECHNIK INSTRUMENTÓW MUZYCZNYCH	V-431
TECHNIK INŻYNIERII ŚRODOWISKA I MELIORACJI	VI-79
TECHNIK LEŚNIK	VI-379
TECHNIK MECHANIK	IV-163

NAZWA ZAWODU LUB GRUPY	NUMER STRONY
TECHNIK MECHANIZACJI ROLNICTWA	IV-169
TECHNIK METEOROLOG	VI-425
TECHNIK OCHRONY ŚRODOWISKA	VI-431
TECHNIK ODLEWNIK	IV-65
TECHNIK OGRODNIK	VI-355
TECHNIK OPTYK	II-469
TECHNIK ORTOPEDA	II-475
TECHNIK POLIGRAF	V-339
TECHNIK POŻARNICTWA	III-9
TECHNIK ROLNIK	VI-241
TECHNIK RYBACTWA	VI-331
TECHNIK TECHNOLOGII CHEMICZNEJ	IV-89
TECHNIK TECHNOLOGII DREWNA	V-221
TECHNIK TECHNOLOGII MATERIAŁÓW BUDOWLANYCH	VI-57
TECHNIK TECHNOLOGII ODZIEŻY	V-7
TECHNIK TECHNOLOGII SZKŁA I CERAMIK	VI-65
TECHNIK TECHNOLOGII WYROBÓW SKÓRZANYCH	V-97
TECHNIK TECHNOLOGII ŻYWNOŚCI	V-147
TECHNIK TELEKOMUNIKACJI	VII-207
TECHNIK TRANSPORTU KOLEJOWEGO	VII-1
TECHNIK URZĄDZEŃ RUCHU LOTNICZEGO	VII-165
TECHNIK URZĄDZEŃ SANITARNYCH	VI-85
TECHNIK WETERYNARII	VI-285
TECHNIK WŁÓKIENNIK	V-13
TECHNIK ŻYWIENIA I GOSPODARSTWA DOMOWEGO	II-173
TELEFONISTKA	VII-225
TELEKOMUNIKACJA	VII-201
TKACZ	V-45

NAZWA ZAWODU LUB GRUPY	NUMER STRONY
TŁUMACZ	I-511
TŁUMACZ JĘZYKA MIGOWEGO	I-539
TOKARZ	IV-289
TOKARZ W DREWNI	V-245
TRANSPORT I ŁĄCZNOŚĆ	VII-1
TRANSPORT KOLEJOWY	VII-1
TRANSPORT LOTNICZY	VII-151
TRANSPORT SAMOCHODOWY	VII-55
TRENER SPORTOWY	II-83
TRESER PSÓW	VI-297
TURYSTYKA	II-107
TYNKARZ	VI-171
UBEZPIECZENIA	III-217
UBOJOWY	V-161
URBANISTA	VI-13
URZĘDNIK DO SPRAW PRYZNAWANIA ZASIŁKÓW	II-509
URZĘDNIK ORGANÓW UDZIELAJĄCYCH LICENCJI	I-233
URZĘDNIK PODATKOWY	III-205
USŁUGI	III-383
USŁUGI DOMOWE	II-227
UTRZYMANIE I ADMINISTROWANIE BUDYNKAMI	II-237
UZUPEŁNIENIE	VII-249
WAGOWY	VII-195
WIKLINIARSTWO I SZCZOTKARSTWO	V-397
WITRAŻOWNIK	VI-185
WIZAŻYSTKA	II-329
WIZYTATOR	I-445
WIZYTATORZY I METODYCY	I-439

NAZWA ZAWODU LUB GRUPY	NUMER STRONY
WŁÓKIENNICTWO I PRZEMYSŁ ODZIEŻOWY	V-1
WULKANIZATOR	IV-137
WYCHOWAWCA W PLACÓWKACH POZASZKOLNYCH	I-433
WYTWÓRCA GALANTERII	V-19
ZABAWKARZ	V-423
ZABIEGOWY BALNEOLOGICZNY	II-423
ZAMIATACZ	II-287
ZAOPATRZENIOWIEC	III-281
ZARZĄDCA NIERUCHOMOŚCI	II-255
ZASTĘPCA DYREKTORA GENERALNEGO DS. MARKETINGU I DYSTRYBUCJI	I-13
ZASTĘPCA DYREKTORA GENERALNEGO DS. FINANSOWO-ADMINISTRACYJNYCH	I-7
ZASTĘPCA DYREKTORA/PREZESA DO SPRAW OSOBOWYCH I SZKOLENIA	I-17
ZASTĘPCA DYREKTORA/PREZESA DO SPRAW TECHNICZNO-PRODUKCYJNYCH	I-23
ZAWODOWI DZIAŁACZE	I-245
ZAWODOWY DZIAŁACZ	I-245
ZBROJARZ	VI-219
ZDOBNIK CERAMIKI	V-315
ZDOBNIK SZKŁA	V-321
ZEGARMISTRZ	III-419
ZŁOTNIK-JUBILER	V-391
ŻEGLUGA MORSKA	VII-79
ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA	VII-133

**LISTA CENTRÓW INFORMACJI I PLANOWANIA KARIERY
ZAWODOWEJ
(stan na dzień 16 czerwca 2003r.)**

Województwo	Adres CIiPKZ	Kod pocztowy, miasto	Numer telefonu, faksu, adres e-mail
Dolnośląskie (5 Centrów)	ul. Obrońców Helu 10	59-700 Bolesławiec	tel. (79) 732 65 00 fax (79) 732 65 00
	ul. Wojska Polskiego 18	58-500 Jelenia Góra	tel. (75) 752 27 54 fax (75) 752 27 54 e-mail:
	Pl. Wolności 4	59-220 Legnica	tel. (76) 862 36 14 fax (76) 852 55 01
	ul. Ogrodowa 5b	58-306 Wałbrzych	tel. (74) 846 87 94 fax (74) 846 87 94 e-mail: wrwaciz@praca.gov.pl
	ul. Strzegomska 47	53-611 Wrocław	tel./fax (71) 373 59 03 e-mail: wrciz@praca.gov.pl
Kujawsko-Pomorskie (3 Centra)	ul. Paderewskiego 26	85-075 Bydgoszcz	tel. (52) 321 32 32 wew. 289 fax (52) 321 32 42
	ul. Szpitalna 6	87-100 Toruń	tel. (56) 621 01 67 fax (56) 621 01 67 e-mail: tocmi@praca.gov.pl
	ul. Bulwary 5b	87-800 Włocławek	tel. (54) 411 21 40 fax (54) 411 21 40
Lubelskie (4 Centra)	ul. Brzeska 41	21-500 Biała Podlaska	tel. (83) 343 45 63 fax (83) 343 45 63
	Pl. Niepodległości 1	22-100 Chełm	tel. (82) 563 17 52 fax (82) 563 05 82 e-mail: luchciz@praca.gov.pl
	ul. Niecała 14	20-080 Lublin	tel. (81) 532 40 20 fax (81) 532 40 20 e-mail:
	ul. Partyzantów 3	22-400 Zamość	tel. (84) 638 22 48 fax (84) 639 11 90 e-mail: luwuza@praca.gov.pl
Lubuskie (3 Centra)	ul. Ściegiennego 17	66-400 Gorzów Wlkp.	tel. (95) 722 46 61 fax (95) 722 80 25 e-mail: gowuciz@praca.gov.pl
	ul. Piłsudskiego 65	67-100 Nowa Sól	
	ul. Wyspiańskiego 15	65-036 Zielona Góra	tel. (68) 325 56 95, fax (68) 327 01 11 e-mail: cizzg@wup.zgora.pl
Łódzkie (5 Centrów)	ul. Stanisławskiego 30	99-400 Łowicz	tel. (46) 837 04 20, 837 03 73, 837 07 76 w. 266 fax (46) 837 04 20, 837 03 73, 837 07 76 w. 259
	ul. Milionowa 91	92-310 Łódź	tel. (42) 251 66 81/82/83 fax (42) 251 66 80 e-mail:

Województwo	Adres CiIPKZ	Kod pocztowy, miasto	Numer telefonu, faksu, adres e-mail
	ul. Starowarszawska 4	97-300 Piotrków Tryb.	tel. (44) 649 60 87 fax (44) 647 74 01 e-mail: cizpt@poczta.onet.pl
	ul. Wojska Polskiego 73	98-200 Sieradz	tel. (43) 822 81 86 fax (43) 822 81 82
	ul. Jagiellońska 28	96-100 Skierniewice	tel. (46) 833 36 50 fax (46) 833 28 08
Małopolskie (3 Centra)	ul. Zacisze 7	31-156 Kraków	tel. (12) 616 09 30 fax (12) 422 97 85 e-mail: centrum@wup-krakow.pl
	ul. Węgierska 146	33-300 Nowy Sącz	tel. (18) 442 94 90 fax (18) 442 94 98
	ul. Okrężna 4a	33-100 Tarnów	tel. (14) 626 99 40 fax (14) 626 99 40
Mazowieckie (6 Centrów)	ul. 17 stycznia 7	06-400 Ciechanów	tel. (23) 672 51 51, 672 14 32 fax (23) 672 51 51, 672 14 32 wew. 270 e-mail: wawuci@praca.gov.pl
	ul. Poznańska 17	07-409 Ostrołęka	tel. (29) 760 30 70, fax (29) 760 52 48 e-mail: wawuos@praca.gov.pl
	ul. Chopina 56	09-400 Płock	tel. (24) 264 03 75 fax (24) 264 03 75 e-mail:
	ul. Mokra 2	26-600 Radom	tel. (48) 384 06 29 fax (48) 384 06 30 e-mail: wawurakz@praca.gov.pl
	ul. Pułaskiego 19/21	08-110 Siedlce	tel. (25) 632 73 21 fax (25) 632 73 18
	ul. Ciołka 10a	01-410 Warszawa	tel. (22) 836 75 63 fax (22) 836 75 65 e-mail: poradnictwo@wup.mazowsze.pl
Opolskie (1 Centrum)	ul. Głogowska 25	45-315 Opole	tel. (77) 441 66 77/78 fax (77) 441 67 02 e-mail: opwuciz3@praca.gov.pl
Podkarpackie (5 Centrów)	ul. Lewakowskiego 27 B	38-400 Krosno	tel. (13) 436 49 17 fax (13) 436 34 26 e-mail: rzuuks@praca.gov.pl
	ul. Katedralna 5	37-700 Przemyśl	tel. (16) 678 22 70 wew. 256 fax (16) 678 22 70 wew. 250 e-mail: ciz-przemysl@wup-rzeszow.pl
	ul. Lisa Kuli 20	35-959 Rzeszów	tel. (17) 850 92 20 fax (17) 850 92 20

Województwo	Adres CIiPKZ	Kod pocztowy, miasto	Numer telefonu, faksu, adres e-mail
	ul. Staszica 15b	39-450 Stalowa Wola	tel. (15) 844 41 48 fax (15) 843 27 45 e-mail: ciz-stalowawola@wup-rzeszow.pl
	Pl. Bartosza Głowackiego 34	39-400 Tarnobrzeg	tel. (15) 822 21 72 fax (15) 822 55 15 e-mail: ciz-tarnobrzeg@wup-rzeszow.pl
Podlaskie (3 Centra)	ul. Św. Rocha 13/15	15-879 Białystok	tel. (85) 744 22 29 fax (85) 744 22 29 e-mail: biciz@praca.gov.pl
	ul. Nowogrodzka 1	18-400 Łomża	tel. (86) 216 74 79 fax (86) 216 74 79 e-mail: biwulo@praca.gov.pl
	ul. Przytorowa 9b	16-400 Suwałki	tel. (87) 566 66 01 fax (87) 566 66 01 e-mail: biwusu@praca.gov.pl
Pomorskie (2 Centra)	ul. 3 Maja 9	80-802 Gdańsk	tel. (58) 302 17 11 fax (58) 302 64 65 e-mail: gdcmi@praca.gov.pl
	ul. Jaracza 18a	76-200 Słupsk	tel. (59) 840 29 30 fax (59) 840 29 30 e-mail: gdwusl@praca.gov.pl
Śląskie (4 Centra)	ul. Piastowska 40	43-300 Bielsko-Biała	tel. (33) 813 62 95 fax (33) 812 06 71 e-mail: kawubi@praca.gov.pl
	Al. Niepodległości 20/22	42-200 Częstochowa	tel. (34) 363 89 89 fax (34) 363 89 89 e-mail: kawucz@praca.gov.pl
	ul. Powstańców 41a	40-024 Katowice	tel. (32) 207 79 86 fax (32) 255 26 46 e-mail: kacmi@up.gov.pl
	ul. Rzeźnicza 12	41-200 Sosnowiec	tel. (32) 266 37 93 fax (32) 266 37 93
Świętokrzyskie (1 Centrum)	ul. Paderewskiego 20	25-017 Kielce	tel. (41) 434 13 10 fax (41) 434 13 10 e-mail: ciz@wup.kielce.pl
Warmińsko-Mazurskie (2 Centra)	ul. Bema 54	82-300 Elbląg	tel. (55) 236 03 64 fax (55) 236 03 60 e-mail: cizelblag@wp.pl
	ul. Głowackiego 28	10-448 Olsztyn	tel. (89) 527 51 07 wew. 268, 269 fax (89) 527 26 78 e-mail: olciz@praca.gov.pl
Wielkopolskie (5 Centrów)	ul. Serbinowska 5	62-800 Kalisz	tel. (62) 766 13 81 fax (62) 766 13 81 e-mail: powuka@praca.gov.pl
	ul. Zakładowa 4	62-510 Konin	tel. (63) 249 12 56 fax (63) 249 71 18

Województwo	Adres CiPKZ	Kod pocztowy, miasto	Numer telefonu, faksu, adres e-mail
	ul. Śniadeckich 5	64-100 Leszno	tel. (65) 529 90 81 fax (65) 529 90 81 e-mail: powule@praca.gov.pl
	Al. Niepodległości 24	64-920 Piła	tel. (67) 212 30 84 fax (67) 212 28 63 e-mail: powupi@praca.gov.pl
	ul. Grunwaldzka 200	61-166 Poznań	tel. (61) 661 88 90 fax (61) 661 88 90 e-mail: powuciz@praca.gov.pl
Zachodniopomorskie (2 Centra)	ul. Słowiańska 15a	75-846 Koszalin	tel. (94) 346 25 37 fax (94) 346 25 37 e-mail: kswuciz@praca.gov.pl
	Pl. Kilińskiego 3	71-414 Szczecin	tel. (91) 423 44 52/53 fax (91) 423 44 54 e-mail: szwuciz@praca.gov.pl

INDEKS AUTORÓW

L.P.	IMIĘ	NAZWISKO
1.	Anna	ABRAMCZYK
2.	Cecylia	ACEWICZ
3.	Małgorzata	AL-KHATIB
4.	Marzanna	ANTONIAK
5.	Ilona	ANTONIEWICZ
6.	Bożena	BABYNKO
7.	Krzysztof	BACULEWSKI
8.	Maciej	BADOWSKI
9.	Barbara	BARANIAK
10.	Anna	BARAŃSKA
11.	Monika	BARAŃSKA
12.	Iwona	BARSZCZ
13.	Lesław	BARTELSKI
14.	Grzegorz	BAK
15.	Maria	BEM
16.	Dorota	BETKIER
17.	Joanna	BOCHEŃSKA
18.	Janusz	BOKSER
19.	Andrzej	BONASEWICZ
20.	Jerzy	BORUC
21.	Marta	BRATKOWSKA
22.	Jacek	BRZEZIŃSKI
23.	Hanna	BRZozowska
24.	Małgorzata	BUBAK
25.	Joanna	BULIŃSKA
26.	Maciej	BURY
27.	Anna	CEPUCH
28.	Aleksander	CHEĆKO
29.	Sylwia	CHMURA
30.	Barbara	CHODOWSKA
31.	Joanna	CHRUSZCZ
32.	Halina	CHWEDORZEWSKA
33.	Roman	CIERPIOŁ
34.	Olenka	CZAJKA-RYŚ
35.	Elżbieta	CZARNUL
36.	Beata	DANKOWSKA

L.P.	IMIE	NAZWISKO
37.	Andrzej	DATKO
38.	Ewa	DĘBOWSKA
39.	Izabela	DĘDEK
40.	Monika	DŁUTEK
41.	Anna	DOBEK
42.	Beata	DOBROWOLSKA
43.	Sławomir	DOBROWOLSKI
44.	Urszula	DOMAŃSKA
45.	Wojciech	DOMAŃSKI
46.	Jerzy	DROŹDŹ
47.	Wiesław	DROŹDZYŃSKI
48.	Anna	DZIEKAŃSKA
49.	Barbara	ELERT
50.	Janusz	FIGURSKI
51.	Marta	FILIPOWSKA
52.	Marzena	FRANKI,
53.	Cezary	GAWROŃSKI
54.	Dariusz	GOLEC
55.	Sławomira	GOŁEMBIEWSKA
56.	Antoni	GORZELANY
57.	Elżbieta	GÓRAL
58.	Jacek	GRABOWSKI
59.	Małgorzata	GRACZYK
60.	Małgorzata	GRACZYK
61.	Maria	GRAHAM
62.	Krzysztof	GRALIKOWSKI
63.	Janusz	GROCHMAŁSKI
64.	Tadeusz	GROCHOLSKI
65.	Natasza	GRODZICKA
66.	Wojciech	GRZYBOŁOWSKI
67.	Mariusz	HAGEMAJER
68.	Roman	HELBIG
69.	Lidia	HOLEWA
70.	Maria	HOLSTEIN-BECK
71.	Marzenna	HOŁÓWKA
72.	Tadeusz	HONOROWICZ
73.	Bogdan	JAKUBOWSKI
74.	Maria	JANKOWSKA

L.P.	IMIE	NAZWISKO
75.	Grażyna	JAWORSKA
76.	Paweł,	JAWORSKI
77.	Ewa	JĘDRZEJEWSKA
78.	Katarzyna	JUREWICZ
79.	Katarzyna	JURKOWSKA
80.	Anna	KALINKIEWICZ
81.	Marzena	KALINOWSKA
82.	Anna	KALITA
83.	Leon	KAME
84.	Wojciech i Jan	KAMIŃSCY
85.	Wojciech i Jan	KAMIŃSCY
86.	Mariola	KAMIŃSKA
87.	Wojciech	KARPIŃSKI
88.	Grażyna	KARWACKA
89.	Aleksandra	KASPERCZYK
90.	Elżbieta	KASPRZYCA
91.	Jacek	KASPRZYCA
92.	Agnieszka	KASZTELANIC
93.	Urszula	KASZUBSKA
94.	Anna	KICIOR-THERNEW
95.	Witold	KLEMARCZYK
96.	Waldemar	KNAP
97.	Elżbieta	KNOLL
98.	Małgorzata	KOCIUBA
99.	Piotr	KOĆWIN
100.	Jarosław	KOLCZYŃSKI
101.	Elżbieta	KOLEBACZ
102.	Bibianna	KOLOCH
103.	Renata	KOMORNICZA
104.	Andrzej	KONIECZNY
105.	Dariusz	KORCZAK
106.	Justyna	KORN- SUCHOCKA
107.	Krzysztof	KOSIŃSKI

L.P.	IMIE	NAZWISKO
108.	Robert	KOSIŃSKI
109.	Lidia	KOSK
110.	Jolanta	KOSSAKOWSKA
111.	Krzysztof	KOSTYRKO
112.	Renata	KOWAL
113.	Cezary	KOWALSKI,
114.	Zbigniew	KOZAŃSKI
115.	Izabela	KOŹMIŃSKA
116.	Zbigniew	KRAMEK
117.	Anna	KROKOSZ
118.	Przemysław	KROKOSZ
119.	Barbara	KRYDA-MACIEJEWSKA
120.	Cezary	KRYSIAK
121.	Elżbieta	KRZEWSKA
122.	Marcin	KUBAT
123.	Mariusz	KUBAT
124.	Jerzy	KUBIAK
125.	Paweł	KUBIAK
126.	Izabela	KULAWIK
127.	Tomasz	KULISIEWICZ
128.	Tadeusz	KURCYK
129.	Kornelia	KURPANIK
130.	Tomasz	KWAST
131.	Bartosz	ŁAWSKI
132.	Magdalena	ŁUKASZEWSKA
133.	Wojciech	ŁYSEK
134.	Małgorzata	ŁYSKAWIŚŃSKA
135.	Monika	ŁYŹWIŃSKA
136.	Agnieszka	MACIEJOWSKA
137.	Joanna	MAJEWSKA
138.	Karolina	MAJEWSKA
139.	Lech	MALARA
140.	Urszula	MALINOWSKA
141.	Anna	MAŁYSKA
142.	Marzena	MAŃTURZ
143.	Juliusz	MARTYKA
144.	Antonina	MATIASZKIEWICZ

L.P.	IMIE	NAZWISKO
145.	Katarzyna	MAZERSKA
146.	Anna	MICHALSKA-KĘDZIERA
147.	Stanisław	MIKLASZEWSKI
148.	Krzysztof	MINCEWICZ
149.	Barbara	MITKA
150.	Magdalena	MROZEK
151.	Ewa	MUCHAMETCZYN
152.	Izabella	MYTKOWICZ
153.	Imie	NAZWISKO
154.	Arkadiusz	NICZYPORUK
155.	Małgorzata	NOWAK
156.	Krystyna	NOWAKOWSKA
157.	Maria	ORZEĆKA
158.	Ewa	OSUCHOWSKA-KRAUTWALD
159.	Grażyna	PACIOREK
160.	Jerzy	PACIORKOWSKI
161.	Katarzyna	PANKIEWICZ
162.	Barbara	PARDO
163.	Maria	PAWLAK
164.	Antoni	PERKOWSKI
165.	Maciej	PERZYŃSKI
166.	Anna	PIĄTOSA
167.	Henryk	PIECZAROWSKI
168.	Tomasz	PIEKARSKI
169.	Stanisław	PIENIAK
170.	Anna	PIĘTAK
171.	Joanna	PIĘTAK
172.	Alina	PILCH-KOWALCZYK
173.	Alina	PILCH-KOWALCZYK
174.	Teresa	PIOTROWSKA
175.	Izabela	PIPKA
176.	Krystyna	PLAUR
177.	Jolanta	PŁONKA
178.	Grażyna	PŁOTKOWIAK

L.P.	IMIE	NAZWISKO
179.	Dorota	PŁUCIENNIK
180.	Jadwiga	PŁUSKA
181.	Damian	PODDEMSKI
182.	Zuzanna	POL
183.	Janina	POLKOWSKA
184.	Piotr	POLOK
185.	Justyn	POŁUJAN
186.	Maria	POPIELARSKA
187.	Monika	POPIOŁEK
188.	Jolanta	PORĘBSKA
189.	Irena	PRĘCIKOWSKA
190.	Violetta	PROMNY
191.	Krystyna	PROSTAK
192.	Magdalena	PROT
193.	Małgorzata	PRZEOR
194.	Ewa	PRZYBYLSKA
195.	Janusz	PRZYŁUCKI
196.	Krzysztof	PUC
197.	Maria	RABSZTYN
198.	Krzysztof	RACZKOWSKI
199.	Danuta	RAGO
200.	Janina	RAMM
201.	Maciej	REPLEWICZ
202.	Edyta	RESZLEWSKA
203.	Andrzej	ROZOWSKI
204.	Paweł	ROZOWSKI
205.	Marek	ROŻKOWICZ
206.	Adam	RUSEK
207.	Kamilla	RUSEK
208.	Monika	RYNKAR
209.	Anna	RYSZKA-KOMARNICKA
210.	Krystyna	RZEWICZOK
211.	Elżbieta	SABAL
212.	Grażyna	SAFIAŃSKA
213.	Małgorzata	SAJDAK
214.	Maciej	SALAMOŃCZYK
215.	Anna	SAS- BADOWSKA
216.	Maciej	SAS-BADOWSKI

L.P.	IMIE	NAZWISKO
217.	Wanda	SCHINDLER
218.	Andrzej	SERAFIN
219.	R.	SERAFIN
220.	Karolina	SIEDLIK
221.	Leokadia	SIERAGOWSKA
222.	Tadeusz	SIEROCIŃSKI
223.	W.	SIEROCIŃSKI
224.	Krzysztof	SIUZDAK
225.	Mieczysław	SKORODOWSKI
226.	Jan	SKOWRONEK
227.	Wiesław	SMAGOWICZ
228.	Zygmunt	SMOLIK
229.	Danuta	SNARSKA
230.	Magdalena	SOBULA
231.	Mateusz	SOBULA
232.	Andrzej	SOLCZAK
233.	Alina	SOPIŃSKA
234.	Eryk	STANKUNOWICZ
235.	Agnieszka	STEC
236.	Iwona	STEFAŃSKA
237.	Ewa	SWINIARSKA
238.	Katarzyna	SZADKOWSKA
239.	Kinga	SZAFRUGA
240.	Augustyn	SZCZAWIŃSKI
241.	Barbara	SZCZEPANKOWSKA
242.	Bogusława	SZEWCZYK-MODRZEJEWSKA
243.	Ewa	SZEWIELEWSKA
244.	Mirosław	SZMUNIEWSKI
245.	Anna	SZPAKOWSKA
246.	Iwona	SZPUREK
247.	Krystyna	SZUMILIN
248.	Aneta	SZYM CZAK
249.	Marzanna	SZYM CZAK
250.	Marcin	ŚREDZIŃSKI
251.	Jacek	ŚWIDZIŃSKI
252.	W .	ŚWIETLIK

L.P.	IMIE	NAZWISKO
253.	Halina	TATARCZUK
254.	Aleksandra	TEŻYCKA
255.	Aleksandra teżycka	TEŻYCKA
256.	Jerzy	TOMASZKIEWICZ
257.	Urszula	TOMKOWSKA - GZIK
258.	Zbigniew	TRACZ
259.	Katarzyna	TROJANOWSKA
260.	Olaf	TRUSZCZYŃSKI
261.	Małgorzata	TURZYNIECKA
262.	Anna	TWARDOWSKA
263.	Elżbieta	WARMIŃSKA
264.	Anna	WASIAK
265.	Stanisław	WIECZOREK
266.	Katarzyna	WIELGA
267.	Grzegorz	WIERZBICKI
268.	Marcin	WIERZBICKI
269.	Anna	WIERZCHOWSKA
270.	Ewa	WILK
271.	Anna	WIŚNIEWSKA
272.	Lidia	WIŚNIEWSKA
273.	Tomasz	WOJTKIEWICZ
274.	Marta	WOŁCZUK
275.	Bogdan	WOŁOWCZYK
276.	Ireneusz	WOŹNIAK
277.	Maryła	WÓJTOWICZ
278.	Wiesław A .	WRONKOWSKI
279.	Adam	WYSOCKI
280.	Izabela	WYSZOMIRSKA
281.	Mirosław	WYWIAŁ
282.	Renata	ZABORSKA
283.	Wanda	ZAGUŁA
284.	Wanda	ZAGUŁA
285.	Joanna	ZAKRZEWSKA
286.	Lilla	ZAŁĘSKA

L.P.	IMIĘ	NAZWISKO
287.	Katarzyna	ZAWADZKA
288.	Mirosław	ZAWADZKI
289.	Czesława	ZAWODZIŃSKA
290.	Renata	ZIENTAŁA
291.	Zenon	ZUBEK
292.	Krystyna	ŻAK
293.	Joanna	ŻELAZKO
294.	Zbigniew	ŻÓŁKIEWSKI
295.	Agnieszka	ŻYCKA
296.	Henryk	ŻYDZIK

INDEKS ZAWODÓW TOMU VII

Nazwa zawodu lub grupy	Numer strony
ASYSTENT USŁUG POCZTOWYCH	VII-237
DORĘCZYCIEL POCZTOWY	VII-243
DRÓŻNIK PRZEJAZDOWY	VII-25
DYSPOZYTOR TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO	VII-73
DYŻURNY RUCHU	VII-37
EKSPEDIENT POCZTOWY	VII-231
EKSPEDIENT W PUNKCIE USŁUGOWYM	VII - 249
EKSPEDYTOR	VII-59
INFORMATOR RUCHU PASAŻERSKIEGO	VII-189
INNI PRACOWNICY TRANSPORTU	VII-183
INSPEKTOR BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI	VII-91
INŻYNIER TELEKOMUNIKACJI	VII-201
INŻYNIER TRANSPORTU (LOGISTYK)	VII-183
KAPITAN STATKU MORSKIEGO	VII-97
KIEROWCA	VII-65
KIEROWNIK STATKU W ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ	VII-139
KONDUKTOR	VII-7
KONTROLER RUCHU	VII-13
KONTROLER RUCHU LOTNICZEGO	VII-157
MANEWROWY	VII-43
MARYNARZ STATKU MORSKIEGO	VII-115
MARYNARZ W ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ	VII-145
MASZYNISTA	VII-31
MECHANIK POŚWIADCZENIA OBSŁUGI STATKU POWIETRZNEGO	VII-171

Nazwa zawodu lub grupy	Numer strony
MECHANIK ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ	VII-133
MONTER INSTALACJI I URZĄDZEŃ TELEKOMUNIKACYJNYCH (TELEMONTER)	VII-219
OFICER ELEKTROAUTOMATYK OKRĘTOWY	VII-79
OFICER MECHANIK STATKU MORSKIEGO	VII-85
OFICER POKŁADOWY	VII-103
OPERATOR URZĄDZEŃ NADAWCZYCH I TELEKOMUNIKACYJNYCH	VII-213
PILOT PORTOWY	VII-109
PILOT SAMOLOTOWY (ZAWODOWY, LINIOWY)	VII-151
POCZTA	VII-231
REWIDENT TABORU KOLEJOWEGO	VII-49
REWIZOR POCIĄGÓW	VII-19
ROBOTNIK PORTOWY (DOKER)	VII-121
SPEDYTOR	VII-55
STEWARD STATKU MORSKIEGO	VII-127
STEWARDESA/ STEWARD POKŁADOWY	VII-177
TECHNIK TELEKOMUNIKACJI	VII-207
TECHNIK TRANSPORTU KOLEJOWEGO	VII-1
TECHNIK URZĄDZEŃ RUCHU LOTNICZEGO	VII-165
TELEFONISTKA	VII-225
TELEKOMUNIKACJA	VII-201
TRANSPORT I ŁĄCZNOŚĆ	VII-1
TRANSPORT KOLEJOWY	VII-1
TRANSPORT LOTNICZY	VII-151
WAGOWY	VII-195
ŻEGLUGA MORSKA	VII-79

Nazwa zawodu lub grupy	Numer strony
ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA	VII-133

TOM VII.

Rozdział.XVII. Transport i łączność

XVII.A.TRANSPORT KOLEJOWY

TECHNIK TRANSPORTU KOLEJOWEGO

kod: 311916

inne nazwy zawodu:

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Technik transportu kolejowego organizuje pracę na bocznicach kolejowej i wewnętrznej sieci kolejowej zakładu przemysłowego. Bocznicą jest to stacja kolejowa na terenie zakładu pracy, gdzie wagonami są dostarczane materiały potrzebne do produkcji i skąd wyprawiane są do odbiorców wyprodukowane wyroby. Niektóre duże zakłady przemysłowe posiadają również swoją sieć kolei wąskotorowych lub normalno-torowych do transportu materiałów pomiędzy poszczególnymi wydziałami. Całość taboru i torów, które są własnością zakładu przemysłowego, tworzy dział transportu kolejowego.

Zadaniem kierownika działu transportu kolejowego jest zapewnienie ciągłości pracy bocznic, zgodnie z opracowanym regulaminem i potrzebami zakładu. Kierownik pracuje w biurze, gdzie prowadzi dokumentację i skąd telefonicznie kontaktuje się ze stacją PKP lub innymi działami zakładu. Do pomocy ma odpowiednich ludzi - kierowników zmianowych. Ich zadania są podobne jak kierownika działu, ale odpowiadają oni jedynie za organizację pracy i jej przebieg na jednej zmianie.

Kierownik działu jest odpowiedzialny za pracę całości działu transportu kolejowego. W wypadku, gdy bocznicą jest na własnym rozrachunku, kierownik bierze materialną odpowiedzialność za wyposażenie i sprzęt, prowadzi rozliczenia finansowe i wykonuje czynności administracyjne, np. planuje urlopy podległym mu pracownikom.

Kierownik działu oprócz wiedzy z zakresu ekonomii i zarządzania musi posiadać szeroką wiedzę o kolejnictwie. Jego zadaniem jest zapewnienie prawidłowego stanu torów i rozjazdów, taboru kolejowego, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, przesuwnic wagonów i innych urządzeń. W czasie pracy odbiera raporty od podwładnych o sytuacji na bocznicach i wszelkich usterkach.

Kierownik zmiany dwa razy w ciągu zmiany wychodzi kontrolować stanowiska pracy w terenie. Zakłada wtedy kask, kamizelkę ostrzegawczą koloru pomarańczowego i buty - sztylby do chodzenia po torach. Obserwuje czy ruch kolejowy odbywa się zgodnie z przepisami, czy załadunek i rozładunek wagonów odbywa się planowo, czy potrzeby transportowe wszystkich wydziałów są zaspokajane, wszystkie urządzenia działają prawidłowo oraz czy podlegli mu pracownicy przestrzegają przepisów bhp i wykonują swoje czynności w wyznaczonym czasie.

Kierownik zmiany organizuje odprawy przedmianowe dla załogi, przydzielając jej określone zadania, udziela jej instruktażu bhp. Odpowiada za dyscyplinę w pracy i wykonanie zadań przez podległych pracowników .

Kierownik działu lub zmiany prowadzi także cotygodniowe szkolenie bhp, w celu eliminowania zagrożeń w pracy. W czasie zimy organizują akcje odśnieżania torów i rozjazdów. Do ich obowiązków należy również zamawianie potrzebnych narzędzi, materiałów, ubrań roboczych i nadzorowanie ich wykorzystywania.

Dokładny podział obowiązków pomiędzy kierownikiem działu a kierownikami poszczególnych zmian określa regulamin. Jeden z kierowników zmianowych jest jednocześnie zastępcą kierownika działu transportu i wypełnia jego obowiązki w czasie jego choroby lub urlopu. Natomiast kierownik działu może w czasie swojego dyżuru pełnić jednocześnie obowiązki kierownika zmianowego.

ŚRODOWISKO PRACY

Transport i łączność

materialne i środowisko pracy

Technik transportu wykonuje pracę biurową; pracuje za biurkiem prowadząc dokumentację i rozmowy telefoniczne. W biurze organizuje odprawy przedmianowe i szkolenia bhp. Wychodząc w teren zakłada gumowce, kamizelkę ostrzegawczą i kask.

W czasie obchodu stanowisk chodzi po torach, między wagonami, wchodzi do lokomotyw. Musi bardzo dobrze znać środowisko pracy podwładnych.

warunki organizacyjne

Technik na stanowisku kierownika działu transportu pracuje tylko w dni robocze na rannej zmianie po 8 godzin. Natomiast technik - kierownik zmiany pracuje po 8 godzin na trzy zmiany i w zależności od cyklu produkcyjnego również w dni świąteczne. W wyjątkowych sytuacjach, np. gdy wydarzy się wypadek zostaje w pracy kilka godzin dłużej. Swoją pracę wykonuje ściśle według przepisów i instrukcji i jest doraźnie kontrolowany przez zwierzchnika.

warunki społeczne

Kierownik działu kieruje zespołem kilkudziesięciu ludzi dlatego powinien mieć zdolności organizacyjne i łatwo nawiązywać kontakty. Zadania i czynności wszystkich pracowników określa regulamin pracy boczniczy, jednak kierownik działu lub zmiany decyduje o atmosferze w pracy. Kierownik musi umiejętnie rozwiązywać konflikty między ludźmi. Obserwując podwładnych decyduje o nagrodach i karach.

Kierownik reprezentuje bocznicę wobec kontroli z PKP i w kontaktach z innymi działami zakładu oraz składa sprawozdania zwierzchnikowi.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Osoba pracująca na stanowisku kierownika działu transportu kolejowego lub kierownika zmiany musi być zrównoważona i odpowiedzialna, ponosi odpowiedzialność za życie i zdrowie podwładnych, odpowiedzialność za stan urządzeń boczniczy i za planową obsługę zakładu przemysłowego. W kontaktach, w których reprezentuje bocznicę musi dbać o to, by pogodzić interesy swojej załogi z wymogami PKP i zakładu, który bocznicę obsługuje. Niewątpliwie pomaga jest w tej pracy talent organizatorski. Łatwość w nawiązywaniu kontaktu z ludźmi przydaje się, gdy w czasie kontroli stanowisk pracy kierownik szybko umie ocenić sytuację i wyjaśnić wątpliwości z podwładnymi..

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Na boczniczy obowiązują przepisy PKP, które dotyczą także przyjęcia do pracy. Uprawniony lekarz określa ogólny stan zdrowia, kategorię słuchu i kategorię wzroku, które musi mieć kandydat na stanowisko technika transportu kolejowego (najlepiej mieć I kategorię zdrowia). Przeciwwskazaniami do zatrudnienia jest praktycznie każde schorzenie i nawet braki w uzębieniu.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Na stanowisku kierownika zmiany zatrudnieni są technicy z dwuletnim stażem pracy na boczniczy. Kandydat na to stanowisko powinien być dobrym fachowcem w kolejnictwie i orientować się w pracy administracyjnej. Chętnie zatrudniani są pracownicy ze stażem pracy w PKP, np. dyżurni ruchu. Kandydat na kierownika zmianowego powinien znać przepisy kolejowe, mieć praktykę w prowadzeniu ruchu kolejowego, mieć podstawowe wiadomości ze znajomości taboru kolejowego, urządzeń sterowania ruchem kolejowym i budowy torów, może on po pięciu latach pracy na boczniczy awansować na stanowisko kierownika działu transportu. Oprócz techników na stanowiskach tych

Transport i łączność

zatrudniane są coraz częściej osoby z wyższym wykształceniem o kierunku związanym z eksploatacją kolei.

MOŻLIWOŚCI AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

Możliwość awansu zależy od struktury przedsiębiorstwa - właściciela bocznicy. Istnieje obecnie tendencja do zmniejszenia stanowisk administracyjnych - praktycznie kierownik działu transportu podlega bezpośrednio dyrektorowi zakładu lub prezesowi spółki i tylko na to stanowisko może awansować. W wypadku, gdy kierownik działu transportu jest technikiem nie ma możliwości awansu, musiałby wtedy uzupełnić wykształcenie i ukończyć wyższe studia

Stanowisko kierownika działu transportu kolejowego jest stanowiskiem wysokim w strukturze przedsiębiorstwa i awans na to miejsce jest dużym sukcesem zawodowym.

MOŻLIWOŚCI PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

W wymaganiach dotyczących przyjęcia do pracy technika działu transportu nie ma określonej górnej granicy wieku. Granicę tę określa stan zdrowia, gdyż w starszym wieku trudno jest osiągnąć I kategorię zdrowia, utrudnieniem jest też brak doświadczenia w pracy na kolejach, gdyż osobie w starszym wieku chcącej się przekwalifikować trudno go nabyć.

ZAWODY POKREWNE

dyżurny ruchu kolejowego
inżynier transportu

LITERATURA

Nowe sygnały - tygodnik wydawany przez Kolejową Oficynę Wydawniczą.

Wolna droga - miesięcznik NSZZ Solidarność.

Przegląd kolejowy - miesięcznik wydawany przez Kolejową Oficynę Wydawniczą.

Engelhardt J., Wardecki W., Zalewski P., *Transport kolejowy*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza 1995 .

150 lat kolei na ziemiach polskich - album, Kolejowa Oficyna Wydawnicza 1995 .

Klasyfikacja zawodów i specjalności, tom V zeszyt 3, Ministerstwo Pracy i Polityki Socjalnej, Warszawa 1995.

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚĆ ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Technik transportu kolejowego** - (3119005), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 1461 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	106
Kujawsko-pomorskie	50
Lubelskie	99
Lubuskie	42
Łódzkie	135
Małopolskie	141
Mazowieckie	67
Opolskie	8
Podkarpackie	33

Podlaskie	51
Pomorskie	102
Śląskie	220
Świętokrzyskie	100
Warmińsko-mazurskie	100
Wielkopolskie	159
Zachodniopomorskie	48

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Technik transportu kolejowego** wynosiła 1. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	1

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Technicy nie sklasyfikowani w innym miejscu wynosiło 2680,65. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	2615,75
Kujawsko-pomorskie	2568,86
Lubelskie	2157,7
Lubuskie	2081,79
Łódzkie	2484,83
Małopolskie	2463,11
Mazowieckie	3004,05
Opolskie	2597,42
Podkarpackie	2648,44

Podlaskie	2491,61
Pomorskie	3094,25
Śląskie	2540,16
Świętokrzyskie	2707,13
Warmińsko-mazurskie	3068,14
Wielkopolskie	2863,49
Zachodniopomorskie	2798,85

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Technicy nie sklasyfikowani w innym miejscu, wynosiła 15481. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	1039
Kujawsko-pomorskie	967
Lubelskie	411
Lubuskie	839
Łódzkie	1094
Małopolskie	845
Mazowieckie	1870
Opolskie	296
Podkarpackie	638

Podlaskie	255
Pomorskie	1637
Śląskie	2869
Świętokrzyskie	388
Warmińsko-mazurskie	580
Wielkopolskie	980
Zachodniopomorskie	773

Transport i łączność

KONDUKTOR

kod: 511202

inne nazwy zawodu:

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Praca konduktora polega na obsłudze pociągu pasażerskiego. Można w niej wyróżnić kilka podstawowych zadań. Konduktor czuwa nad prawidłowym, zgodnym z przepisami przejazdem pociągu między stacją początkową i docelową, sprawdza ważność biletów, sprzedaje bilety osobom, które zgłosiły ich brak, nakłada kary na pasażerów jadących bez biletów lub tym, którzy przekroczyli przepisy obowiązujące w pociągu, udziela pasażerom informacji oraz dba o ich wygodę i bezpieczeństwo. Konduktor-kierownik pociągu sprawuje ogólny nadzór nad kursem pociągu, prowadzi dokumentację przebiegu jazdy, może także kontrolować bilety oraz włączyć się do czynności porządkowych. Konduktor-rozdawca bagażu przyjmuje i wydaje bagaż na stacjach, prowadzi jego ewidencję, dba o jego prawidłowe rozmieszczenie i przewóz bez uszkodzeń. Konduktor wagonów specjalnych obsługuje wagony „salonki” i wojskowe. Zobowiązany jest przyjmować delegacje, zapewniając im właściwą obsługę. W wagonach wojskowych przyjmuje wycieczki żołnierzy, grupy inspekcyjne i dba o ich wygodę.

Konduktor-konserwator kolei linowej pracuje w wagonach lub na stacjach górnych i dolnych tych kolei. Pełni funkcje porządkowe i kontrolne, pilnuje przestrzegania przepisów, informuje podróżnych oraz dba o ich bezpieczeństwo.

Konduktor należy do drużyny konduktorskiej danej stacji kolejowej (nie na wszystkich stacjach istnieją takie drużyny) i pracuje w pociągach należących do jej rejonu. Dyspozytor opracowuje grafik określający dni pracy konduktora oraz pociągi, które będzie obsługiwał. Po otrzymaniu zlecenia, konduktor rozpoczyna pracę w brygadzie, składającej się z kierownika pociągu, dwóch konduktorów rewizyjnych i konduktora-rozdawcy bagażu – jeżeli pociąg ma wagon bagażowy.

Przed odjazdem pociągu, konduktor sprawdza przydzielony mu zestaw wagonów, a po rozpoczęciu jazdy przystępuje do sprawdzania biletów. Na stacjach pośrednich konduktor wysiada, aby obserwować wsiadanie i wysiadanie pasażerów i sygnalizuje maszyniście gotowość do odjazdu. Podczas kursu pociągu konduktor stale zmienia miejsce pobytu, czuwa nad przebiegiem jazdy, kontroluje drzwi i okna oraz wyposażenie wagonu. Zwraca uwagę na zachowanie pasażerów – czy przestrzegają przepisów porządkowych i dotyczących bezpieczeństwa jazdy. Konduktor zobowiązany jest dbać o wygodę pasażerów, udzielać im pomocy i informacji.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Miejszem pracy konduktora jest wagon pasażerski, bagażowy, specjalny bądź też wagon kolei linowej. Wpływa to zasadniczo na styl pracy konduktora, określa też stopień zagrożeń, problemy, które powinny być przez konduktora rozwiązywane oraz wymagania dotyczące stanu zdrowia i cech charakteru. Poza pracą w wagonie, konduktor przebywa także w budynkach stacyjnych (pomieszczenia konduktorskie, gdzie odbiera zlecenie i przygotowuje się do podróży; po dalekobieżnym kursie nocuje w domu noclegowym dla konduktorów na stacji docelowej). Konduktor pracuje w zmiennych temperaturach powietrza – podczas postojów pociągu wysiada na peron. Różnice temperatur mogą być dość znaczne, przede wszystkim w zimie: ogrzany wagon i mróz na wolnym powietrzu. Niska i wysoka temperatura charakteryzuje zwłaszcza środowisko pracy konduktora kolei linowej. W zimie wagoniki tych kolei nie są ogrzewane. Pracy konduktora towarzyszy przez cały czas hałas wywołany poruszaniem się pociągu, mogą też zdarzyć się okresowe wibracje poszczególnych elementów wagonu. W pracy konduktora kolei linowej dodatkowym obciążeniem jest gwałtowna zmiana ciśnienia atmosferycznego.

Transport i łączność

Praca wymaga stałej uwagi i czujności ze względu na istniejące zagrożenia, występujące przy wsiadaniu i wysiadaniu, przy przechodzeniu po torach, przemieszczaniu się pojazdów szynowych. Głównym zagrożeniem dla konduktora kolei linowych jest praca na dużych wysokościach. Konduktor taki obsługuje nie tylko wagon kolejki, lecz uczestniczy także w naprawach urządzeń, które poruszają i utrzymują wagony (słupy podtrzymujące, liny, elementy napędowe). Znajdują się one często na znacznej wysokości. Istnieje także ryzyko porażenia prądem elektrycznym, bowiem koleje linowe napędzane są motorami elektrycznymi, a konduktor bierze udział w ich konserwacji.

Konduktor narażony jest na choroby narządów ruchu, wywołane długotrwałym stanem i chodzeniem lub przebiegnięciem stawów. Inne choroby związane z pracą w tym zawodzie to infekcje górnych dróg oddechowych, powstałe z powodu przebywania w zmiennych temperaturach. Możliwe są także urazy i stłuczenia.

warunki społeczne

Praca konduktora ma po części charakter zespołowy i indywidualny. Drużyna konduktorska danego pociągu tworzy zespół o określonych zadaniach, natomiast swój zakres pracy każdy konduktor wykonuje indywidualnie.

Kontakty z ludźmi trwają przez cały czas pracy. Kontrola biletów jest najważniejszą, ale nie jedyną ich formą. Konduktor także sprzedaje bilety, odpowiada na pytania, informuje, dba o bezpieczeństwo pasażerów. Porozumiewa się przede wszystkim bezpośrednio, natomiast z innymi pracownikami kolei także za pomocą radiotelefonu oraz sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej. Kontakty z pasażerami mogą być przyczyną konfliktów (pasażerowie bez biletu lub przekraczający inne przepisy PKP).

warunki organizacyjne

Praca konduktora trwa na ogół od 9 do 12 godzin. Zdarza się także, że pracuje dłużej. Godziny pracy nie są stałe, a zmienność ta wynika z rozkładu jazdy pociągów. Konduktor pracuje w dzień i w nocy, konduktor kolei linowych tylko w dzień, w nocy tylko w razie awarii. Konduktorzy zatrudnieni są w wolne soboty, niedziele i święta. Obsługa pociągu dalekobieżnego nocuje na stacji docelowej i powraca kursem powrotnym do macierzystej stacji. Po takim kursie konduktor ma 24 godziny wolne od pracy.

Konduktor rewizyjny i kierownik pociągu noszą w pracy mundur, konduktor-rozdawca bagażu – mundur i ubranie robocze, konduktor kolei linowych mundur, ubranie robocze oraz ubranie ochronne: do napraw sprzętu i ocieplane w zimie. Czynności jakie wykonują konduktorzy na wszystkich stanowiskach są powtarzalne, zdarzają się jednak sytuacje nadzwyczajne, związane np. z zachowaniem pasażera bądź wynikające z zakłócenia jazdy pociągu lub wypadku. Konduktor musi wykazać wtedy samodzielność i inicjatywę wykraczające poza ramy przepisów.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Praca odbywająca się prawie wyłącznie podczas jazdy pociągu, bywa monotonna, wymaga od konduktora wytrzymałości fizycznej i psychicznej. Nie może on sobie pozwolić na dekoncentrację uwagi, osłabienie czujności i spostrzegawczości.

Konduktor pracuje z ludźmi, powinien zatem mieć (lub wykształcić) pewne cechy osobowościowe, które ułatwią mu te kontakty. Wskazane jest, aby był odporny emocjonalnie i umiał kontrolować swoje zachowanie w sytuacjach konfliktowych z pasażerami. Powinien być grzeczny i uprzejmy, wykazując zarazem stanowczość w egzekwowaniu przepisów.

Jako członek załogi pociągu, konduktor, zwłaszcza rewizyjny i kierownik pociągu, muszą mieć świadomość odpowiedzialności za bezpieczeństwo ludzi, a nawet cechować się pewną odwagą osobistą. Powinna być ona jedną z głównych cech konduktora kolei linowej, który pracuje w warunkach trudnych i mogących grozić poważnym niebezpieczeństwem. Zdarza się, że bierze on udział w akcjach ratowniczych w razie wypadku w górach.

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Transport i łączność

W zawodzie konduktora konieczny jest dobry wzrok oraz bezbłędne rozróżnianie kolorów dla właściwego odczytania kolejowej sygnalizacji świetlnej. Potrzebny jest też dobry słuch dla rozróżniania sygnałów dźwiękowych, odgłosów jadących wagonów i innych pojazdów szynowych, co decyduje m.in. o bezpieczeństwie konduktora przechodzącego przez tory.

Może się wydawać, że praca konduktora nie stawia wielkich wymagań fizycznych i zdrowotnych. Jest jednak inaczej – konduktor musi przede wszystkim być odporny na zmęczenie. Wskazane jest zatem, aby miał w miarę silną budowę ciała. W ramach tej ogólnej, dobrej sprawności fizycznej ważna jest sprawność układu krążenia i mięśniowego. Pożądanym jest zmysł równowagi oraz brak łęku wysokości (szczególnie ważny dla konduktorów PKL).

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Minimalny poziom wykształcenia, umożliwiający pracę w zawodzie konduktora, to szkoła zawodowa. Kandydat musi poza tym ukończyć kurs konduktorski i BHP. Konduktor kolei linowej dodatkowo kurs ratownictwa górskiego i eksploatacji urządzeń elektrycznych.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

W zawodzie konduktora możliwości awansu są dość ograniczone. Najczęstszym z możliwych jest awans na kierownika pociągu, potem na zawiadowcę stacji.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

Możliwości takie istnieją, preferuje się przy tym osoby do 40. roku życia. Później barierą może stanowić wydolność fizyczna. Do pracy na stanowisku konduktora kolei linowych przyjmuje się ludzi młodych, do 30. roku życia.

ZAWODY POKREWNE

dyżurny ruchu kolejowego
kontroler ruchu
rewizor pociągu
technik transportu kolejowego
manewrowy
kasjer
bileter

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚCI ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Konduktor** - (5110202), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 1081 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	154
Kujawsko-pomorskie	85
Lubelskie	55
Lubuskie	37
Łódzkie	68
Małopolskie	68
Mazowieckie	70
Opolskie	31
Podkarpackie	66

Podlaskie	27
Pomorskie	87
Śląskie	97
Świętokrzyskie	39
Warmińsko-mazurskie	55
Wielkopolskie	70
Zachodniopomorskie	72

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Konduktor** wynosiła 14. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	3
Lubuskie	0
Łódzkie	1
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	6
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	4
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Kierownicy pociągów, konduktorzy i rewizorzy wynosiło 2137,42. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	2443,25
Kujawsko-pomorskie	2068,89
Lubelskie	2041,89
Lubuskie	0
Łódzkie	2108,59
Małopolskie	1980,87
Mazowieckie	2217,15
Opolskie	2069,42
Podkarpackie	1730,56

Podlaskie	1386,71
Pomorskie	2225,62
Śląskie	2289,18
Świętokrzyskie	1207,46
Warmińsko-mazurskie	2193,02
Wielkopolskie	2364,51
Zachodniopomorskie	1959,8

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Kierownicy pociągów, konduktorzy i rewizorzy, wynosiła 8419. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	517
Kujawsko-pomorskie	402
Lubelskie	458
Lubuskie	0
Łódzkie	594
Małopolskie	1367
Mazowieckie	576
Opolskie	24
Podkarpackie	609

Podlaskie	10
Pomorskie	940
Śląskie	1241
Świętokrzyskie	31
Warmińsko-mazurskie	748
Wielkopolskie	572
Zachodniopomorskie	330

Transport i łączność

Transport i łączność

KONTROLER RUCHU

kod: 511204

inne nazwy zawodu : kontroler przewozów

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE.

Kontroler ruchu kolejowego nadzoruje bezpieczeństwo ruchu pociągów i czynności związane z manewrowaniem nimi oraz właściwą organizację pracy stacji. Jest on pracownikiem Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych i podlega naczelnikowi Zarządu Przewozów. Kontroler nadzoruje określony rejon obejmujący kilkanaście stacji i na jednej z nich ma swoje biuro. Swoją pracę wykonuje według planu miesięcznego zatwierdzonego przez zwierzchnika. 16 dni roboczych przeznaczają na kontrole posterunków ruchu i jazdy kontrolne pociągami. Plan pracy jest poufny i kontrole te są niespodziewane.

Czynności kontrolerskie wykonuje w dzień i w nocy.

W czasie kontroli sprawdza pracowników kolei przyglądając się ich pracy. Kontrolera interesuje przestrzeganie zasad prowadzenia ruchu kolejowego i manewrowania pociągami i wagonami oraz prawidłowe prowadzenie dokumentacji, a także sprawdza wyposażenie posterunku i prawidłowość wykonania poleceń i zarządzeń zwierzchników. W zależności od czasu i natężenia czynności kontrola może być doraźna lub szczegółowa. Fakt kontroli odnotowuje w sprawdzanych dokumentach i książce kontroli stacji. Kontroler odpowiedzialny jest za eliminowanie powtarzających się zagrożeń w ruchu kolejowym i nieprawidłowości w dokumentacji.

W czasie jazd kontrolnych obserwuje prowadzenie ruchu kolejowego z punktu widzenia maszynisty. Personel na posterunkach nie wie o tym, że w lokomotywie jest kontroler i może popełnić błędy, których kontroler nie uchwyci obserwując pracowników bezpośrednio. Zauważone w czasie kontroli wykroczenia są przedmiotem analizy, a dzięki szkoleniu i doraźnym zarządzeniom są eliminowane. Pozostałe robocze dni kontroler przeznaczają na pracę biurową i udział w naradach roboczych. W czasie narad przedstawia wnioski z przeprowadzonych kontroli. Do obowiązków kontrolera należy przeprowadzanie egzaminów sprawdzających pracowników PKP i kolei będących pod nadzorem PKP (np. bocznicach).

Kontroler ruchu uczestniczy w komisjach wypadkowych, musi być więc dyspozycyjny i dlatego wyposażony jest w urządzenie przywoławcze - pager. Najczęściej jest przewodniczącym komisji wypadkowej, a wtedy celem jego pracy jest ustalenie przyczyn wypadków i wskazanie pracowników winnych tego zdarzenia. Zadaniem kontrolera jest sporządzenie protokołu z miejsca wypadku i przekazanie sprawozdania zwierzchnikowi. Do obowiązków kontrolera należy również przewodniczenie komisji przeprowadzającej egzamin dla pracowników służby ruchu. Egzamin ten decyduje czy kandydat do pracy może pełnić obowiązki dyżurnego ruchu, manewrowego, odprawiacza.

Kontroler ruchu uczestniczy także w komisjach egzaminacyjnych innych służb PKP oraz na polecenie zwierzchnika w różnego rodzaju komisjach dotyczących bezpieczeństwa ruchu pociągów i manewrów.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Praca kontrolera w czasie przeprowadzania kontroli posterunków ruchu wiąże się z dojeżdżaniem do nich również w nocy i w każdych warunkach atmosferycznych. Kontroler często korzysta z prywatnego samochodu dla ułatwienia sobie pracy i szybkiego dojazdu. Do miejsca kontroli dojeżdża również pociągami, a niekiedy miejscem jego pracy jest kabina lokomotywy. Większą część czasu spędza w pomieszczeniach zamkniętych, takich jak biuro lub nastawnia. Do szczególnie uciążliwych należą natomiast warunki pracy w czasie ustalania przyczyn wypadków - pracuje wtedy nawet kilkanaście godzin, niezależnie od warunków atmosferycznych znajduje się na torach, pośród pracujących maszyn i przejeżdżającego obok taboru.

Transport i łączność

warunki społeczne

Kontroler ma nieustanne kontakty z ludźmi. Wiele z nich dobrze zna i musi indywidualnie podejść do pracy każdego kolejarza, biorąc pod uwagę jego charakter i temperament. Tępową formą porozumiewania się w jego pracy są rozmowy telefoniczne i radiowe oraz przekazywanie informacji na piśmie.

warunki organizacyjne

Kontroler organizuje sobie pracę samodzielnie opierając się na przepisach kolejowych. Plan jego pracy zna tylko zwierzchnik, gdyż kontrole są niespodziewane. Część swoich zadań wykonuje w zespołach, kiedy to uczestniczy w komisjach egzaminacyjnych i naradach dostosowując się do ustalonych terminów. Kontroler zobowiązany jest też do pełnienia dyżurów w dyrekcji kolei i dyżurów w domu (jest to związane z uczestnictwem w komisjach wypadkowych). Czynności służbowe wykonuje w mundurze kolejowym.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Osoba pracująca na stanowisku kontrolera ruchu kolejowego powinna być odpowiedzialna i zrównoważona. Charakter tej pracy wymaga opanowania, gdyż kontroler nie może przeszkadzać personelowi służby ruchu w wykonywaniu ich czynności. Kontroler analizuje sytuację i zachowanie pracowników, a uwagi kieruje na piśmie do naczelnika stacji. Powinien powstrzymać się od napominania bezpośrednio na posterunku, by sam nie stać się zagrożeniem dla ruchu pociągów. Musi więc to być osoba bezkonfliktowa, a jednocześnie stanowcza w decyzjach i konsekwentna. Nie może sobie pozwolić na to, by podlegli mu pracownicy mieli wpływ na jego postanowienia. Kontroler może zasugerować naczelnikowi stacji przesunięcie pracownika na inny posterunek, gdy stwierdzi, że nie wywiązuje się należycie ze swych obowiązków (np. są dla niego za trudne). Wymaga to umiejętności oceny człowieka i szybkiej oceny sytuacji podczas kontroli. Kontroler powinien być sprawiedliwy w swojej ocenie - jego decyzje mają wpływ na zarobki i awanse personelu. Ustalając przyczyny wypadku decyduje, w jakim stopniu sprawca wypadku będzie ponosił odpowiedzialność za zaniedbania.

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

W chwili awansu na stanowisko kontrolera pracownik powinien mieć II kategorię zdrowia. Kategorie zdrowia, wzroku i słuchu ustala lekarz kolejowej służby zdrowia. Kandydat musi być sprawny fizycznie i przechodzi badania okresowe co dwa lata. Kandydat, który awansuje na stanowisko kontrolera musi mieć kilkuletni staż na innych stanowiskach służby ruchu, gdzie wymagania co do stanu zdrowia są większe. W wypadku, gdy lekarz podczas badań okresowych stwierdzi, że kategoria stanu zdrowia obniżyła się kontroler zostaje odsunięty od tej pracy.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Do awansu na stanowisko kontrolera ruchu kolejowego wymagane są pięcioletni staż pracy w PKP (w tym 3 lata przepracowane w służbie ruchu), wyższe wykształcenie i zdanie egzaminu na referendarza. Kandydat na to stanowisko powinien doskonale znać przepisy kolejowe i posiadać szeroką wiedzę o kolejnictwie. Preferowane jest wykształcenie wyższe techniczne o specjalności inżynier transportu kolejowego. Tę specjalność można studiować w następujących uczelniach:

MOŻLIWOŚĆ AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

Awans na stanowisko kontrolera ruchu jest dużym sukcesem zawodowym, a w perspektywie istnieje możliwość awansu na kierownicze stanowiska w dyrekcji kolei albo zakładach podległych dyrekcji,

Transport i łączność

np. na naczelnika stacji rejonowej, starszego kontrolera, kierownika działu, naczelnika zarządu w DOKP.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

Do pracy w PKP przyjmowane są osoby do 35 roku życia. W związku z wymaganym doświadczeniem kolejowym szansę na pracę na tym stanowisku mają jedynie pracownicy służby ruchu już zatrudnieni w PKP.

ZAWODY POKREWNE

inspektor bezpieczeństwa żeglugi
inspektor bezpieczeństwa i higieny pracy
rewizor pociągów

LITERATURA

Nowe sygnały - tygodnik wydawany przez Kolejową Oficynę Wydawniczą.

Wolna droga - miesięcznik NSZZ Solidarność.

Przegląd kolejowy - miesięcznik wydawany przez Kolejową Oficynę Wydawniczą.

Engelhardt J., Wardecki W., Zalewski P., *Transport kolejowy*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza 1995 .

150 lat kolei na ziemiach polskich - album, Kolejowa Oficyna Wydawnicza 1995 .

Klasyfikacja zawodów i specjalności, tom V zeszyt 5, Ministerstwo Pracy i Polityki Socjalnej, Warszawa 1995.

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚĆ ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Kontroler ruchu** - (5110204), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 150 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	25
Kujawsko-pomorskie	12
Lubelskie	5
Lubuskie	8
Łódzkie	4
Małopolskie	16
Mazowieckie	25
Opolskie	6
Podkarpackie	8

Podlaskie	4
Pomorskie	11
Śląskie	9
Świętokrzyskie	3
Warmińsko-mazurskie	5
Wielkopolskie	2
Zachodniopomorskie	7

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Kontroler ruchu** wynosiła 50. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	3
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	3
Małopolskie	0
Mazowieckie	29
Opolskie	1
Podkarpackie	3

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	1
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	10
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Kierownicy pociągów, konduktorzy i rewizorzy wynosiło 2137,42. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	2443,25
Kujawsko-pomorskie	2068,89
Lubelskie	2041,89
Lubuskie	0
Łódzkie	2108,59
Małopolskie	1980,87
Mazowieckie	2217,15
Opolskie	2069,42
Podkarpackie	1730,56

Podlaskie	1386,71
Pomorskie	2225,62
Śląskie	2289,18
Świętokrzyskie	1207,46
Warmińsko-mazurskie	2193,02
Wielkopolskie	2364,51
Zachodniopomorskie	1959,8

Według danych GUS za 2002 liczbę osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Kierownicy pociągów, konduktorzy i rewizorzy, wynosiła 8419. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	517
Kujawsko-pomorskie	402
Lubelskie	458
Lubuskie	0
Łódzkie	594
Małopolskie	1367
Mazowieckie	576
Opolskie	24
Podkarpackie	609

Podlaskie	10
Pomorskie	940
Śląskie	1241
Świętokrzyskie	31
Warmińsko-mazurskie	748
Wielkopolskie	572
Zachodniopomorskie	330

Transport i łączność

Transport i łączność

REWIZOR POCIĄGÓW

kod: 511206

inne nazwy zawodu:

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Celem pracy rewizora jest kontrola jakości i prawidłowości obsługi podróżnych w pociągach i na stacjach oraz kontrola czynności, wykonywanych przez kasjerów biletowych i drużyny konduktorskie.

Rewizor jest pracownikiem Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych i podlega naczelnikowi Biura Handlowo - Pasażerskiego. Terenem pracy rewizora jest cała sieć kolejowa z tym, że 70% kontroli obejmuje teren dyrekcji macierzystej, a pozostałe 30% - teren pozostałych dyrekcji okręgowych. Podział pracy między rewizorów na terenie różnych dyrekcji ma na celu to, by rewizor nie był rozpoznawany przez konduktorów i kasjerów. Swoją pracę rewizor wykonuje najczęściej w ubraniu cywilnym, a wszystkie kontrole są niespodziewane. Rewizor najpierw obserwuje pracę drużyny konduktorskiej, a następnie legitymuje się i dalsze czynności przeprowadza już jawnie. Rewizor dokładnie sprawdza bilety podróżnych oraz dokumenty uprawniające do zniżki. Wszystkie bilety wypisane nieprawidłowo zatrzymuje i sporządza raport do biura kontroli. W wypadku stwierdzenia zaniżenia opłaty za przejazd lub bezprawnego korzystania z ulgi egzekwuje opłaty dodatkowe.

W czasie kontroli sprawdza czystość i wyposażenie pociągu, a także jakość oferowanych usług dodatkowych w wagonach restauracyjnych i sypialnych. Do zadań rewizora należy również obserwacja potoków podróżnych i kierowanie wniosków o otwarcie dodatkowych kas biletowych lub zwiększenie obsady pociągu. Oprócz pociągów kontroluje również stacje, zwracając uwagę na przestrzeganie rozkładu jazdy pociągów pasażerskich i poziom informacji dla podróżnych (zapowiedzi megafonowe i ścienne rozkłady jazdy). Rewizora interesuje również wyposażenie świetlic i poczekalni, jakość punktów gastronomicznych i handlowych, a nawet reklamy ustawione na terenach kolejowych.

Do zadań rewizora pociągów należy również szkolenie konduktorów oraz przeprowadzanie egzaminów kontrolnych drużyn konduktorskich. Jeden dzień roboczy w miesiącu rewizor przeznacz na pracę biurową, kiedy to sporządza raporty z kontroli i opracowuje harmonogram pracy na najbliższy miesiąc. Harmonogram pracy rewizora jest poufny i znany jedynie zwierzchnikowi. Praca rewizora ma również na celu podnoszenie dochodów PKP, a składane sprawozdania służą także do celów statystycznych i marketingowych.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Charakterystyczną cechą pracy rewizora jest nieustanne przesiadanie się z jednego pociągu do drugiego i ciągła zmiana miejsca. W czasie pracy narażony jest na przeciągi zarówno w pociągach, jak i na stacjach. Rewizor sprawdza niekiedy pociągi przed podstawieniem na peron, co wiąże się z koniecznością przechodzenia między torami, czasem między jadącymi pociągami.

W czasie pracy rewizor posługuje się przyborami biurowymi i znakownikiem do stemplowania sprawdzanych biletów.

warunki społeczne

Kontakty z ludźmi są w pracy rewizora bardzo częste. Oprócz personelu kolejowego rewizor sprawdza podróżnych i jako przedstawiciel PKP powinien być w czasie kontroli uprzejmy i taktowny. Pośrednio rewizor komunikuje się ze zwierzchnikami i współpracownikami pisemnie poprzez raporty

Transport i łączność

i sprawozdania oraz odbierane zarządzenia. Do częstych form komunikowania się ze współpracownikami należą kontakty telefoniczne i radiowe.

W czasie wykonywania czynności służbowych rewizor jest samodzielny i zależny jedynie od przepisów kolejowych.

warunki organizacyjne

Rewizor swoją pracę planuje samodzielnie i za jej wykonanie odpowiedzialny jest przed naczelnikiem Biura Handlowo - Pasażerskiego. W czasie pracy może być doraźnie kontrolowany. Podstawą działania w pracy rewizora są przepisy kolejowe, które powinien dobrze znać, sam ich przestrzegać i wymagać ich przestrzegania przez personel kolejowy. Rewizor pracuje 8 lub 12 godzin w różnych porach dnia i w dni świąteczne. Do jego obowiązków należą także wyjazdy w różne rejony kraju, co wiąże się z kilkudniowymi delegacjami.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Osoba pracująca na stanowisku rewizora powinna być spokojna i opanowana, gdyż reprezentuje przedsiębiorstwo PKP wobec podróżnych i w czasie wykonywania czynności służbowych może spotkać się z sytuacjami konfliktowymi. Podróżni nie są zorientowani w działaniu systemu kontroli na kolejach i czasem bywają oburzeni, gdy rewizor chce odebrać im bilet do analizy lub dlatego, że został on źle wypisany przez kasjerkę. Sytuacje konfliktowe zdarzają się również na tle korzystania z dokumentów, uprawniających do ulgi. Rewizor w takich sytuacjach powinien być konsekwentny i panować nad emocjami.

W swojej pracy rewizor może spotkać się z sytuacjami niebezpiecznymi, gdy natrafi w pociągu na grupę chuliganów lub pasażerów jadących bez biletu. Sytuacje takie wymagają rozważań w postępowaniu. Rewizor w czasie pełnienia obowiązków kieruje się przepisami kolejowymi, jednak to głównie od jego obiektywizmu zależy ocena sytuacji. Musi dokładnie rozważyć, co jest zaniedbaniem obsługi, a co dziełem przypadku albo wynika z trudności w danym momencie nie do pokonania. Do takich zdarzeń należy ujawnienie pasażera "na gapę", kiedy to rewizor nie może od razu podejrzewać konduktora o chęć zysku z takiego przejazdu. Rewizor powinien kierować się uczciwością i lojalnością wobec PKP, a równocześnie sprawiedliwie ocenić kontrolowany personel.

Decyzje rewizora mogą mieć duży wpływ na wysokość zarobków personelu kolejowego. W pracy tej niezbędna jest również spostrzegawczość, co wiąże się z nieustanną obserwacją i wychwytywaniem błędów.

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Kandydat do pracy na stanowisku rewizora pociągów przechodzi szczegółowe badania lekarskie w placówkach kolejowej służby zdrowia. Powinien mieć II kategorię zdrowia, którą ustala lekarz medycyny pracy (dobry wzrok II kategoria, bardzo dobry słuch kategoria I).

Po podjęciu pracy rewizor przechodzi badanie okresowe i jeżeli nie spełnia określonych wymogów dotyczących stanu zdrowia, zostaje odsunięty od pełnienia czynności służbowych.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Na stanowisko rewizora może być awansowany pracownik ze średnim wykształceniem i pięcioletnim stażem w PKP (z czego dwa lata przepracowane muszą być w kasie biletowo - bagażowej bądź w drużynie konduktorskiej). Rewizor zaczyna pełnić swe obowiązki po zdaniu egzaminu przed komisją Dyrekcji Generalnej PKP.

MOŻLIWOŚCI AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

Transport i łączność

Awans na stanowisko rewizora jest dużym osiągnięciem zawodowym. W związku z ograniczeniem stanowisk w administracji w PKP awans na stanowisko wyższe jest mało prawdopodobny.

MOŻLIWOŚCI PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

Do pracy w PKP przyjmowane są osoby w wieku do 35 lat.

Stanowisko rewizora można objąć jedynie w wyniku awansu, mając duże doświadczenie i wiedzę o kolejnictwie.

ZAWODY POKREWNE

kontroler ruchu
inspektor kontroli i usług
inspektor bezpieczeństwa i higieny pracy

LITERATURA

Nowe sygnały - tygodnik wydawany przez Kolejową Oficynę Wydawniczą.

Wolna droga - miesięcznik "NSZZ" Solidarność.

Przegląd kolejowy - miesięcznik wydawany przez Kolejową Oficynę Wydawniczą.

Engelhardt J., Wardecki W., Zalewski P., *Transport kolejowy*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, 1995.

150 lat kolei na ziemiach polskich (album), Kolejowa Oficyna Wydawnicza, 1995.

Klasyfikacja zawodów i specjalności, tom V, zeszyt 5, Ministerstwo Pracy i Polityki Socjalnej.

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚĆ ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Rewizor pociągów** - (5110206), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 15 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	4
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	2
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	3
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	3
Śląskie	1
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	2

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Rewizor pociągów** wynosiła 6. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	5
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	1
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Kierownicy pociągów, konduktorzy i rewizorzy wynosiło 2137,42. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	2443,25
Kujawsko-pomorskie	2068,89
Lubelskie	2041,89
Lubuskie	0
Łódzkie	2108,59
Małopolskie	1980,87
Mazowieckie	2217,15
Opolskie	2069,42
Podkarpackie	1730,56

Podlaskie	1386,71
Pomorskie	2225,62
Śląskie	2289,18
Świętokrzyskie	1207,46
Warmińsko-mazurskie	2193,02
Wielkopolskie	2364,51
Zachodniopomorskie	1959,8

Według danych GUS za 2002 liczbę osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Kierownicy pociągów, konduktorzy i rewizorzy, wynosiła 8419. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	517
Kujawsko-pomorskie	402
Lubelskie	458
Lubuskie	0
Łódzkie	594
Małopolskie	1367
Mazowieckie	576
Opolskie	24
Podkarpackie	609

Podlaskie	10
Pomorskie	940
Śląskie	1241
Świętokrzyskie	31
Warmińsko-mazurskie	748
Wielkopolskie	572
Zachodniopomorskie	330

Transport i łączność

Transport i łączność

DRÓŻNIK PRZEJAZDOWY

kod: 831201

inne nazwy zawodu :

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Dróżnik obsługuje przejazd kolejowy i kontroluje stan torów na stacjach i szlakach kolejowych.

Dróżnik jest pracownikiem służby drogowej w PKP zajmującej się budową, naprawą i utrzymaniem torów. W zależności od decyzji zwierzchnika dróżnik może obsługiwać rogatki albo może przeprowadzać obchód torów kontrolując ich stan.

W czasie pracy na posterunku jego głównym zadaniem jest zamknięcie rogatek na czas przejazdu pociągu. Informację o odjeździe pociągu ze stacji otrzymuje od dyżurnego ruchu; fakt ten zapisuje w dzienniku służby. Podczas przejazdu pociągu stoi z chorągiewką przed posterunkiem i obserwuje wagony. Siedząc na posterunku dróżnik przejazdowy ciągle obserwuje szlak kolejowy, aby w wypadku niezgłoszenia pociągu przez dyżurnego ruchu zamknąć na czas rogatki. Do dodatkowych jego obowiązków należy utrzymanie porządku i czystości wokół posterunku i zapewnienie dobrej widoczności szlaku kolejowego. Do zadań dróżnika należy oznakowanie przejazdu w czasie awarii rogatek i zatrzymanie samochodów.

W wypadku wyznaczenia przez toromistrza do obchodu torów dróżnik po przeszkoleniu z bhp zabiera klucz do dokręcania śrub oraz przybory sygnałowe i wyrusza w teren. W czasie pracy przechodzi prawie 20 km po kamiennym torowisku niezależnie od warunków atmosferycznych i podczas ruchu pociągów.

Zadaniem dróżnika obchodowego jest wtedy szukanie uszkodzeń torów i pęknięć szyn.

Po stwierdzeniu zagrożenia dla ruchu pociągów powiadamia dyżurnego ruchu i toromistrza, czy tor należy zamknąć lub czy należy ograniczyć na nim szybkość. Jeżeli uszkodzenie toru grozi wypadkiem to dróżnik za wszelką cenę ma zatrzymać najbliższy pociąg.

Obowiązkiem dróżnika jest dokręcenie wszystkich luźnych śrub w czasie przeprowadzania obchodu. Dróżnik może pracować tylko na przejeździe, albo tylko przy obchodach torów co zależne jest od organizacji pracy w konkretnym oddziale drogowym

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Miejscem pracy dróżnika jest posterunek ustawiony przy skrzyżowaniu szlaku kolejowego albo torowiska z drogą.

Posterunek dróżnika ma dobrą widoczność we wszystkich kierunkach i jest wyposażony w biurko z telefonem. Na posterunku znajdują się potrzebne dróżnikowi znaki drogowe, przybory sygnałowe (np. lampy naftowe) i narzędzia do utrzymania czystości i porządku.

Obok posterunku znajduje się pulpit z przyciskami zamykającymi i otwierającymi rogatki, które dróżnik obsługuje dokładnie widząc przejazd. Dróżnik obsługując przejazd pracuje w mundurze kolejowym. W czasie obchodu torów dróżnik posługuje się radiotelefonem, przyborami sygnałowymi i kluczem do dokręcania śrub. Oprócz utrudnień związanych z poruszaniem się po kamieniach dużym zagrożeniem w tej pracy są przejeżdżające pociągi.

Dróżnik wtedy pracuje w ubraniu roboczym i kamizelce ostrzegawczej koloru pomarańczowego.

warunki społeczne

Dróżnik wykonuje swoje czynności samotnie, rzadko kontaktując się z dyżurnym ruchu albo z toromistrzem.

Transport i łączność

W czasie obsługi przejazdu może jednak dojść do sytuacji konfliktowych, np. gdy przejazd zamknięty jest długo kierowcy przychodzą do dróżnika zgłaszając pretensje.

warunki organizacyjne

W czasie obsługi przejazdu dróżnik pracuje w ruchu ciągłym po 12 godzin na zmianę w dzień i w nocy, co dwie służby ma 48 godzin wolnych. Zobowiązany jest wtedy pełnić dyżur do czasu podjęcia czynności przez zmiennika. Za każdy miesiąc przepracowany w ruchu ciągłym otrzymuje dodatkowo jeden dzień urlopu. W czasie wykonywania obchodów dróżnik pracuje po 8 godzin dziennie, tylko w dni robocze. Dróżnik wykonuje czynności ściśle określone przepisami kolejowymi i jest doraźnie kontrolowany przez zwierzchników

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Starając się o stanowisko dróżnika kandydat przechodzi badania psychotechniczne sprawdzające refleks, podzielność uwagi, poziom inteligencji i spostrzegawczości. Od wyniku tego badania zależy czy kandydat podejmie wykonywanie czynności dróżnika. Wymagania psychologiczne są bardzo wysokie, ponieważ dróżnik bierze odpowiedzialność za życie i zdrowie pasażerów pociągów, współpracowników, użytkowników dróg i swoje własne.

W tej pracy bardzo przydaje się cierpliwość, gdyż jest ona monotonna, a na posterunku zdarzają się przerwy w ruchu trwające nawet kilka godzin (szczególnie w nocy).

Dróżnik ciągle obserwuje szlak kolejowy wypatrując niezgłoszonych pociągów mając świadomość, że taka sytuacja może nie nastąpić nigdy, a gdyby się zdarzyła, mogłaby spowodować tragedię

W pracy tej może pojawić się jednak potrzeba szybkiej reakcji - np. zbliża się pociąg, a na torach stoi samochód, który akurat się zepsuł. Cierpliwość i dokładność pomocne są również w czasie obchodu torów, kiedy to dróżnik ciągle skupiony jest na obserwacji szyn i śrub. Przejście codziennie kilkunastu kilometrów po bardzo nierównym terenie wymaga dużej samodyscypliny, tym bardziej, że dróżnik narażony jest na zmienność pogody. Najważniejszą cechą w tej pracy jest duże poczucie odpowiedzialności za wykonywane czynności. Praca na kolejach jest służbą dlatego też, obowiązkowość i zdyscyplinowanie są bardzo pożądanymi cechami dróżnika.

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Kandydat na stanowisko dróżnika przechodzi szczegółowe badania lekarskie w kolejowej przychodni zdrowia. Lekarz poradni medycyny pracy ustala ogólny stan zdrowia - dróżnik ma mieć II kategorię zdrowia (ale I kategorię słuchu). Po podjęciu pracy dróżnik przechodzi badania okresowe, a gdy nie spełnia określonych wymagań dotyczących stanu zdrowia zostaje odsunięty od wykonywania czynności służbowych.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Do podjęcia pracy jako dróżnik niezbędne jest wykształcenie zasadnicze zawodowe. Po stażu pracy na stanowisku montera nawierzchni kandydat kierowany jest na kurs dróżnika przejazdowego lub dróżnika obchodowego i zdaje egzamin kwalifikacyjny. W zależności od potrzeb oddziału drogowego pracownik może posiadać jednocześnie kwalifikacje dróżnika obchodowego i dróżnika przejazdowego.

Przy przyjęciu do pracy na stanowisko dróżnika obchodowego potrzebne jest wykształcenie kolejowe w specjalizacji utrzymanie i naprawa nawierzchni kolejowych.

W całym kraju działa kilkaset szkół kolejowych, zlokalizowanych w miastach, w których są duże węzły kolejowe.

MOŻLIWOŚCI AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

Transport i łączność

Dróżnik może podnosić swoje kwalifikacje uczestnicząc w kursach spawacza, kowala lub operatora lekkiego sprzętu. Po pięciu latach pracy w służbie drogowej PKP może odbyć sześciomiesięczny kurs na toromistrza. Jako toromistrz może awansować na stanowisko zastępcy naczelnika sekcji drogowej.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

Do pracy w PKP przyjmowane są osoby poniżej 35 roku życia.

ZAWODY POKREWNE

dyżurny ruchu kolejowego
parkingowy
rewident taboru kolejowego

LITERATURA

Nowe sygnały - tygodnik wydawany przez Kolejową Oficynę Wydawniczą.

Wolna droga - miesięcznik NSZZ Solidarność.

Przegląd kolejowy - miesięcznik wydawany przez Kolejową Oficynę Wydawniczą.

Engelhardt J., Wardecki W., Zalewski P., *Transport kolejowy*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza 1995 .

150 lat kolei na ziemiach polskich - album, Kolejowa Oficyna Wydawnicza 1995 .

Klasyfikacja zawodów i specjalności, tom V zeszyt 7, Ministerstwo Pracy i Polityki Socjalnej.

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚĆ ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Dróżnik** - (7120402), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 634 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	56
Kujawsko-pomorskie	40
Lubelskie	27
Lubuskie	32
Łódzkie	32
Małopolskie	35
Mazowieckie	51
Opolskie	14
Podkarpackie	32

Podlaskie	15
Pomorskie	44
Śląskie	74
Świętokrzyskie	17
Warmińsko-mazurskie	48
Wielkopolskie	70
Zachodniopomorskie	47

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Dróżnik** wynosiła 21. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	1
Kujawsko-pomorskie	2
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	1
Małopolskie	0
Mazowieckie	3
Opolskie	0
Podkarpackie	2

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	10
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	2

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Robotnicy budowy dróg i pokrewni wynosiło 1652,98. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	1480,74
Kujawsko-pomorskie	1841,56
Lubelskie	1370,54
Lubuskie	1647,79
Łódzkie	1578,3
Małopolskie	1550,68
Mazowieckie	1925,61
Opolskie	1628,75
Podkarpackie	1589,56

Podlaskie	1637,38
Pomorskie	1728,29
Śląskie	1650,2
Świętokrzyskie	1330,44
Warmińsko-mazurskie	1761,98
Wielkopolskie	1693,84
Zachodniopomorskie	1692,56

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Robotnicy budowy dróg i pokrewni, wynosiła 24395. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	1699
Kujawsko-pomorskie	1312
Lubelskie	1390
Lubuskie	397
Łódzkie	2053
Małopolskie	2759
Mazowieckie	3112
Opolskie	581
Podkarpackie	826

Podlaskie	593
Pomorskie	1514
Śląskie	3184
Świętokrzyskie	699
Warmińsko-mazurskie	729
Wielkopolskie	2364
Zachodniopomorskie	1183

Transport i łączność

Transport i łączność

MASZYNISTA

kod: 8311

inne nazwy zawodu :

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Maszynista obsługuje lokomotywy lub zespoły trakcyjne w jazdach pociągowych, manewrowych i roboczych.

Maszynista może prowadzić lokomotywy pociągów pasażerskich lub towarowych w obsadzie jednoosobowej lub w dwuosobowej z pomocnikiem. Elektryczne zespoły trakcyjne (tzw. jednostki elektryczne) prowadzi w obsadzie jednoosobowej.

Maszynista jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo ruchu pociągów i manewrów, tj. za bezpieczeństwo podróżnych, taboru, ładunków i współpracowników. Odpowiada również za punktualną jazdę zgodną z rozkładem jazdy.

Pracę maszynisty koordynuje dyspozytor lokomotywowni u którego zgłasza się rozpoczynając pracę i któremu po skończeniu służby zdaje wykaz pracy i taśmę z szybkościomierza rejestrującą czas pracy, szybkość, hamowania, obsługę czuwaka. Prowadząc pociąg maszynista dostosowuje szybkość do przepisów kolejowych, rozkładu jazdy i warunków trasy. W czasie jazdy uważnie obserwuje szlak kolejowy i reaguje na wszelkie sygnały podawane na tarczach, semaforach i sygnały ręczne; analizuje sytuację na trasie w celu wyeliminowania zagrożeń. Jednocześnie obsługuje pulpity sterownicze obserwując wskazania szybkościomierza, wskaźniki manometrów, amperomierzy i woltomierzy.

Maszynista prowadzący elektryczny zespół trakcyjny otwiera i zamyka drzwi podczas postoju na stacji. W obsadzie jednoosobowej stosowany jest czuwak, który maszynista co 50 sekund musi skasować, gdyż w przeciwnym razie pociąg zostanie zahamowany. Oprócz czuwaka maszynista obsługuje inne urządzenie zabezpieczające, a mianowicie samoczynne hamowanie pociągu (SHP).

SHP uruchamiane jest przez elektromagnes umieszczony na szynie i jeżeli nie zostanie skasowane to zatrzymuje pociąg.

W czasie prowadzenia pociągów towarowych z maszynistą bardzo często pracuje pomocnik, który sam nie może obsługiwać lokomotywy, a którego zadaniem jest obserwacja szlaku i sygnałów. Po zestawieniu pociągu pomocnik dopina lokomotywę do wagonów i zawiesza sygnały końcowe na pociągu oraz sprawdza czy pod wagonami manewrowi nie pozostawili płozów hamulcowych. Na stacji docelowej pomocnik odłącza lokomotywę i zdejmuje sygnały końcowe z ostatniego wagonu.

Do zadań pomocnika należy przeprowadzenie oględzin technicznych lokomotywy oraz sprawdzenie stanu paliwa, oleju i piasku.

Maszyniści pracują także na lokomotywach manewrowych przeprowadzając rozrząd wagonów na stacjach i obsługując bocznice.

Służba drogowa PKP zatrudnia maszynistów do prowadzenia pociągów roboczych i lekkich pojazdów kolejowych (drezyn motorowych) używanych do naprawy, utrzymania i budowy torów.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne i środowisko pracy

Miejszem pracy maszynisty jest kabina lokomotywy spalinowej, lokomotywy elektrycznej, elektrycznego zespołu trakcyjnego lub kabina lekkiego pojazdu kolejowego (drezyny motorowej). Z kabiny musi być bardzo dobra widoczność w kierunku jazdy. Maszynista siedzi za pulpitem sterowniczym na którym znajduje się kilkanaście wskaźników i kilkanaście przełączników oraz drążek regulacyjny szybkości i rączka hamulca. Dokładnej znajomości pulpitu nabywa w czasie stażu. W lokomotywie znajduje się radiotelefon, który zapewnia łączność z dyspozytorem w lokomotywowni, dyżurnymi ruchu w nastawni i drużyną konduktorską. Pomocą służą rozkład jazdy i zegar.

Transport i łączność

Maszynista prowadzi dziennik pokładowy, w którym zapisuje wszelkie usterki lokomotywy. W czasie pracy maszynista narażony jest na hałas i wibracje, co może być przyczyną uszkodzeń słuchu i zwyrodnień kręgosłupa. Również bywa narażony na działanie pola elektromagnetycznego i porażenie prądem elektrycznym wysokiego napięcia. Maszynista pełni służbę w mundurze kolejowym, a pomocnik i kierowca drezyny w ubraniu roboczym.

warunki społeczne

Maszynista pracuje w lokomotywie sam lub z pomocnikiem za którego jest odpowiedzialny. W czasie pracy ma kontakt z dyżurnymi ruchu drogą radiową. Specyficzną formą kontaktowania się są na kolejach wszelkie sygnały kolejowe. Maszynista obdarza swoich współpracowników całkowitym zaufaniem i podporządkowuje się sygnałom na semaforach, na tarczach, rozkazom na piśmie i sygnałom podawanym ręcznie. Sam również nadaje sygnały syreną lokomotywy, np. sygnał "Bacność" przy wjeździe na perony ostrzegając podróżnych, albo przy dojeżdżaniu do przejazdu kolejowego.

W czasie jazdy pociągami pasażerskimi maszynista współpracuje z drużyną konduktorską lub z drużyną manewrową w czasie jej pracy.

warunki organizacyjne

Maszynista pracuje w ruchu ciągłym nazywanym na kolejach turnusem. W turnusie pracuje po 12 godzin najpierw w dzień, a po 24 godzinach w nocy, po której ma 48 godzin wolnych. W systemie tym za każdy przepracowany miesiąc przysługuje 1 dzień wolny dodatkowo. W czasie pełnienia służby wykonuje polecenia dyżurnego ruchu i ściśle przestrzega przepisów kolejowych.

Administracyjnie podlega naczelnikowi i dyspozytorowi lokomotywowni.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Kandydat do pracy na stanowisko maszynisty przechodzi badania psychotechniczne w kolejowej pracowni psychologicznej. Badania te sprawdzają refleks i podzielność uwagi, zdolność koncentracji i poziom zdolności intelektualnych kandydata, a więc umiejętności niezbędne w pracy. Maszynista pracuje skupiony na obserwacji sygnałów i pulpitu, musi szybko analizować sytuację i szybko podejmować decyzje, które przesądzą o życiu i zdrowiu wielu ludzi. Jazda zazwyczaj trwa kilka godzin i maszynista jest ciągle w napięciu psychicznym, a nie może sobie pozwolić na odpoczynek; wymaga to samokontroli i opanowania emocji. Osoba pracująca na tym stanowisku musi być odpowiedzialna i rozważna, a jednocześnie mieć dużą wyobraźnię. Wyobraźnia konieczna jest do przewidywania konsekwencji podejmowanych decyzji. Hamowanie pociągu wymaga dużej precyzji i maszynista ma zatrzymać go przy peronie w określonym miejscu - nie może zostawić ostatnich wagonów gdzieś "w polu", albo przejechać za daleko do przodu. Prowadzenie pociągu w warunkach normalnych wymaga dokładności i ciągłej czujności, a zdarzają się również sytuacje nietypowe, gdy maszynista ma wykazać się dużym wyczuciem.

Pociąg trzeba prowadzić w każdych warunkach atmosferycznych, w czasie gęstej mgły, śnieżyicy lub ulewy. Zdarzają się awarie torów lub barykady na torach ustawione przez chuliganów. Zagrożeniem dla ruchu pociągów są błędy współpracowników lub awarie urządzeń sterowniczych. We wszystkich tych sytuacjach refleks i szybka decyzja mogą uchronić przed katastrofą. Rozwaga i dokładność potrzebne są do przestrzegania przepisów i prowadzenie pociągu zgodnie z rozkładem jazdy. Wykluczona jest brawurowa jazda powyżej określonych przez rozkład jazdy szybkości oraz konieczne są spokojne hamowania, by pasażerom nie pospadały bagaże na głowy.

Do wykonywania tej pracy przydatne są zainteresowania techniczne, zwłaszcza elektrotechniczne oraz geograficzne.

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Transport i łączność

Kandydat do pracy na stanowisko maszynisty przechodzi szczegółowe badanie lekarskie w kolejowych przychodniach.

Do pracy w tym zawodzie potrzebna jest I kategoria zdrowia (w tym I kategoria słuchu i I kategoria wzroku).

Do uzyskania I kategorii stanu zdrowia potrzebna jest wysoka sprawność całego organizmu łącznie z bardzo dobrym stanem zębów. Przeciwwskazaniem do wykonywania zawodu jest praktycznie każde schorzenie.

Maszynista, który utraci zdolność do pracy ze względu na stan zdrowia przechodzi do pracy warsztatowej w lokomotywowni.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Do podjęcia pracy w tym zawodzie konieczne jest średnie wykształcenie techniczne, najlepiej elektrotechniczne albo kolejowe.

Kandydat odbywa staż jako pomocnik maszynisty i po przejechaniu 10 000 km zostaje skierowany na specjalny kurs. Po ukończeniu kursu zdaje egzamin praktyczny i teoretyczny ze znajomości przepisów kolejowych. Egzaminy takie odbywają się w lokomotywowni, a w skład komisji egzaminacyjnej wchodzi przedstawiciele Dyrekcji Okręgowych Kolei.

Inną drogą zdobycia zawodu maszynisty jest przejście ze stanowiska monter w lokomotywowni na stanowisko pomocnika i po trzech latach stażu (po kursie na maszynistę) zdanie egzaminu.

W całym kraju istnieje około 20 techników kolejowych i od kilku do kilkunastu techników o kierunku elektromechanicznym w każdym województwie.

MOŻLIWOŚCI AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

Maszynista nie ma dużej możliwości awansu w hierarchii organizacyjnej, jednak część kadry administracyjnej lokomotywowni to byli maszyniści, np. dyspozytorzy i instruktorzy.

MOŻLIWOŚCI PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

Do pracy tej przyjmowani są mężczyźni do 30 roku życia z uwagi na długi okres przygotowania do zawodu i duże wymagania zdrowotne.

ZAWODY POKREWNE

kierowca

maszynista maszyn dźwigowo-transportowych

LITERATURA

Nowe sygnały - tygodnik wydawany przez Kolejową Oficynę Wydawniczą.

Wolna droga - miesięcznik NSZZ Solidarność.

Przegląd kolejowy - miesięcznik wydawany przez Kolejową Oficynę Wydawniczą.

Engelhardt J., Wardecki W., Zalewski P., *Transport kolejowy*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza 1995 .

150 lat kolei na ziemiach polskich - album, Kolejowa Oficyna Wydawnicza 1995 .

Klasyfikacja zawodów i specjalności, tom V zeszyt 8, Ministerstwo Pracy i Polityki Socjalnej, Warszawa 1995.

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚĆ ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Maszynista silników i kotłów parowych** - (81602), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 8482 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	1034
Kujawsko-pomorskie	539
Lubelskie	610
Lubuskie	434
Łódzkie	411
Małopolskie	503
Mazowieckie	796
Opolskie	265
Podkarpackie	369

Podlaskie	387
Pomorskie	585
Śląskie	686
Świętokrzyskie	136
Warmińsko-mazurskie	612
Wielkopolskie	408
Zachodniopomorskie	707

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Maszynista silników i kotłów parowych** wynosiła 2021. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	169
Kujawsko-pomorskie	52
Lubelskie	227
Lubuskie	104
Łódzkie	88
Małopolskie	130
Mazowieckie	268
Opolskie	111
Podkarpackie	94

Podlaskie	117
Pomorskie	71
Śląskie	172
Świętokrzyskie	106
Warmińsko-mazurskie	143
Wielkopolskie	92
Zachodniopomorskie	77

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Maszyniści silników, kotłów parowych i pokrewni wynosiło 1987,47. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	1790,5
Kujawsko-pomorskie	1778,05
Lubelskie	1633,45
Lubuskie	1509,33
Łódzkie	2017,9
Małopolskie	1613
Mazowieckie	2314,85
Opolskie	2053,32
Podkarpackie	1709,21

Podlaskie	1868,76
Pomorskie	2165,54
Śląskie	2315,56
Świętokrzyskie	1901,54
Warmińsko-mazurskie	1857,6
Wielkopolskie	2187,29
Zachodniopomorskie	2164,07

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Maszyniści silników, kotłów parowych i pokrewni, wynosiła 24369. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	1832
Kujawsko-pomorskie	1237
Lubelskie	1225
Lubuskie	972
Łódzkie	1777
Małopolskie	1887
Mazowieckie	1738
Opolskie	732
Podkarpackie	1338

Podlaskie	724
Pomorskie	1409
Śląskie	3595
Świętokrzyskie	812
Warmińsko-mazurskie	1038
Wielkopolskie	3027
Zachodniopomorskie	1026

Transport i łączność

Transport i łączność

DYŻURNY RUCHU

kod: 831202

inne nazwy zawodu :

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Dyżurny ruchu organizuje pracę stacji kolejowej, nadzoruje bezpieczne prowadzenie ruchu pociągów na szlakach kolejowych, czynności związane z manewrowaniem pociągami i pracowników pełniących służbę. Na małych stacjach pracuje jeden dyżurny ruchu, natomiast na dużych stacjach ruch pociągów nadzoruje i kilku dyżurnych. Każdy z nich ma ściśle określony rejon pracy i obowiązki dokładnie określone regulaminem. Nadzór nad całością pracy stacji sprawuje wtedy dysponujący dyżurny ruchu, mając do pomocy dyżurnych ruchu na peronach i dyżurnego ruchu odpowiedzialnego za manewry na stacji i ruch towarowy.

Podstawowym zadaniem dysponującego dyżurnego ruchu jest przygotowanie przejazdu pociągu przez stację. W tym celu wyświetla semafor wjazdowy, a następnie semafor wyjazdowy. Dla wyświetlenia na semaforze sygnału "wolna droga" dyżurny ruchu zamawia ustawienia odpowiednich rozjazdów u nastawniczych, obsługuje blokadę stacyjną i plan świetlny stacji. Znajomość obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym różnych typów, dyżurny nabywa w trakcie nauki w technikum kolejowym, a potem w trakcie praktyki i pracy zawodowej. Informacje o pociągach otrzymuje telefonicznie z sąsiedniej stacji, zapisując w dzienniku ruchu godziny przyjazdów i odjazdów. Przed wyprawieniem pociągu na trasę, dyżurny powiadamia telefonicznie o tym fakcie następną stację.

W czasie pełnienia służby dyżurny ruchu na zmianę: obsługuje środki łączności i urządzenia sterowania ruchem kolejowym, prowadzi zapisy w dokumentacji i podchodzi do okien obserwując przejeżdżające pociągi, sprawdzając czy nie ma przeszkód do jazdy i podaje sygnały ręczne. Dyżurny ruchu musi znać doskonale przepisy kolejowe i umieć zastosować je w różnych sytuacjach. Szczególną odpowiedzialność za bezpieczeństwo podróżnych i współpracowników ponosi dyżurny ruchu prowadząc ruch kolejowy w czasie awarii torów lub urządzeń sterowania ruchem. Na stacjach o dużym ruchu pociągów pasażerskich na peronach znajdują się posterunki dyżurnych ruchu. Dyżurny peronowy sprawdza czy tor na wjazd pociągu jest wolny i daje zgodę na wjazd dyżurnemu ruchu dysponującemu naciskając guzik w blokadzie, następnie obserwuje wjazd pociągu, ruch podróżnych na peronie podczas postoju i po zamknięciu wszystkich drzwi w pociągu daje sygnał kierownikowi pociągu do odjazdu tzw. "lizakiem" oraz obserwuje pociąg do czasu wyjazdu z peronu. Dyżurny peronowy nadzoruje zestawienie pociągów pasażerskich rozpoczynających bieg na stacji oraz nadzoruje wystawianie i włączanie wagonów do pociągów przelotowych wydając polecenia manewrowym.

Dyżurny peronowy udziela informacji podróżnym, wypisuje rozkazy, obsługuje telefony i radiotelefony a wykonywane czynności rejestruje w dokumentacji Praca dyżurnych ruchu ma zapewnić zgodnie z rozkładem jazdy prowadzenie ruchu pociągów pasażerskich i towarowych .

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Dyżurny ruchu pracuje w nastawni albo na posterunkach na peronach lub na terenie stacji towarowej, gdzie nadzoruje pracę manewrową. Nastawnia wyposażona jest w urządzenia sterowania ruchem kolejowym do których należą: blokada stacyjna, blokady liniowe, plan schematyczny stacji ze świetlnymi wskaźnikami, przekładnie rozjazdów, a które dyżurny obsługuje, by zapewnić bezpieczeństwo ruchu pociągów i manewrów. Do wykonania czynności służbowych niezbędne są środki łączności.

Transport i łączność

Dyżurny ruchu ma łączność radiową z maszynistami, manewrowymi i personelem pracującym na torach oraz bardzo sprawną łączność telefoniczną: wewnętrzną sieć telefoniczną PKP, telefon pocztowy, telefony bezpośrednio z najważniejszymi posterunkami i dyspozytorami oraz lokalną łączność z sąsiednimi stacjami i wewnątrz stacji.

Do wydawania poleceń i ostrzegania współpracowników używa również megafonów i przyborów sygnałowych. Istotną rolę w pracy dyżurnego stanowi prowadzenie dokumentacji; w nastawni znajduje się kilkanaście różnego rodzaju książek kontroli i dzienników. Konieczne w tej pracy są: rozkład jazdy i zegar. Dyżurny ruchu obsługuje również wyłączniki sieci trakcyjnej, korzystając wtedy ze specjalnego obuwia i rękawic. Pracę swoją dyżurny ruchu wykonuje w mundurze kolejowym.

warunki społeczne

Dyżurny ruchu kieruje zespołem ludzi pracujących przy prowadzeniu ruchu pociągów i jednocześnie wykonuje polecenia dyspozytora. Administracyjnie dyżurny ruchu podlega naczelnikowi stacji, który doraźnie kontroluje jego pracę. Pracę dyżurnego doraźnie nadzoruje również kontroler ruchu kolejowego. Komunikowanie się ze współpracownikami za pomocą urządzeń łączności, bezpośrednio lub za pomocą sygnałów kolejowych to podstawowe czynności w pracy dyżurnego ruchu. W czasie służby dyżurny przyjmuje i wydaje również polecenia na piśmie. Bardzo często dyżurny ruchu kontaktuje się z ludźmi pracując na posterunku na peronie kiedy udziela informacji podróznym.

warunki organizacyjne

Dyżurny ruchu pracuje w systemie pracy ciągłej nazywanej na kolejach turnusem. W turnusie pracuje po 12 godzin najpierw w dzień a po 24 godzinach w nocy, po której ma 48 godzin wolnych. W systemie tym przysługuje za każdy przepracowany miesiąc 1 dzień wolny dodatkowo. Dyżurny ruchu zobowiązany jest do pełnienia swoich czynności do czasu ich przejęcia przez zmiennika. Wszystkie swoje obowiązki dyżurny ruchu wypełnia ściśle według przepisów kolejowych, doraźnych zarządzeń i poleceń dyspozytora.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

W pracy dyżurnego ruchu potrzebne są rozwaga i opanowanie, gdyż wykonywane czynności wymagają ciągłego skupienia na nich uwagi i podejmowania nieustannie decyzji, które decydują o bezpieczeństwie wielu ludzi. Dyżurny ruchu musi również kontrolować swoje reakcje w czasie awarii, zagrożeń i wypadków kolejowych, powinien panować nad swoimi emocjami, by nie powodować konfliktów w pracy i tym samym nie stwarzać zagrożeń dla ruchu pociągów. W czasie pracy na peronie może spotykać się z sytuacjami konfliktowymi, kiedy w czasie opóźnienia pociągów podróżni przychodzą do dyżurnego ruchu z żalami i pretensjami. Dyżurny reprezentując przedsiębiorstwo PKP, powinien wtedy być uprzejmy i nie może okazywać niechęci czy zdenerwowania.

Dyżurny ruchu ciągle obserwuje pociągi, tory i czynności innych pracowników, a także urządzenia sterowania ruchem do czego niezbędne są spostrzegawczość i dobry refleks. Dyżurny ruchu często prowadzi ruch w rejonach, których nie widzi wydając polecenia środkami łączności i blokadą stacyjną, dlatego niezbędna jest wtedy duża wyobraźnia. Dyżurny najpierw układa plan działania, a potem konsekwentnie go realizuje. Każdy jego ruch i każde jego słowo mogą mieć poważne następstwa, dlatego swoje czynności wykonuje szybko i bardzo uważnie. Konieczne jest również podzielność uwagi, gdyż dyżurny często wykonuje kilka czynności jednocześnie, np. prowadzi rozmowę telefoniczną, zapisuje godziny przyjazdu i odjazdu pociągu i obserwuje przejeżdżającą lokomotywę manewrową. Podczas pełnienia obowiązków dyżurny dokładnie przestrzega rozkładu jazdy i wszelkich przepisów, a także wykonuje polecenia dyspozytora, co wymaga zdyscyplinowania i obowiązkowości. Do obowiązków dyżurnego ruchu należy również nadzorowanie i organizacja pracy personelu kolejowego na stacji w czym pomagają mu zdolności kierownicze i organizatorskie

Transport i łączność

Kandydat do pracy na stanowisku dyżurnego ruchu przechodzi badania psychotechniczne sprawdzające refleks, podzielność uwagi, poziom inteligencji i spostrzegawczość w kolejowej pracowni psychologicznej.

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Kandydat do pracy poddawany jest szczegółowym badaniom lekarskim w kolejowej służbie zdrowia. Lekarz poradni medycyny pracy określa ogólny stan zdrowia (dyżurny ruchu może mieć II kategorię zdrowia, w tym II kategorię w ocenie wzroku, ale I kategorię w ocenie słuchu). Po podjęciu pracy przechodzi okresowe badania lekarskie i jeśli nie spełnia określonych wymogów dotyczących stanu zdrowia, to zostaje odsunięty od pełnienia czynności służbowych.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Na stanowisko dyżurnego ruchu najchętniej przyjmowani są absolwenci technikum kolejowego o specjalizacji: ruch i przewozy kolejowe. Po roku stażu zdają oni egzamin na referenta i mogą wykonywać czynności służbowe. Jeżeli kandydat ma inne wykształcenie średnie techniczne, to po dwóch latach stażu na kolejach kierowany jest na kurs dyżurnego ruchu i po zdaniu stosownego egzaminu może podjąć obowiązki służbowe. Inną drogą zdobycia jest awans z niższych stanowisk w służbie handlowo - przewozowej PKP.

W całym kraju istnieje około 20 techników kolejowych.

MOŻLIWOŚĆ AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ.

Dyżurny ruchu ma ograniczone możliwości awansu na stanowiska w administracji i organach kontrolnych w PKP. Może natomiast uzyskać wyższą klasę w swojej specjalności i osiągać wyższe zarobki.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH.

Do pracy w PKP przyjmowane są osoby do 35 roku życia.

ZAWODY POKREWNE.

kontroler ruchu lotniczego
technik transportu kolejowego

LITERATURA

Nowe sygnały - tygodnik wydawany przez Kolejową Oficynę Wydawniczą.

Wolna droga - miesięcznik NSZZ Solidarność.

Przegląd kolejowy - miesięcznik wydawany przez Kolejową Oficynę Wydawniczą.

Engelhardt J., Wardecki W., Zalewski P., *Transport kolejowy*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza 1995 .

150 lat kolei na ziemiach polskich - album, Kolejowa Oficyna Wydawnicza 1995 .

Klasyfikacja zawodów i specjalności, tom V zeszyt 8, Ministerstwo Pracy i Polityki Socjalnej, Warszawa 1995.

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚĆ ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE.

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Dyżurny ruchu kolejowego** - (8310201), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 460 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	54
Kujawsko-pomorskie	32
Lubelskie	19
Lubuskie	20
Łódzkie	17
Małopolskie	23
Mazowieckie	27
Opolskie	7
Podkarpackie	11

Podlaskie	7
Pomorskie	75
Śląskie	67
Świętokrzyskie	11
Warmińsko-mazurskie	28
Wielkopolskie	46
Zachodniopomorskie	16

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Dyżurny ruchu kolejowego** wynosiła 11. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	2
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	9
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Dyżurni ruchu, manewrowi i pokrewni wynosiło 1995,44. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	1950,37
Kujawsko-pomorskie	2078,4
Lubelskie	2001,78
Lubuskie	1903,85
Łódzkie	1969,79
Małopolskie	1968,6
Mazowieckie	2072,54
Opolskie	2049,48
Podkarpackie	1836,85

Podlaskie	1874,68
Pomorskie	1980,66
Śląskie	2084,71
Świętokrzyskie	2101,17
Warmińsko-mazurskie	1825,03
Wielkopolskie	2039,54
Zachodniopomorskie	1926,3

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Dyżurni ruchu, manewrowi i pokrewni, wynosiła 38430. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	4672
Kujawsko-pomorskie	870
Lubelskie	2640
Lubuskie	564
Łódzkie	2358
Małopolskie	3554
Mazowieckie	3571
Opolskie	948
Podkarpackie	1966

Podlaskie	882
Pomorskie	2264
Śląskie	7166
Świętokrzyskie	714
Warmińsko-mazurskie	1206
Wielkopolskie	2599
Zachodniopomorskie	2456

Transport i łączność

MANEWROWY

kod: 831203

inne nazwy zawodu :

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Manewrowy pracuje w kilkuosobowym zespole, którego kierownikiem jest ustawiacz.

Praca zespołu manewrowego polega na łączeniu i rozłączaniu wagonów w składach pociągów oraz obsłudze bocznic kolejowych zakładów przemysłowych. Przyjeżdżające do stacji pociągi mają w swoim składzie wagony towarowe przeznaczone dla różnych zakładów przemysłowych. Manewrowi dokonują rozrządu pociągu, czyli rozłączają poszczególne wagony i grupują je na torach, w ten sposób przygotowują składy wagonów do odstawienia na poszczególne bocznic.

Rozrząd składu pociągu odbywa się systemem płaskim, czyli odrzutu wagonów lub systemem grawitacyjnym - za pomocą górki rozrządowej. Podczas rozrządu płaskiego ustawiacz odłącza wagon od składu i podaje sygnał ręczny maszyniście, który rozpędza skład i nagle hamuje, co powoduje odrzucenie wagonu. W tym czasie jeden z manewrowych przekłada rozjazd na odpowiedni tor, gdzie grupuje się wagony danej relacji, a inny manewrowy hamuje wagon za pomocą hamulca ręcznego (tzw. płoza hamulcowego).

Przy rozrządzaniu pociągów metodą grawitacyjną, po spisaniu wagonów, skład wpychany jest na grzbiet górki rozrządowej.

Każdy z pracowników biorących udział w manewrach otrzymuje kartę rozrządową z informacjami niezbędnymi do pracy .

Jeden manewrowy przygotowuje skład wagonów luzując sprzęgi śrubowe łączące wagony. Następny, z pomocą drażka zrzuca sprzęg łączeniowy bezpośrednio przed staczeniem wagonu z górki na odpowiedni tor relacyjny. Kolejny manewrowy hamuje wagony przy użyciu płoza hamulcowego, tak aby staczane wagony nie uderzały zbyt mocno w już stojące i tak, by nie zatrzymywały się zbyt daleko od stojących wagonów. W czasie zestawiania pociągów manewrowi dokonują łączenia poszczególnych wagonów oraz łączą przewody hamulcowe.

Zespół manewrowy może również wyłączyć z pociągu pojedynczy wagon, np. z powodu złego stanu technicznego albo włączyć dodatkowy, np. do pociągu pasażerskiego wagon sypialny. Manewry takie wykonywane są metodą odstawiania wagonów, tzn przyłączenia wagonów do lokomotywy i jeździe z wagonami do miejsca przeznaczenia. Metodą tą wykonuje się wszystkie manewry wagonów z podróznymi i towarowych z ładunkami niebezpiecznymi.

W czasie jazd manewrowych lokomotywa często pcha skład wagonów i wtedy obowiązkiem manewrowego jest pilotowanie składu, czyli jazda na stopniu pierwszego pchanego wagonu, obserwacja drogi i podanie sygnału "stój" maszyniście kiedy istnieje zagrożenie dla ruchu.

Drużyna manewrowa wyposażona jest w przybory sygnalizacyjne (gwizdek i chorągiewkę) oraz radiotelefony dzięki czemu ma bezpośredni kontakt z maszynistą, dyżurnym ruchu i nastawniczymi, którzy ustawiają drogi przebiegów dla jazd manewrowych. Praca manewrowych jest bezpieczna, jeżeli jest wykonywana zgodnie z przepisami bhp i postanowieniami regulaminu technicznego stacji.

Do zadań zespołu manewrowego należy obsługa bocznic, kiedy podstawiane są wagony dla zakładów przemysłowych i zabierane wagony do stacji kolejowej. Manewrowi wykonują wtedy wszystkie podstawowe czynności, tj: łączą i rozłączają wagony, przestawiają zwrotnice, zabezpieczają wagony przed zbiegnięciem płozami hamulcowymi. Obowiązkiem ustawiacza jest przestrzeganie ustalonych godzin obsługi każdej z bocznic.

Do dodatkowych zadań manewrowych może należeć sprawdzanie stanu technicznego rozjazdów i ich konserwacja (smarowanie), wykonywanie prac porządkowych (koszenie traw na międzytorzach). Zimą odśnieżają rozjazdy i ogrzewają je specjalnymi piecykami. Manewrowi zatrudniani są również na bocznicach kolejowych, gdzie oprócz wykonywania podstawowych czynności manewrowych mogą obsługiwać urządzenia do przestawiania wagonów bez użycia lokomotywy.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Prace związane z wykonywaniem manewrów zaliczane są do niebezpiecznych za co przysługuje specjalny dodatek. Manewrowi pracują z taborom znajdującym się w ruchu jak również jeżdżą na wagonach i wchodzą pomiędzy nie. Nieustannie poruszają się po nierównych i kamienistych nawierzchniach torowiska, które podczas deszczu i mrozu, śniegu są bardzo śliskie. Manewrowi pracują w kamizelkach ostrzegawczych (koloru pomarańczowego), kasku, rękawicach i specjalnych butach - sztybletach. Praca manewrowa wykonywana jest w każdych warunkach atmosferycznych a szczególnie uciążliwa jest zimą, kiedy wagony są oblodzone. Na stacji i bocznicach znajdują się pomieszczenia socjalne, w których manewrowi mogą spędzać przerwy w pracy i zjeść posiłki, a także wykapać się po służbie.

warunki społeczne

Manewrowi pracują w kilkuosobowych zespołach i w czasie pracy porozumiewają się ze sobą bezpośrednio, radiotelefonami albo za pomocą sygnałów kolejowych. W czasie służby manewrowi kontaktują się z innymi pracownikami kolei i bocznic, które obsługują. Kontakty z innymi ludźmi są ograniczone i niezbyt intensywne w kilkunastoosobowej grupie zatrudnionej na jednej zmianie.

warunki organizacyjne

Manewrowi pracują w systemie pracy ciągłej nazywanej na kolejach turnusem. W turnusie pracują po 12 godzin najpierw w dzień, a potem w nocy, po której mają 48 godzin wolnych. Za pracę w tym systemie przysługuje 1 dzień wolny dodatkowo za każdy przepracowany miesiąc. Czynności robocze manewrowi wykonują ściśle według przepisów kolejowych i przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy. W czasie pełnienia służby nadzorowani są przez dyżurnego ruchu i doraźnie przez naczelnika stacji i kontrolera ruchu.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Kandydat do pracy na stanowisku manewrowego przechodzi badania psychotechniczne w kolejowej pracowni psychologicznej. Badania te sprawdzają refleks, podzielność uwagi, zdolność koncentracji, poziom inteligencji i jeżeli kandydat spełnia określone wymogi, to może zostać dopuszczony do pełnienia czynności manewrowego. W pracy tej konieczna jest rozwaga i odpowiedzialność, gdyż manewrowi wykonują swoje zadania w warunkach niebezpiecznych dla własnego życia i zdrowia.

Manewrowi odpowiedzialni są za tabor kolejowy i za przesyłki przewożone wagonami i nie mogą ich uszkodzić przeprowadzając manewry lekkomyślnie. Wszystkie czynności muszą być wykonywane dokładnie i zgodnie z planem - manewrowy musi być więc zdyscyplinowany i przestrzegać przepisów. Niezbędna do wykonywania tej pracy jest spostrzegawczość. Manewrowy bowiem ciągle obserwuje swoich współpracowników bacząc na podawane przez nich sygnały ręką. Spostrzegawczość konieczna jest do poruszania się po torach w czasie ruchu taboru i do wykonywania podstawowych czynności roboczych (łapania wagonów na płozy hamulcowe, przekładania rozjazdu w odpowiednim momencie). Manewrowy powinien być odważny, ale musi powstrzymać się od wszelkiej brawury, która grozi wypadkiem. W czasie rozrządu może zdarzyć się sytuacja, gdy wagon wybije płozę hamulcową i zacznie "uciekać" co grozi katastrofą, wtedy manewrowy powinien ofiarnie ten wagon zatrzymać goniąc go z kolejną płozą hamulcową. Praca ta wymaga dużej samodyscypliny, ze względu na uciążliwe i niebezpieczne warunki pracy. Manewrowy powinien panować nad swoimi emocjami, by nie prowokować konfliktów i tym samym nie stwarzać zagrożeń w czasie pracy. Zdecydowanie pomaga w pracy, ponieważ tempo pracy jest dość szybkie a każde wahanie lub długie zastanawianie może być zagrożeniem dla własnego zdrowia (wagony w ruchu) albo grozi wykolejeniem wagonu (przełożenie rozjazdu pod kołami wagonu).

Transport i łączność

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Kandydat do pracy na stanowisku manewrowego przechodzi szczegółowe badania lekarskie w kolejowych przychodniach. Musi mieć bardzo dobry stan zdrowia I kategorii oraz bardzo dobry słuch i wzrok również I kategorii. Przeciwwskazaniem do uzyskania I kategorii zdrowia jest praktycznie każde schorzenie, a nawet braki w uzębieniu. Ponadto kandydat powinien być silny i odporny fizycznie. Po podjęciu pracy manewrowy przechodzi co roku badania okresowe i jeżeli nie spełnia określonych wymogów zostaje odsunięty od wykonywania czynności służbowych.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Kandydat do podjęcia pracy manewrowego musi mieć wykształcenie zawodowe jednak chętnie przyjmowani są też kandydaci ze średnim wykształceniem z perspektywą awansu. Po przyjęciu do pracy kandydat odbywa kurs manewrowego i po zdaniu odpowiedniego egzaminu kolejowego może pełnić swoje obowiązki. Manewrowy ze średnim wykształceniem po roku pracy na swoim stanowisku może odbyć kurs ustawiacza; natomiast manewrowy legitymujący się wykształceniem podstawowym musi przepracować cztery lata aby móc odbyć taki kurs. Przy składaniu podań o pracę preferowani są absolwenci szkół kolejowych. Pracę tę wykonują wyłącznie mężczyźni.

W całym kraju działa kilkaset szkół kolejowych, zlokalizowanych w miastach, w których są duże węzły kolejowe.

MOŻLIWOŚĆ AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

Manewrowy może zostać najpierw kierownikiem zespołu manewrowych, czyli ustawiaczem, a potem może odbyć kurs na nastawniczego. Po stażu pracy na nastawniach przy obsłudze rozjazdów może zostać skierowany przez naczelnika stacji na kurs dyżurnego ruchu i po zdaniu egzaminu pracować na tym stanowisku. Szybkość osiągania kolejnych stanowisk zależy od posiadanego wykształcenia i zaangażowania się w pracę.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

Do pracy w PKP przyjmowane są osoby do 35 roku życia. Na bocznicach i innych kolejach kandydat może być starszy, lecz wymagania zdrowotne i psychologiczne są tak samo wysokie jak w PKP.

ZAWODY POKREWNE

operator maszyn górniczych
operator urządzeń do obróbki drewna
rewident taboru kolejowego

LITERATURA

Nowe sygnały - tygodnik wydawany przez Kolejową Oficynę Wydawniczą.

Wolna droga - miesięcznik NSZZ Solidarność.

Przegląd kolejowy - miesięcznik wydawany przez Kolejową Oficynę Wydawniczą.

Engelhardt J., Wardecki W., Zalewski P., *Transport kolejowy*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza 1995 .

150 lat kolei na ziemiach polskich - album, Kolejowa Oficyna Wydawnicza 1995 .

Klasyfikacja zawodów i specjalności, tom V zeszyt 8, Ministerstwo Pracy i Polityki Socjalnej, Warszawa 1995.

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚCI ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Manewrowy** - (8310202), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 786 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	109
Kujawsko-pomorskie	55
Lubelskie	54
Lubuskie	23
Łódzkie	32
Małopolskie	48
Mazowieckie	41
Opolskie	19
Podkarpackie	34

Podlaskie	19
Pomorskie	56
Śląskie	162
Świętokrzyskie	14
Warmińsko-mazurskie	27
Wielkopolskie	57
Zachodniopomorskie	36

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Manewrowy** wynosiła 9. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	1
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	1
Mazowieckie	3
Opolskie	0
Podkarpackie	3

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	1
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Dyżurni ruchu, manewrowi i pokrewni wynosiło 1995,44. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	1950,37
Kujawsko-pomorskie	2078,4
Lubelskie	2001,78
Lubuskie	1903,85
Łódzkie	1969,79
Małopolskie	1968,6
Mazowieckie	2072,54
Opolskie	2049,48
Podkarpackie	1836,85

Podlaskie	1874,68
Pomorskie	1980,66
Śląskie	2084,71
Świętokrzyskie	2101,17
Warmińsko-mazurskie	1825,03
Wielkopolskie	2039,54
Zachodniopomorskie	1926,3

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Dyżurni ruchu, manewrowi i pokrewni, wynosiła 38430. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	4672
Kujawsko-pomorskie	870
Lubelskie	2640
Lubuskie	564
Łódzkie	2358
Małopolskie	3554
Mazowieckie	3571
Opolskie	948
Podkarpackie	1966

Podlaskie	882
Pomorskie	2264
Śląskie	7166
Świętokrzyskie	714
Warmińsko-mazurskie	1206
Wielkopolskie	2599
Zachodniopomorskie	2456

Transport i łączność

REWIDENT TABORU KOLEJOWEGO

kod: 831207

inne nazwy zawodu:

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Rewident wagonów sprawdza stan techniczny wagonów oraz działanie hamulców w pociągach.

Rewident na polecenie dyżurnego ruchu udaje się do zestawionego na stacji pociągu przygotowanego do odjazdu lub pociągu przybyłego na stację. Przechodzi wzdłuż całego składu wagonów po kolei badając stan techniczny każdego wagonu. Podczas badania posługuje się młotkiem, którym uderza w zestawy osiowe i słuchając odgłosu uderzenia stwierdza czy nie ma pęknięć. Dokładnie ogląda wagon i szuka usterek. W czasie przeglądu zwraca uwagę czy załadunek jest równomiernie rozłożony na wszystkie osie. Ważną czynnością w pracy rewidenta jest sprawdzenie daty rewizji technicznej wagonu. Po stwierdzeniu przekroczenia tej daty pomimo, że wagon jest sprawny zgłasza dyżurnemu ruchu konieczność odstawienia takiego wagonu do warsztatu. Rewident decyduje, który wagon nadaje się do ruchu, a który należy odstawić do warsztatu. Rewident odpowiedzialny jest za prawidłowe zestawienie wagonów w pociągu i sprawne hamowanie pociągu. W celu ustalenia czy pociąg będzie sprawnie hamował oblicza ciężar hamujący pociągu i przeprowadza próbę hamulców. Próba hamulców odbywa się po zestawieniu wagonów z lokomotywą, a rewident mierzy ciśnienie w przewodzie hamulcowym zakładając manometr w ostatnim wagonie.

Do rutynowych czynności rewidenta należy spisywanie z wagonów różnych danych, oraz znakowanie wagonów odpowiednimi nalepkami. W czasie, gdy nie ma wagonów do kontroli rewident pełni dyżur na posterunku wyposażonym w telefon. W czasie dyżuru prowadzi dokumentację dotyczącą stanu wagonów.

Rewident wzywany jest również do pociągów tranzytowych, gdy personel służby ruchu zauważy, że wagon w trakcie jazdy miał defekt. Rewident decyduje czy taki wagon należy z pociągu wyłączyć, czy może on dojechać do stacji końcowej.

Na małych stacjach celem skrócenia czasu obsługi odprawianych pociągów rewident pełni jednocześnie obowiązki odprawiacza pociągów i pracuje wtedy na stanowisku operatora pociągów. Oprócz czynności związanych ze sprawdzeniem stanu technicznego wagonów operator pociągów sprawdza stan przesyłek i ich zabezpieczenie przed kradzieżą oraz stan plomb. Spisuje również dane o wagonach i przesyłkach potrzebne do prowadzenia analiz pociągowych. Prowadzi wtedy dokumentację dotyczącą składów pociągów, a także dostarcza dokumenty przewozowe maszyniście zestawionego pociągu oraz odbiera dokumenty przewozowe z pociągów przybywających na stację.

Do zadań odprawiacza pociągów (operatora pociągów) należy stemplowanie listów przewozowych do ładunków przewożonych wagonami oraz uzupełnienie wszelkich dokumentów dotyczących pociągów towarowych.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne i środowisko pracy

Rewident pracuje na torach, gdzie praca ze względu na ruch taboru kolejowego zaliczana jest do niebezpiecznych. W czasie oględzin wagonów może zostać narażony na działanie niebezpiecznych dla zdrowia substancji przewożonych w wagonach (na skutek nagłego ich rozszerzania, uszkodzenia zaworu itp.).

Rewident pracuje w każdych warunkach atmosferycznych, w czasie mrozów, opadów śniegu, deszczu i upału. Utrudnieniem w pracy jest chodzenie po wąskich i nierównych międzytorzach, gdzie podczas deszczu i zimą jest ślisko. Rewident doskonale musi znać budowę różnych typów wagonów,

Transport i łączność

które bada. W czasie wykonywania czynności używa młotka rewidenckiego, manometru, a w nocy latarki. Pracuje w mundurze kolejowym i kasku ochronnym albo odzieży roboczej .

warunki społeczne

Na posterunku rewidenckim może pracować jeden lub wielu rewidentów, jednak czynności kontrolne i próby hamulców wykonuje jeden rewident. Kontakty w tej pracy z innymi ludźmi są ograniczone. Rewident współpracuje z manewrowymi i dyżurnym ruchu kontaktując się z nimi osobiście lub telefonicznie.

warunki organizacyjne

Rewident pracuje w ruchu ciągłym na kolejach nazywanym turnusem. W turnusie pracuje po 12 godzin, najpierw w dzień, a po 24 godzinach w nocy, po której ma 48 godzin wolnych. Za pracę w tym systemie za każdy przepracowany miesiąc przysługuje dodatkowy dzień wolny. W czasie pełnienia czynności podlega dyżurnemu ruchu wykonując jego polecenia oraz ściśle przestrzega przepisów kolejowych i doraźnych zarządzeń.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Praca na kolejach wymaga dużej odpowiedzialności. Każdy pracownik mający związek z ruchem kolejowym odpowiada za bezpieczeństwo pasażerów oraz stan taboru. Od decyzji rewidenta zależy życie i zdrowie wielu ludzi. Pracę swą musi wykonywać dokładnie, by wykryć wszystkie usterki wagonów. W wagonach towarowych przewożone są materiały niebezpieczne (toksyczne, wybuchowe), które w czasie wypadku kolejowego mogą spowodować katastrofę. Niektóre z wypadków kolejowych zdarzają się z powodu usterek wagonów. Oprócz dokładności pomocną cechą jest cierpliwość, gdyż rewident wykonuje ciągle te same rutynowe czynności.

Do przeprowadzania oględzin stanu technicznego wagonów konieczne są spostrzegawczość i umiejętność analizy. Cechy te niezbędne są również do poruszania się po torach, aby uniknąć wypadków związanych z ruchem taboru. Osoba pracująca na tym stanowisku powinna być również zdyscyplinowana, gdyż praca na kolei to rodzaj służby, a każdy pracownik dokładnie przestrzega przepisów bhp i instrukcji kolejowych.

W tej pracy pomagają zdolności rachunkowe, gdy rewident pełni obowiązki odprawiacza pociągów i przeprowadza analizy pociągowe. Pomaga również panowanie nad swoimi emocjami, aby nie powodować konfliktów w pracy i tym samym nie stwarzać zagrożeń związanych z ruchem pociągów, oraz umiejętność przyswajania nowych wiadomości w związku z unowocześnianiem taboru kolejowego oraz wprowadzaniem nowych zarządzeń i instrukcji.

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Kandydat do pracy na stanowisku rewidenta przechodzi szczegółowe badania lekarskie w kolejowych przychodniach zdrowia. Lekarz poradni medycyny pracy określa ogólny stan zdrowia - może on być II kategorii. Kandydat do tej pracy może mieć II kategorię wzroku, ale bardzo dobry słuch (kategorii I).

Po podjęciu pracy rewident przechodzi okresowe badania lekarskie i jeżeli nie spełnia określonych wymogów dotyczących stanu zdrowia to zostaje odsunięty od pełnienia czynności służbowych.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Do podjęcia pracy w zawodzie rewidenta potrzebne jest wykształcenie zawodowe. Po krótkim stażu i wykazaniu się znajomością przepisów kolejowych kandydat zdaje egzamin na rewidenta wagonów i może podjąć wykonywanie czynności służbowych. Do pracy tej najchętniej przyjmowani są absolwenci szkół kolejowych. Na stanowisku rewidenta wagonów pracują tylko mężczyźni, kobiety natomiast zatrudniane są na stanowiskach odprawiacza pociągów.

Transport i łączność

W całym kraju działa kilkaset szkół kolejowych, zlokalizowanych w miastach, w których są duże węzły kolejowe.

MOŻLIWOŚCI AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

Rewident nie ma możliwości awansu w hierarchii organizacyjnej. Może natomiast podnosić swoje kwalifikacje i zmienić stanowisko pracy w obrębie PKP, na takie gdzie awans jest możliwy

MOŻLIWOŚCI PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

Do pracy w PKP przyjmowane są osoby do 35 roku życia.

ZAWODY POKREWNE

dróżnik
manewrowy
dyżurny ruchu kolejowego

LITERATURA

Nowe sygnały - tygodnik wydawany przez Kolejową Oficynę Wydawniczą.

Wolna droga - miesięcznik NSZZ Solidarność.

Przegląd kolejowy - miesięcznik wydawany przez Kolejową Oficynę Wydawniczą.

Engelhardt J., Wardecki W., Zalewski P., *Transport kolejowy*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza 1995 .

150 lat kolei na ziemiach polskich - album, Kolejowa Oficyna Wydawnicza 1995.

Klasyfikacja zawodów i specjalności, tom V zeszyt 8, Ministerstwo Pracy i Polityki Socjalnej, Warszawa 1995.

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚĆ ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Rewident taboru kolejowego** - (8310206), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 93 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	8
Kujawsko-pomorskie	8
Lubelskie	6
Lubuskie	7
Łódzkie	7
Małopolskie	3
Mazowieckie	8
Opolskie	4
Podkarpackie	6

Podlaskie	2
Pomorskie	5
Śląskie	11
Świętokrzyskie	1
Warmińsko-mazurskie	3
Wielkopolskie	6
Zachodniopomorskie	8

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Rewident taboru kolejowego** wynosiła 0. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Dyżurni ruchu, manewrowi i pokrewni wynosiło 1995,44. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	1950,37
Kujawsko-pomorskie	2078,4
Lubelskie	2001,78
Lubuskie	1903,85
Łódzkie	1969,79
Małopolskie	1968,6
Mazowieckie	2072,54
Opolskie	2049,48
Podkarpackie	1836,85

Podlaskie	1874,68
Pomorskie	1980,66
Śląskie	2084,71
Świętokrzyskie	2101,17
Warmińsko-mazurskie	1825,03
Wielkopolskie	2039,54
Zachodniopomorskie	1926,3

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Dyżurni ruchu, manewrowi i pokrewni, wynosiła 38430. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	4672
Kujawsko-pomorskie	870
Lubelskie	2640
Lubuskie	564
Łódzkie	2358
Małopolskie	3554
Mazowieckie	3571
Opolskie	948
Podkarpackie	1966

Podlaskie	882
Pomorskie	2264
Śląskie	7166
Świętokrzyskie	714
Warmińsko-mazurskie	1206
Wielkopolskie	2599
Zachodniopomorskie	2456

Transport i łączność

XVII.B.TRANSPORT SAMOCHODOWY

SPEDYTOR

kod: 342204

inne nazwy zawodu:

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Głównym celem pracy spedytora jest organizacja przewozu towarów oraz ludzi. Przez słowo „organizacja” rozumiemy szukanie klienta, omówienie szczegółów dotyczących transportu (uzgodnienie terminu i miejsca, w którym towar ma być odebrany), ceny, jaka będzie pobrana od klienta za usługę i prowadzenie rachunków. W wypadku, gdy towar wysyłany jest za granicę, spedytor odpowiedzialny jest za wszystkie czynności, które towarzyszą wszelkim wysyłkom zagranicznym, a mianowicie wypełnianie druków celnych, organizacja odpraw towarów sprowadzanych z zagranicy.

Do zadań spedytora należy także wyszukiwanie dodatkowych klientów, dzięki którym zapewni ładowność pojazdu na całej trasie i uniknie się tzw. pustych przebiegów.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Miejscem pracy spedytora są różne pomieszczenia biurowe oraz magazyny przygraniczne. Podstawowymi narzędziami pracy są komputer, fax, i telefon, służące mu do umawiania się z klientami, uzgadniania warunków umowy oraz kontaktowania się z urzędami i instytucjami.

warunki społeczne

Spedytor w swojej pracy ma ciągły kontakt z ludźmi, wynika to z potrzeby negocjowania i ustalania z klientami szczegółów dotyczących zawieranych umów. Prowadzi z nimi rozmowy dotyczące ilości i rodzaju przewożonego materiału, miejsca i terminu dowozu.

Konsultuje także swoje decyzje z szefem firmy i bezpośrednio reprezentuje firmę przed klientem.

warunki organizacyjne

Spedytor może pełnić funkcje kierownika i podwładnego. Pracuje od 6 do 12 godzin dziennie. Nie są to godziny stałe i zależą od liczby i rodzaju spraw wymagających załatwienia.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Podstawowymi umiejętnościami, jakie powinien posiadać każdy spedytor jest umiejętność organizacji i negocjacji (trafne dobieranie argumentów podczas rozmowy z klientami), łatwość w nawiązywaniu kontaktów z ludźmi oraz samodzielność w pracy, zwłaszcza w zakresie podejmowania decyzji.

Właścicielowi firmy niezbędne są umiejętności organizacyjne.

Spedytora powinna cechować również inicjatywność - aktywność przejawiająca się w samodzielnym podejmowaniu działań, z własnej inicjatywy i bez czekania na wydanie polecenia. Cecha ta pozwala na lepsze i sprawniejsze działanie. Przydatnymi cechami są podzielność uwagi i

Transport i łączność

dobra pamięć - umożliwiają one jednoczesne realizowanie kilku umów. Ważne są zdolności rachunkowe, szczególnie przy rozliczeniach celnych oraz wyobraźnia przestrzenna, potrzebna przy wyznaczaniu trasy przewozu.

Spedytora powinna cechować także odporność na stres, gdyż praca ta wiąże się z ciągłym napięciem nerwowym.

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Spedytor powinien mieć dobry wzrok, gdyż większość czasu spędza przy komputerze, a także słuch, gdyż wiele rozmów z klientami prowadzi przez telefon. W tym zawodzie istnieje możliwość zatrudnienia ludzi niepełnosprawnych, poruszających się na wózkach inwalidzkich, pod warunkiem, że biuro jest do tego odpowiednio przystosowane.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Warunkiem podjęcia pracy w zawodzie spedytora jest co najmniej średnie wykształcenie, najlepiej ekonomiczne. Szkoły, w których można je zdobyć są dostępne w każdym większym mieście. Wymagana jest znajomość obsługi komputera oraz znajomość co najmniej jednego języka obcego. Obecnie w Polsce nie ma żadnych kursów przygotowujących do zawodu spedytora, dlatego w tym zawodzie może pracować każdy, kto spełnia powyższe wymagania. Dobrze widziane jest też prawo jazdy.

MOŻLIWOŚCI PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

W zawodzie spedytora najczęściej zatrudniani są ludzie pomiędzy 20 a 50 rokiem życia. Jeśli stan zdrowia kandydata do pracy pozwala na pracę obciążoną dużym stresem, istnieje możliwość zatrudnienia osób powyżej 50 roku życia.

ZAWODY POKREWNE:

ekonomista
handlowiec
agent celny
magazynier
kierowca

LITERATURA

Marzec J., *Spedycja lądowa*
Intercop 1990, C.Hartwig.
Transport i spedycja, PSMC, Hartwig Gdynia.

Transport i łączność

MOŻLIWOŚCI ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Spedytor** - (3420203), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 521 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	51
Kujawsko-pomorskie	25
Lubelskie	30
Lubuskie	58
Łódzkie	24
Małopolskie	32
Mazowieckie	72
Opolskie	20
Podkarpackie	9

Podlaskie	11
Pomorskie	58
Śląskie	43
Świętokrzyskie	7
Warmińsko-mazurskie	16
Wielkopolskie	29
Zachodniopomorskie	36

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Spedytor** wynosiła 123. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	12
Kujawsko-pomorskie	3
Lubelskie	2
Lubuskie	32
Łódzkie	9
Małopolskie	9
Mazowieckie	15
Opolskie	0
Podkarpackie	5

Podlaskie	4
Pomorskie	7
Śląskie	13
Świętokrzyskie	2
Warmińsko-mazurskie	1
Wielkopolskie	7
Zachodniopomorskie	2

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Agenci clearingowi i spedytorzy wynosiło 2650,76. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	3027,41
Kujawsko-pomorskie	2236,87
Lubelskie	1484,71
Lubuskie	2431,43
Łódzkie	2693,92
Małopolskie	3098,82
Mazowieckie	2960,36
Opolskie	2063,33
Podkarpackie	2440,94

Podlaskie	1703,18
Pomorskie	3517,63
Śląskie	2349,98
Świętokrzyskie	2582,19
Warmińsko-mazurskie	2390,61
Wielkopolskie	1943,33
Zachodniopomorskie	1809,26

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Agenci clearingowi i spedytorzy, wynosiła 9358. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	125
Kujawsko-pomorskie	99
Lubelskie	349
Lubuskie	1705
Łódzkie	351
Małopolskie	1129
Mazowieckie	2171
Opolskie	35
Podkarpackie	358

Podlaskie	50
Pomorskie	743
Śląskie	1283
Świętokrzyskie	248
Warmińsko-mazurskie	47
Wielkopolskie	413
Zachodniopomorskie	252

Transport i łączność

EKSPEDYTOR

kod: 413302

inne nazwy zawodu:

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Ekspedytor przygotowuje do wysyłki towary, zarówno na teren kraju, jak i na eksport, transportem samochodowym, kolejowym, lotniczym czy drogą wodną. Wysyłanym towarem może być w zasadzie każdy gotowy produkt czy półfabrykat; przesyłka pocztowa czy bagażowa; roślina lub zwierzę. W zależności od profilu przedsiębiorstwa, w którym jest zatrudniony, ekspedytor przygotowuje na przykład wysyłkę węgla, ropy naftowej, bagażu pasażera, korespondencji, wydawnictw periodycznych, owiec, bananów lub kwiatów doniczkowych.

Proces ekspedycji zaczyna się od uzgodnienia z klientem warunków realizacji jego zamówienia, a zwłaszcza: rodzaju, wielkości i liczby przesyłek, ceny, płatnika, środków transportu, warunków przewozu i czasu wykonania. Uzgodnienie ma charakter negocjacji, tzn. wzajemnej wymiany poglądów w celu osiągnięcia porozumienia.

Po zebraniu informacji o ciężarze, wymiarach i rodzaju przesyłki, należy sprawdzić stosowne przepisy odnośnie wymaganej dokumentacji oraz ewentualnych ograniczeń przy transporcie danego produktu. Czynność ta jest szczególnie istotna przy wysyłce międzynarodowej. Zdarza się, iż w danym kraju istnieją pewne ograniczenia bądź całkowity zakaz przewozu niektórych towarów. To z kolei może pociągnąć za sobą wydłużenie czasu wykonania zamówienia, a nawet konieczność rezygnacji z jego realizacji. Ponadto w transporcie międzynarodowym mogą być wymagane dodatkowe dokumenty, których nie stosuje się przy wysyłce krajowej.

Kolejnym etapem procesu ekspedycji jest ustalenie środka transportu, trasy przejazdu oraz kosztów przewozu. Niezwykle istotnym elementem jest zarezerwowanie miejsca w środku transportu. Dotyczy to zwłaszcza sytuacji, w której przedsiębiorstwo zatrudniające ekspedytora korzysta z usług firmy transportowej, lub gdy nie można dowieźć towaru bezpośrednio do punktu docelowego i występuje konieczność zmiany środka transportu. W takich momentach niezbędna okazuje się umiejętność pracy w sieci komputerowej.

Znając towar i wszelkie warunki jego wysyłki, ekspedytor przystępuje do sporządzenia niezbędnej dokumentacji. Zwykle składa się ona z trzech rodzajów dokumentów: listu przewozowego, listu ładunkowego oraz faktury. List przewozowy można określić mianem biletu towarowego, zawiera bowiem podstawowe dane o miejscu nadania i miejscu przeznaczenia przesyłki; adnotacje o środku transportu oraz płatniku. W liście ładunkowym z kolei określa się parametry wysyłanego towaru: liczbę, ciężar, rodzaj, cenę, wartość. Na podstawie informacji umieszczonych w liście przewozowym sporządza się następnie fakturę. Każdy z dokumentów wypisany jest w kilku egzemplarzach. Ułatwia to wszelkie formalności związane z transportem, a w uzasadnionych wypadkach pozwala na wyjaśnienie reklamacji. Poszczególne druki dokumentów różnią się w zależności od specyfiki firmy, w której pracuje ekspedytor.

Następną fazę stanowi przygotowanie samego towaru do wysyłki. Czynnością podstawową jest tu nadzór nad pracownikami odpowiedzialnymi za załadunek: przesyłka musi być właściwie zabezpieczona przed uszkodzeniem lub zniszczeniem. Pakowanie, oklejanie, ważenie i mierzenie - to tylko niektóre z czynności podlegające kontroli ekspedytora na tym etapie.

Kolejnym krokiem jest wydanie dyspozycji, by przygotowano transport oraz przekazanie towaru do załadunku. W mniejszych przedsiębiorstwach ekspedytor sam nadzoruje załadunek, w dużych zakładach zadanie to przejmuje specjalny pracownik.

Po załadunku ekspedytor powinien sprawdzić zgodność przesyłki z dokumentacją. W przypadku nieprawidłowości należy je usunąć. Komplet dokumentów wysyłany jest razem z towarem.

Transport i łączność

W większości firm ekspedytor nie tylko przygotowuje towar do wysyłki, lecz także musi załatwić wszystkie sprawy związane z nadejściem przesyłki.

Przed wszystkim powinien sprawdzić, kto jest odbiorcą, a następnie powiadomić klienta o nadejściu przesyłki i skontrolować zgodność towaru z dokumentacją.

Przy transporcie międzynarodowym kolejnym etapem będzie uzgodnienie odprawy celnej oraz opłacenie niezbędnych kosztów (np. opłat lotniskowych).

Do zadań ekspedytora należy też dowóz ładunku do klienta lub wydanie go, gdy klient przyjeżdża osobiście.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Miejsce pracy ekspedytora pozostaje w związku z zajmowanym stanowiskiem i charakterem przedsiębiorstwa, w którym jest zatrudniony.

W większości zakładów ekspedytorzy pracują w pomieszczeniach zamkniętych: biurach, magazynach, halach. Pracuje jednak także na wolnym powietrzu (np. załadunek towaru na barkę, praca na peronie kolejowym); wtedy uciążliwa może okazać się zmienna temperatura oraz w ogóle warunki atmosferyczne i klimatyczne.

Ekspedytor, ze względu na sposób wykonywania pracy (praca w ruchu, niejednokrotnie dźwiganie towarów), narażony jest na przewlekłe choroby układu ruchowego. Ponadto osoby pracujące na wolnym powietrzu mogą mieć problemy z przewlekłym zapaleniem oskrzeli. Kolejnym schorzeniem związanym z wykonywaniem zawodu są uszkodzenia słuchu wywołane nadmiernym hałasem (np. w przypadku ekspedytora kolejowego).

Niektóre stanowiska w tym zawodzie (np. ekspedytor kolejowy) charakteryzują się zwiększonym ryzykiem wypadków.

warunki społeczne

Z opisu zadań i czynności wykonywanych w zawodzie ekspedytora wynika, że charakter jego pracy zależy od profilu przedsiębiorstwa, które go zatrudnia. Zazwyczaj jest on członkiem większego zespołu, ogniwem łańcucha wzajemnie uwarunkowanych i przenikających się funkcji, toteż jego praca ma charakter zespołowy. Są jednak firmy (głównie mniejsze lub/i o profilu spedycyjnym), w których ekspedytor pracuje indywidualnie.

Intensywność kontaktów z ludźmi w tym zawodzie także uwarunkowana jest specyfiką zakładu pracy. W niektórych firmach, kontakty z ludźmi są niezbędne i bardzo intensywne, co stwarza również ryzyko konfliktów. W innych - gdzie kontakty nie są tak częste.

W jednym i drugim typie zakładów kontakty zawsze dotyczą współpracy z klientem i firmami transportowymi oraz negocjacji warunków realizacji umowy.

warunki organizacyjne

W zależności od instytucji, w której jest zatrudniony, ekspedytor pracuje 8 lub 12 godzin dziennie. Z reguły jest to praca zmianowa, a w związku z tym odbywać się może i w dzień, i w nocy. Niekiedy sytuacja wymaga obecności w zakładzie w dni wolne od pracy. Czasem też konieczne są wyjazdy służbowe.

Wykonywane czynności mają charakter zrutynizowany, są ściśle nadzorowane.

Funkcje i zależności organizacyjne w tym zawodzie wiążą się z wielkością i rodzajem firmy. Ekspedytor może pełnić zarówno rolę podwładnego, jak i przełożonego (jeśli jest to duży zakład lub samodzielnie prowadzona firma).

Praca w zawodzie ekspedytora łączy się z odpowiedzialnością finansową (dotyczy odpowiedzialności za przewożony towar). Dodatkowo na niektórych stanowiskach ekspedytor odpowiada za bezpieczeństwo i zdrowie ludzi (np. ekspedytor kolejowy, ekspedytor lotniczy).

Transport i łączność

W większych firmach spedycyjnych, handlowych, w działach ekspedycji pracownik-ekspedytor nosi dowolne ubranie. Powinien jednak wzbudzać zaufanie klienta, stąd zbytnia ekstrawagancja w sposobie ubierania się jest niepożądana, niedbały zaś wygląd i strój mogą zniechęcić klientów i wzbudzić wątpliwości co do fachowości placówki.

W mniejszych zakładach, w których ekspedytor nie tylko negocjuje z klientem, firmami transportowymi oraz przygotowuje dokumentację, lecz także zajmuje się załadunkiem i wyładunkiem - obowiązuje ubranie robocze.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Z uwagi na podstawowy cel pracy ekspedytora, którym jest przygotowanie wysyłki różnego typu towarów, cechami niezbędnymi w tym zawodzie są:

- ostrość wzroku,
- spostrzegawczość,
- koordynacja wzrokowo-ruchowa,
- zręczność palców.

Istotną rolę podczas pracy odgrywają także: umiejętność koncentracji uwagi na tym samym problemie (zadaniu) przez dłuższy czas oraz dobra pamięć. Każdy towar należy bezbłędnie opisać, sporządzić stosowną dokumentację każdej przesyłki, załatwić wszelkie sprawy organizacyjne związane z transportem. Bardzo często ekspedytor ma niewiele czasu na załatwienie wszystkich tych spraw.

Inną przydatną cechą wydają się uzdolnienia rachunkowe; nierzadko przecież trzeba obliczać koszty przesyłki.

Ekspedytora powinna także cechować umiejętność pracy w szybkim tempie i w warunkach monotonicznych. Szybkie tempo i monotonia wynikają z charakteru pracy - bezwzględna konieczność przestrzegania terminów oraz powtarzalność kolejnych zadań).

Ważna jest również dokładność, ekspedytor wykonuje bowiem zadania wymagające ścisłego przestrzegania ustalonych wytycznych co do sporządzania dokumentacji przesyłki, sposobu wypełniania formularzy.

Zawód związany jest ze środowiskiem urzędniczym i przede wszystkim zainteresowań właściwych temu kręgowi pracowników oczekuje się od kandydatów do pracy.

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Pracę ekspedytora, w zależności od wykonywanych zadań, zalicza się do średnio ciężkich lub ciężkich. Przy wykonywaniu zawodu istotną rolę odgrywają: silna budowa ciała, bardzo dobra ogólna wydolność fizyczna, sprawność układu krążenia, układu oddechowego, kostno-stawowego, mięśniowego, narządu wzroku, a także sprawność narządów równowagi. Dlatego osoby ze zmianami zwyrodnieniowymi kręgosłupa, problemami z układem krążenia i układem oddechowym nie mogą zostać zatrudnione na stanowisku ekspedytora. Istnieje natomiast możliwość zatrudnienia osób z dysfunkcją kończyn dolnych czy poruszających się na wózkach inwalidzkich na większości stanowisk (oczywiście przy założeniu braku barier architektonicznych w zakładzie).

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Nie ma formalnych wymagań odnośnie poziomu wykształcenia. Od dłuższego czasu obserwuje się jednak tendencję do zatrudniania osób z co najmniej średnim wykształceniem. Zatrudniani są raczej mężczyźni, gdyż na niektórych stanowiskach (np. ekspedytor portowy, ekspedytor kolejowy), praca nie ogranicza się do biura czy magazynu, lecz wymaga organizacji i pomocy przy załadunku na wolnym powietrzu. We wszystkich firmach dobrze widziane są ludzie młodzi.

Obecnie nie ma możliwości zdobycia kwalifikacji zawodowych w systemie szkolnym bądź na specjalnych kursach; nowo zatrudnieni kierowani są na szkolenia wewnątrzzakładowe.

Transport i łączność

MOŻLIWOŚĆ AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

W zawodzie ekspedytora trudno wskazać możliwość awansu w sensie osiągnięcia coraz wyższych stopni w hierarchii organizacyjnej; bywa tak, lecz tylko w wielkich przedsiębiorstwach, w których funkcjonują specjalne działy ekspedycji.

Awansem może być założenie własnej firmy ekspedycyjnej.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

Osoby dorosłe mogą znaleźć zatrudnienie w zawodzie; warunkiem jest dobry stan zdrowia. Niektóre zakłady stawiają jako wymóg doświadczenie zawodowe w tego typu pracy.

ZAWODY POKREWNE

referent (technik ekonomista)
referent ds. transportu
magazynier (sprzedawca-magazynier)
referent regulacyjno-likwidacyjny
specjalista organizacji i rozwoju transportu
repcjonista

LITERATURA

Ekspedytor - Klasyfikacja zawodów i specjalności, Suplement, t.V, Zeszyt 4, Ministerstwo Pracy i Polityki Socjalnej, Warszawa 1996.

Transport i łączność

MOŻLIWOŚĆ ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Ekspedytor** - (4130301), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 500 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	29
Kujawsko-pomorskie	20
Lubelskie	37
Lubuskie	29
Łódzkie	25
Małopolskie	28
Mazowieckie	47
Opolskie	28
Podkarpackie	36

Podlaskie	13
Pomorskie	87
Śląskie	40
Świętokrzyskie	16
Warmińsko-mazurskie	18
Wielkopolskie	24
Zachodniopomorskie	23

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Ekspedytor** wynosiła 2. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	1
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	1
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Pracownicy do spraw transportu wynosiło 2197,98. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	2054,02
Kujawsko-pomorskie	2090,42
Lubelskie	1967,14
Lubuskie	2453,21
Łódzkie	1790,99
Małopolskie	2130,42
Mazowieckie	2645,06
Opolskie	2317,48
Podkarpackie	1944,17

Podlaskie	1961,41
Pomorskie	2313,1
Śląskie	2320,24
Świętokrzyskie	1767,55
Warmińsko-mazurskie	1977,19
Wielkopolskie	1953,48
Zachodniopomorskie	2219,64

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Pracownicy do spraw transportu, wynosiła 23479. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	1878
Kujawsko-pomorskie	816
Lubelskie	1527
Lubuskie	485
Łódzkie	1417
Małopolskie	1822
Mazowieckie	4066
Opolskie	538
Podkarpackie	1306

Podlaskie	518
Pomorskie	1580
Śląskie	3386
Świętokrzyskie	407
Warmińsko-mazurskie	674
Wielkopolskie	1802
Zachodniopomorskie	1257

Transport i łączność

Transport i łączność

KIEROWCA

Kod: 832

Inne nazwy zawodu: *szofer*

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Głównym celem pracy kierowcy jest bezpieczny transport ludzi lub towarów. Dlatego kierowca, musi doskonale znać i stosować przepisy prawa o ruchu drogowym oraz budowę i stan techniczny kierowanego pojazdu.

Podstawowym narzędziem pracy kierowcy jest kierowany przez niego pojazd. Typ pojazdu przesądza o charakterze jego pracy. Inaczej wygląda praca kierowcy ciężarówki, kierowcy autobusu czy taksówkarza. Ale pewne czynności i zadania są przypisane każdemu kierowcy. Można je podzielić na 3 etapy:

przed jazdą - sprawdzanie

stanu technicznego pojazdu: stan paliwa i płynów eksploatacyjnych, sygnalizacja dźwiękowa, kierunkowskazy, oświetlenie zewnętrzne i wewnętrzne, hamulce, ogumienie, ogrzewanie, wyposażenie w trójkąt ostrzegawczy, gaśnicę i apteczkę pierwszej pomocy, czystości zewnętrznej i wewnętrznej,

prawidłowości ustawienia fotela kierowcy i pasażerów, lusterek, w trakcie jazdy

dbanie o bezpieczeństwo własne, pasażerów lub towaru oraz innych użytkowników drogi (przepisy "Prawa o ruchu drogowym", warunki jazdy, stan techniczny pojazdu),

przestrzeganie odpowiednich przerw w czasie jazdy,

udzielanie pierwszej pomocy ofiarom wypadków drogowych,

wykonywanie czynności zgodnych z instrukcją obsługi pojazdu,

po zakończeniu jazdy

uzupełnienie paliwa, sprawdzenie i uzupełnienie oleju, płynów eksploatacyjnych,

sprawdzenie ogumienia, czystości wewnętrznej i zewnętrznej,

prowadzenie dokumentacji jazdy, zgłaszanie dyspozytorowi zauważonych usterek.

Inne zadania kierowcy to:

dbanie o stan techniczny pojazdu (terminowe przeglądy techniczne), aby jego użytkowanie nie zakłócało spokoju publicznego przez nadmierny hałas, nadmierne wydzielanie substancji szkodliwych przekraczające poziom określony w przepisach szczegółowych, nie niszczyło powierzchni drogi, usuwanie niewielkich usterek pojazdu: wymiana koła, przepalonej żarówki, paska klinowego zawsze zgodnie z przepisami bhp i ppoż., a w razie poważniejszej awarii zgłoszenie jej dyspozytorowi i zjazd do bazy,

zabezpieczenie pojazdu przed kradzieżą, uruchomieniem i użyciem przez osoby niepowołane,

prowadzenie pojazdu zgodnie z uprawnieniami potwierdzonymi w prawie jazdy,

poddawanie się okresowym badaniom lekarskim,

przestrzeganie terminowego opłacania składek OC, posiadania własnego prawa jazdy i dokumentów pojazdu.

Niektóre czynności są ściśle związane z charakterem pracy kierowcy:

taksówkarz- przewóz ludzi na niewielką skalę.

Sprawdza oznakowanie pojazdu i działanie taksometru, przyjmuje zlecenie telefonicznie z centrali lub bezpośrednio od klienta, zawozi go pod wskazany adres, pobiera opłatę według wskazań taksometru.

kierowca autobusu i motorniczy tramwaju – przewóz osób na masową skalę.

Kontroluje oznakowanie pojazdu, prowadzi pojazd zgodnie z rozkładem jazdy i wyznaczoną trasą zatrzymując się na wyznaczonych przystankach, sprzedaje i kontroluje bilety, wpuszcza i wypuszcza pasażerów sygnalizując dzwonkiem zamykanie i otwieranie drzwi.

Transport i łączność

kierowca samochodu ciężarowego – przewóz towarów w komunikacji krajowej i zagranicznej.

Nadzoruje załadunek (rozemieszczenie i umocowanie towaru), przewozi towar zgodnie ze zleceniem, dostarcza dokumenty kupna – sprzedaży odbiorcom, rozładowuje towar.

Zakres jego zadań zwiększa się w komunikacji międzynarodowej – załatwianie formalności celnych.

kierowca ciągnika – transportuje towar, pracuje z maszynami rolniczymi, leśnymi czy budowlanymi.

ŚRODOWISKO PRACY

materiałne środowisko pracy

Kierowca większą część czasu spędza w kabinie środka transportu a temperatura, hałas, drgania czy oświetlenie zależą wyłącznie od stanu technicznego pojazdu. Im nowocześniejszy pojazd tym lepsze warunki pracy.

Jeśli jego obowiązkiem jest załadunek i rozładunek towaru to narażony jest na pracę w zmiennych warunkach atmosferycznych.

Z zawodem związanych jest szereg zagrożeń:

długie pozostawanie w pozycji siedzącej może powodować choroby układu kostno-stawowego, drgania mogą powodować zespół wibracyjny,

przebywanie w źle ogrzanej kabinie może być przyczyną przeziębień

uczestnictwo w ruchu drogowym może być przyczyną utraty zdrowia lub życia (wypadki drogowe)

i uciążliwości:

hałas uliczny, spaliny samochodowe, jazda w "korkach" miejskich, monotonia rutynowych czynności przy jednoczesnym skupieniu uwagi na warunkach drogowych
konieczność częstego, długiego przebywania poza domem.

WARUNKI SPOŁECZNE

Praca kierowcy to bardzo częste kontakty z ludźmi:

wewnętrzne, w macierzystej firmie, sprowadzające się do współpracy,

zewnętrzne z odbiorcami usług: klientami i pasażerami sprowadzające się do jednorazowego udzielania informacji zazwyczaj przypadkowym osobom.

Częste kontakty z ludźmi niosą ryzyko konfliktów zwłaszcza w sytuacjach awarii pojazdu czy zablokowania drożności drogi.

Kierowca zazwyczaj porozumiewa się ustnie, czasami pisemnie lub przy pomocy telefonu.

Praca kierowcy ma charakter indywidualny, sam odpowiada za jej sprawny i bezpieczny przebieg podejmując decyzje, od których zależy los jego i przewożonego towaru lub ludzi. Nie znaczy to, iż na końcowy rezultat – bezpieczny dowóz – nie mają wpływu inni począwszy od osób ustalających przepisy drogowe a skończywszy na innych użytkownikach drogi.

WARUNKI ORGANIZACYJNE

Praca kierowcy to przemieszczanie się na dużych i małych odległościach. Jej organizacja zależy od specyfiki firmy, chociaż czas prowadzenia pojazdu jest dla wszystkich kierowców taki sam i wynosi maksymalnie 9 godzin jazdy na dobę.

Kierowcy transportu miejskiego pracują w stałych godzinach w systemie zmianowym (w dni powszednie i święta).

Kierowcy transportu krajowego i międzynarodowego mający do wykonania określone zadanie pracują tak w dzień jak i w nocy z zachowaniem przepisów Ustawy o transporcie drogowym z dnia 24 sierpnia 2001r.

Chociaż praca kierowcy nie jest stale bezpośrednio nadzorowana, to specyficzną kontrolę nad jej wykonaniem pełnią przepisy ruchu drogowego, szczegółowe przepisy dotyczące transportu osób i mienia, a bezpośrednio policjanci patrolujący drogi, sprawdzający stan techniczny pojazdów czy

Transport i łączność

odbiorcy usług transportowych. W dużych firmach osobą nadzorującą pracę kierowcy jest jego przełożony, który dba o stan techniczny pojazdów, o stan zdrowia i organizację pracy pracownika.

W pracy kierowcy dominują czynności rutynowe, nierutynowe dotyczą szczególnych sytuacji na drodze.

Kierowca jest odpowiedzialny za prowadzony pojazd i jego wyposażenie, bezpieczeństwo przewożonego towaru lub ludzi. Ponoś odpowiedzialność finansową za przewożony towar i zawodową tzn. istnieje możliwość odbioru prawa wykonywania zawodu np. po spowodowaniu wypadku.

Na tym stanowisku pracy obowiązuje schludny ubiór lub strój firmowy.

WARUNKI PSYCHOLOGICZNE

Chociaż każdy człowiek po zdaniu egzaminu z prawa jazdy może być kierowcą, to wymagania psychologiczne i zdrowotne dla zawodowców są bardziej szczegółowe i obejmują pomiar tych cech osobowości i sprawności, które decydują o bezpieczeństwie wykonywanej pracy.

Podstawowe wymagania dotyczą:

prawidłowej ostrości wzroku, rozróżniania barw, widzenia stereoskopowego umożliwiającego ocenę odległości, dobrego widzenia o zmierzchu,

prawidłowego rozróżniania natężenia i wysokości dźwięków,

zmysłu równowagi,

prawidłowego powonienia,

koordynacji wzrokowo-ruchowej pozwalającej na jednoczesną obserwację drogi i manewrowanie pojazdem,

zręczności rąk,

czucia dotykowego – odczuwania ucisku, drgań itp.

Od kierowcy wymaga się dodatkowo szybkiego refleksu, spostrzegawczości, zdolności tak koncentracji jak i podzielności uwagi czyli umiejętności śledzenia kilku bodźców jednocześnie.

Bardzo przydatne w tym zawodzie są umiejętność pracy w warunkach monotonicznych i wytrzymałość na długotrwały wysiłek (długie trasy). Samodzielne wykonywanie pracy ułatwia kierowcy szybka orientacja w terenie, dobra pamięć, wyobraźnia przestrzenna i umiejętności techniczne (możliwość naprawy drobnych usterek).

Praca w tym zawodzie wymaga wysokiej odporności emocjonalnej - samokontroli zarówno podczas jazdy tzw. "zimna krew" (nie wpadanie w panikę) jak i w kontaktach z innymi ludźmi (nie podleganie do kłótni).

Dobrze jeśli osoba na tym stanowisku pracy szybko nawiązuje kontakty, jest przyjacielska i uprzejma w stosunku do innych.

Powinna być wytrwała i cierpliwa, umieć podporządkować się przepisom.

Osoba pracująca w tym zawodzie powinna być odpowiedzialna, nigdy nie ryzykować brawurowych manewrów aby nie narażać siebie i innych.

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Praca kierowcy należy do średnio ciężkich ze względu na obciążenia fizyczne. Z kolei ze względu na obciążenia psychiczne związane z odpowiedzialnością za bezpieczeństwo przewożonych towarów lub ludzi można uznać ją za dosyć ciężką.

Od osób wykonujących ten zawód wymaga się szczególnie dużej sprawności narządu wzroku, narządu słuchu oraz układu kostno-stawowego jeśli charakter pracy wymaga noszenia dużych ciężarów oraz zmysłu równowagi.

Kierowca jest narażony w swojej pracy na zanieczyszczenia spalinami, hałas i drgania. Wykonywanie pracy głównie w pozycji siedzącej może powodować przewlekłe choroby narządu ruchu. Hałas i wibracje narażają go na uszkodzenie słuchu, zespół wibracyjny, a konieczność wykonywania pracy w dzień i w nocy może doprowadzić do zaburzeń widzenia.

Transport i łączność

Kierowca jest narażony szczególnie na utratę życia lub zdrowia z przyczyn kolizji drogowych oraz mienia – kradzieże i napady.

Motorniczy tramwaju to zagrożenia związane z polem elektromagnetycznym i prądem elektrycznym do 1 kV, które mogą powodować choroby układu nerwowego lub porażenie prądem..

Przeciwwskazaniem bezwzględnym do wykonywania tego zawodu jest brak widzenia obuocznego, niedosłyszenie, dysfunkcja kończyn górnych i dolnych oraz choroba psychiczna, cukrzyca i padaczka. Natomiast przy niewielkiej wadzie wzroku istnieje możliwość wykonywania pracy w szklach korekcyjnych.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Do wykonywania zawodu kierowcy wystarczy posiadać wykształcenie na poziomie zasadniczym, prawo jazdy odpowiedniej kategorii i pozytywną opinię z badań lekarskich i psychologicznych. Na prośbę zainteresowanego Wydział Komunikacji Urzędu Miasta wystawia świadectwo kwalifikacyjne potrzebne do szczególnych uprawnień np. przewóz materiałów niebezpiecznych.

Prawo jazdy odpowiedniej kategorii zdobywa się na kursach nauki jazdy prowadzonych przez np. Zakład Doskonalenia Zawodowego, Ligę Obrony Kraju itp.

Od kierowców wymaga się pozytywnych wyników ogólnych badań lekarskich oraz dodatkowo laryngologicznych i okulistycznych. W badaniach psychologicznych sprawdza się poziom inteligencji, spostrzegawczość, refleks, koordynację ruchu, rozdzielnosć uwagi. Inne badania psychologiczne lub lekarskie wykonuje się po ukończeniu 50-tego roku życia lub na polecenie policji.

W zależności od typu wykonywanej pracy wymaga się następujących kategorii prawa jazdy:

prawo jazdy kat. B – samochód osobowy,

prawo jazdy kat. C, C₁, C + E, C₁ + E – samochód ciężarowy,

prawo jazdy kat. D, D₁, D + E, D₁ + E – autobus,

prawo jazdy kat. T - ciągnik

pozwolenie - tramwaj (kurs prowadzenia tramwaju)

oraz dodatkowych uprawnień np. od taksówkarza zdanego egzaminu z topografii miasta, licencji uprawniających do przewozu niebezpiecznych ładunków itp.

Na tym stanowisku pracy, zwłaszcza w prowadzeniu dużych pojazdów samochodowych preferuje się mężczyzn, ale np. taksówkarzami czy motorniczymi tramwajów mogą z powodzeniem być również kobiety.

Bardzo przydatne w wykonywaniu tego zawodu są zainteresowania i umiejętności techniczne oraz rachunkowe i umiejętności łatwego nawiązywania kontaktów z ludźmi. Dodatkowe umiejętności jak np. znajomość języków obcych poszerzają możliwości wykonywania pracy np. kierowca autobusu wycieczkowego, TIR-a.

MOŻLIWOŚCI AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

W zawodzie kierowcy raczej nie ma możliwości awansu ale istnieje możliwość rozwoju kariery zawodowej. Polega ona na zdobywaniu kolejnych kategorii prawa jazdy i licencji co poszerza uprawnienia zawodowe.

Jeśli kierowca nie jest właścicielem firmy (nawet jednoosobowej) może jako szeregowy pracownik firmy awansować w hierarchii służbowej np. na dyspozytora ruchu, szefa innych kierowców ale wówczas już na ogół nie wykonuje się zawodu kierowcy.

MOŻLIWOŚCI PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

Transport i łączność

Pracę w zawodzie kierowcy można podjąć do 50-tego roku życia jeśli pozwala na to stan zdrowia. Ale preferowani kandydaci to ludzie młodzi do 40-tego roku życia, którzy spełniają wszystkie wymogi formalne.

ZAWODY POKREWNE

operator samojezdnych maszyn rolniczych i leśnych
operator sprzętu do robót ziemnych i urządzeń pokrewnych

LITERATURA

„Moto magazyn” wyd. Prószyński i Spółka
„Motor” wyd. Polski Związek Motorowy
„Przegląd motoryzacyjny” wyd. Wydawnictwo komunikacji i Łączności
Klasyfikacja zawodów i specjalności
Informacje dotyczące specyfiki zawodów
Wyd. Ministerstwo Pracy i Polityki Socjalnej, Warszawa 1995
Przewodnik po zawodach
Informacje dotyczące specyfiki zawodów
Wyd. Ministerstwo Pracy i Polityki Socjalnej, Warszawa 1998
Auto Moto – Miesięcznik dla zmotoryzowanych
Motoryzacja. Pismo prezentujące nowości i trendy krajowej i światowej motoryzacji
Auto Świat
Tygodnik. Motoryzacja, porady dla kierowców

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚCI ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Transport zwłaszcza obecnie jest bardzo ważną gałęzią gospodarki. Dlatego zatrudnienie w zawodzie kierowcy teoretycznie nie powinno być trudne. Firmy potrzebujące kierowców to zarówno firmy prywatne jak i państwowe niekoniecznie zajmujące się wyłącznie usługami transportowymi. Ale możliwość zatrudnienia dla kierowcy zwiększa się jeśli posiada on dodatkowe umiejętności np. znajomość języków obcych, wypełniania faktur.

Analitycy rynku prognozują, że w najbliższych latach wzrośnie zainteresowanie zawodem kierowcy ze względu np. na rozwój infrastruktury - budowę autostrad, rozwój transportu, handlu itp.

Płace w tym zawodzie uzależnione są od firmy, która zatrudnia kierowcę.

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Kierowca** - (832), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 60133 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	5423
Kujawsko-pomorskie	4468
Lubelskie	3204
Lubuskie	2207
Łódzkie	3497
Małopolskie	3882
Mazowieckie	6910
Opolskie	1522
Podkarpackie	2387

Podlaskie	1625
Pomorskie	3770
Śląskie	7210
Świętokrzyskie	944
Warmińsko-mazurskie	4747
Wielkopolskie	3881
Zachodniopomorskie	4456

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Kierowca** wynosiła 7469. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	470
Kujawsko-pomorskie	368
Lubelskie	373
Lubuskie	329
Łódzkie	670
Małopolskie	546
Mazowieckie	959
Opolskie	175
Podkarpackie	402

Podlaskie	219
Pomorskie	504
Śląskie	926
Świętokrzyskie	129
Warmińsko-mazurskie	377
Wielkopolskie	678
Zachodniopomorskie	344

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Kierowcy pojazdów silnikowych wynosiło 1875,85. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	1913,11
Kujawsko-pomorskie	1640,74
Lubelskie	1630,98
Lubuskie	1655,36
Łódzkie	1927,79
Małopolskie	1750,57
Mazowieckie	2215,66
Opolskie	2058,91
Podkarpackie	1710,15

Podlaskie	1794,93
Pomorskie	1968,52
Śląskie	1844,18
Świętokrzyskie	1803,56
Warmińsko-mazurskie	1746,79
Wielkopolskie	1825,82
Zachodniopomorskie	1902,43

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Kierowcy pojazdów silnikowych, wynosiła 223312. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	16209
Kujawsko-pomorskie	11036
Lubelskie	9734

Lubuskie	8204
Łódzkie	21142
Małopolskie	19892

Transport i łączność

Mazowieckie	32585
Opolskie	5854
Podkarpackie	13353
Podlaskie	7333
Pomorskie	12668
Śląskie	26606

Świętokrzyskie	6211
Warmińsko-mazurskie	8335
Wielkopolskie	15796
Zachodniopomorskie	8354

Transport i łączność

DYSPOZYTOR TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

kod: 413301

Inne nazwy zawodu: główny dyspozytor, dyżurny transportu, dyżurny ruchu samochodowego,

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Dyspozytor transportu samochodowego zajmuje się planowaniem pracy kierowców i przygotowaniem do pracy taboru samochodowego. Zatrudnienie znajduje w przedsiębiorstwach komunikacji samochodowej, firmach przewozowych, spedycyjnych, związanych z transportem osób i towarów.

Dyspozytor transportu samochodowego opracowuje i sporządza harmonogram pracy kierowców, przestrzega prawidłowego czasu pracy kierowców oraz przerw na odpoczynek. Dysponuje taborem kołowym i pilnuje terminowego odprawiania. Jeśli pracuje w przedsiębiorstwie komunikacji zajmującej się przewozem osób, zwykle informuje podróżnych w sprawach kursowania autobusów. Gdy zatrudniony jest w firmie zajmującej się transportem towaru przydziela poszczególnym kierowcom samochody, towar i trasę, gdzie mają się udać. Ponadto kieruje kierowców na sprawny technicznie tabor, decyduje w sprawach dodatkowych kursów oraz odwołania pojazdów z drogi. Organizuje pomoc techniczną w przypadkach uszkodzenia taboru w terenie oraz zamianie pojazdu na sprawny technicznie. Załatwia interwencje i reklamacje dotyczące usług przewozowych.

Do zadań dyspozytora transportu samochodowego należy również kontrola nad pracownikami, kontrola trzeźwości pracowników, kontrola dowodów rejestracyjnych, dokumentów przewozowych oraz doraźna kontrola taboru pod względem przydatności wykonania przydzielonych zadań. Rozliczanie z kart drogowych, brygadowych i tachografów, przestrzeganie regulaminu pracy, przepisów BHP i p.poż. oraz zabezpieczanie mienia to dodatkowe czynności, które w trakcie zmiany musi wykonać przedstawiciel omawianego zawodu. Dodatkowo sporządza miesięczne i dzienne trasy oraz godziny pracy poszczególnych kierowców. Ponadto dyspozytor transportu samochodowego dokonuje wstępnej weryfikacji kart drogowych i zleceń najmu pojazdu. Zajmuje się analizą prognozy pogody i przekazywaniem informacji na ten temat kierowcom. Współpracuje ze stacją obsługi oraz innymi komórkami organizacyjnymi. Często zmuszony jest podejmować właściwe decyzje za kierownictwo (np. po godzinach urzędowania). Do zadań dyspozytora należy również odbieranie od kierowców kart drogowych, dokumentów przewozowych i kluczyków od samochodu po zakończeniu pracy. Sprawdza czy kierowca potwierdził sprawność pojazdu w zleceniu technicznym o ile pojazd nie jest kierowany na stację obsługi.

Stałymi elementami pracy dyspozytora jest organizowanie, współpraca, konsultowanie, świadczenie usług, udzielanie rad, informowanie. Głównymi narzędziami pracy są środki służące porozumiewaniu się (telefon, fax, komputer podłączony do internetu).

ŚRODOWISKO PRACY.

materiałne środowisko pracy.

Praca dyspozytora transportu samochodowego wykonywana jest w budynku dyspozytorni lub pomieszczeniu dyżurnego ruchu np. na dworcu autobusowym, często kontaktuje się z kierowcami na stanowiskach odjazdu pojazdów. Dyspozytor załatwia szereg spraw związanych z transportem osobowym, towarowym lub specjalnym. Dyspozytor transportu samochodowego pracuje zwykle z użyciem środków przekazu, czyli z telefonem (również komórkowym), faxem, komputerem podłączonym do internetu. Praca jest bardzo odpowiedzialna i stresująca. Wymaga pracy w szybkim tempie. Nie stwarza większego zagrożenia dla zdrowia, jednak nie powinny jej wykonywać osoby bardzo nerwowe, z nadciśnieniem, z chorobami serca ponieważ szybkie tempo wywołuje duży stres. warunki społeczne.

Praca dyspozytora ma charakter zespołowy - mimo, że na stanowisku pracy zwykle jest sam, to od właściwego współdziałania z innymi zależy prawidłowe funkcjonowanie przedsiębiorstwa. Również organizowanie jest stałym elementem wchodzącym w zakres obowiązków dyspozytora. Praca wymaga bardzo częstych kontaktów z ludźmi (kierowcami, pasażerami, kierownikiem). Stałymi elementami pracy dyspozytora jest także współpraca, konsultowanie, świadczenie usług, udzielanie rad, informowanie.

Transport i łączność

Na stanowisku wymaga się umiejętności kierowniczych, współdziałania z innymi ludźmi oraz samodzielności. Praca niesie ze sobą ryzyko częstych konfliktów z ludźmi., zwłaszcza w sytuacjach nagłych załamania pogody oraz kłopotów technicznych pojazdów, rodzących opóźnienia środków transportu.

warunki organizacyjne.

Godziny pracy dyspozytora transportu samochodowego są stałe. Jest to najczęściej praca o charakterze zmianowym, chociaż w niektórych przedsiębiorstwach może być wykonywana na jedną zmianę. Praca wykonywana jest w niedziele i święta oraz w nocy, co jest bardzo męczące. Ponieważ jest to praca ściśle związana z ludźmi oraz z ich bezpieczeństwem, jest ona ściśle nadzorowana. Pomimo szerokiego zakresu różnorodnych czynności praca jest zrutynizowana. Dyspozytor musi w jednej chwili pełnić funkcje kierownika, jak i podwładnego. Musi łatwo przechodzić z jednej czynności na drugą. Praca związana jest z bardzo dużą odpowiedzialnością za bezpieczeństwo i zdrowie ludzi oraz za ich pracę. Jeśli dyspozytor wyśle w trasę niesprawny tabor lub co gorsze nietrzeźwego kierowcę to naraża on na utratę zdrowia śmierć nie tylko kierowcę, , a nawet ale również pasażerów oraz innych użytkowników dróg.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Do najważniejszych cech psychologicznych osoby pracującej na tym stanowisku należą: umiejętność nawiązywania kontaktu z ludźmi oraz umiejętność postępowania z ludźmi. Dyspozytor w czasie swojej pracy ciągle kontaktuje się z innymi ludźmi wydaje im różne polecenia, karty pracy, określa trasy przejazdów oraz wykonuje wiele innych czynności związanych ze swoimi podwładnymi. Dlatego tak ważne jest aby ich wzajemne kontakty były jak najlepsze. Ze względu na duże tempo pracy (załatwianie wielu spraw równocześnie) od dyspozytora wymagana jest z jednej strony zdolność koncentracji, a z drugiej podzielność uwagi np. w czasie planowania pracy jednego kierowcy musi on współpracować z innymi kierowcami, wydać im różne dokumenty, sprawdzić stan techniczny autobusu lub samochodu, przyjąć zamówienia, reklamacje itp. Ze względu na różnorodność pracy bardzo ważna jest również łatwość przerzucania się z jednej czynności na drugą, umiejętność podejmowania szybkich i trafnych decyzji. Bardzo istotna również jest dobra pamięć ponieważ znając swoich pracowników i ich trasy przejazdów wypisuje im potrzebne dokumenty od razu, nie tracąc czasu na szukanie ich danych. W pracy zespołowej również istotne jest zapobieganie konfliktom oraz zdolność przekonywania. Ponieważ dyspozytor kieruje pracą innych ludzi bardzo ważne są również takie cechy jak: samodzielność (samodzielnie podejmuje dużo ważnych decyzji), spostrzegawczość i szybki refleks - musi dokładnie obserwować kierowców oraz wykonywanie przez nich swoich poleceń, a w przypadku jakichkolwiek naruszeń przepisów i poleceń natychmiast zareagować i podjąć stosowne kroki. Istotna jest również inicjatywność - jeśli praca idzie zgodnie z planem i nagle jakiś człowiek chce złożyć pilne zamówienie na transport to dyspozytor może je przyjąć i wysłać zapasowy tabor zwiększając tym samym dochód swojego przedsiębiorstwa. Przydatna jest również koordynacja wzrokowo-ruchowa. Dyspozytor musi być także dobrym obserwatorem kierowców, musi ocenić człowieka podczas rozmowy tzn. musi ocenić czy dana osoba nie jest zbyt rozmowna, ponieważ to może stanowić poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa pasażerów i innych użytkowników drogi. Osoba pracująca na tym stanowisku musi także być punktualna – spóźniając się do pracy później rozdysponowałaby kierowców co mogłoby przysporzyć problemów pasażerom, gdyż np. mogli by nie dojechać do pracy lub nie dowieźć określonego towaru na czas. Dyspozytor musi również być dokładny, rzetelny, operatywny, musi znać prawo przewozowe, tabor oraz dokumentację o stanie technicznym pojazdów.

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE.

Pracę dyspozytora zalicza się do prac lekkich pod względem obciążenia fizycznego. W tym zawodzie duże znaczenie ma sprawność narządu wzroku i słuchu. Nie stawia się żadnych konkretnych wymagań zdrowotnych, jednak ze względu na szybkie tempo pracy kandydat na dyspozytora powinien być odporny na stres. Większość osób zatrudnionych na tym stanowisku to mężczyźni, jednak zdarzają się również kobiety, ale ze względu na pracę z dużą ilością mężczyzn muszą one mieć „męskie” cechy charakteru. Przy przyjmowaniu do pracy, wymagane są podstawowe badania lekarskie oraz przydatne są kursy w zakresie BHP.

Transport i łączność

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE.

Do podjęcia pracy w zawodzie dyspozytora transportu samochodowego niezbędne jest wykształcenie średnie lub wyższe. Nie jest wymagana określona specjalizacja jednak przydatne jest wykształcenie techniczne. Przydatne są również umiejętności obsługi komputera oraz urządzeń biurowych (np. faxu, maszyny do pisania). Pracy w tym zawodzie można szukać w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej, dużych przedsiębiorstwach budowlanych, transportowych, prywatnych firmach przewozowych zajmujących się przewozem osób, towarów itp.

MOŻLIWOŚCI AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ.

W tym zawodzie istnieją możliwości rozwoju kariery zawodowej w znaczeniu podwyższania stopni w hierarchii zawodowej np. na naczelnika przewozów samochodowych, kierownika działu transportu, kierownika działu przewozów lub dyrektora przewozów.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH.

W tym zawodzie jest możliwe podjęcie pracy w każdym wieku, również w późniejszym (jeśli posiada odpowiednie wykształcenie), jeśli nie ma do tego przeciwwskazań lekarskich a kandydat potrafi pracować w dużym tempie pracy i stresie.

ZAWODY POKREWNE

spedytor
dyspozytor przewozów kolejowych
dyspozytor lotów

LITERATURA

J. Kubicki, A. Kuriata: Problemy logistyczne w modelowaniu systemów transportowych, Wyd. Komunikacji i Łączności, Warszawa 2000
Praca zbiorowa pod redakcją S. Abta: "Logistyka ponad granicami", INSTYTUT LOGISTYKI I MAGAZYNOWANIA 2000
Praca zbiorowa, Status zawodowy i pozycja spedytora międzynarodowego w Polsce i na świecie, Wyd. Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2000
J. Tarkowski, B. Irestahl, K. Lumsden: - Transport - Logistyka, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 1995

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚĆ ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE.

Dyspozytor transportu samochodowego znajduje zatrudnienie w przedsiębiorstwach związanych z transportem samochodowym (np. miejskie przedsiębiorstwa komunikacji, firmy spedycyjne). Miejsc pracy jest mało. Zawsze liczba chętnych do podjęcia tej pracy jest większa niż ilość wolnych miejsc. Pomimo stresującej pracy i uciążliwych warunków zarobki kształtują się poniżej średniej krajowej. Kandydat na to stanowisko musi wykazać się odpowiednim wykształceniem. Preferowane są osoby, które ukończyły wyższą uczelnię techniczną o kierunku związanym z transportem, logistyką transportu.

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Dyspozytor transportu samochodowego** - (4130310), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 461 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	60
Kujawsko-pomorskie	25
Lubelskie	36
Lubuskie	21
Łódzkie	18
Małopolskie	28
Mazowieckie	69
Opolskie	14
Podkarpackie	17

Podlaskie	18
Pomorskie	50
Śląskie	30
Świętokrzyskie	4
Warmińsko-mazurskie	24
Wielkopolskie	25
Zachodniopomorskie	22

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Dyspozytor transportu samochodowego** wynosiła 52. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	9
Kujawsko-pomorskie	4
Lubelskie	6
Lubuskie	2
Łódzkie	1
Małopolskie	1
Mazowieckie	6
Opolskie	2
Podkarpackie	2

Podlaskie	1
Pomorskie	0
Śląskie	8
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	3
Wielkopolskie	2
Zachodniopomorskie	5

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Pracownicy do spraw transportu wynosiło 2197,98. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	2054,02
Kujawsko-pomorskie	2090,42
Lubelskie	1967,14
Lubuskie	2453,21
Łódzkie	1790,99
Małopolskie	2130,42
Mazowieckie	2645,06
Opolskie	2317,48
Podkarpackie	1944,17

Podlaskie	1961,41
Pomorskie	2313,1
Śląskie	2320,24
Świętokrzyskie	1767,55
Warmińsko-mazurskie	1977,19
Wielkopolskie	1953,48
Zachodniopomorskie	2219,64

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Pracownicy do spraw transportu, wynosiła 23479. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	1878
Kujawsko-pomorskie	816
Lubelskie	1527
Lubuskie	485

Łódzkie	1417
Małopolskie	1822
Mazowieckie	4066
Opolskie	538

Transport i łączność

Podkarpackie	1306
Podlaskie	518
Pomorskie	1580
Śląskie	3386
Świętokrzyskie	407

Warmińsko-mazurskie	674
Wielkopolskie	1802
Zachodniopomorskie	1257

XVII.C.ŻEGLUGA MORSKA

OFICER ELEKTROAUTOMATYK OKRĘTOWY

kod: 314102

inne nazwy zawodu:

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Głównym celem pracy oficera elektryka jest utrzymywanie w gotowości eksploatacyjnej okrętowych urządzeń elektrycznych. Jest on odpowiedzialny za ich konserwację, naprawy i nadzór nad obsługą zgodnie z obowiązującymi przepisami międzynarodowymi i krajowymi oraz instrukcjami armatora statku.

Oficer elektryk utrzymuje w stałej gotowości technicznej elektryczne urządzenia w siłowni statku, oświetlenie nawigacyjne, oświetlenie zasadnicze i awaryjne pomieszczeń statku, sygnalizację, układy automatyki statkowej i urządzenia elektronawigacyjne.

Organizuje naprawy, a czasami też sam naprawia urządzenia elektryczne. Awarię tych urządzeń zgłaszają najczęściej kierownicy poszczególnych działów statkowych. Do wykonania tych napraw potrzebne jest, by na statku znajdowały się odpowiednie przyrządy, części zamienne i materiały eksploatacyjne. Stąd kolejnym zadaniem oficera elektryka jest dbałość o odpowiednie wyposażenie statkowych magazynów w te elementy.

Oprócz bieżących napraw i prac związanych z eksploatacją statku, do zadań oficera elektryka należy także opracowywanie planów prac remontowych oraz, w czasie postoju w stoczni, nadzór nad ich wykonaniem przez pracowników stoczniowych.

Ważnym elementem pracy jest też sporządzanie sprawozdań o stanie technicznym statkowych urządzeń elektrycznych zgodnie z instrukcjami armatora oraz z obowiązującymi przepisami.

Oficer elektryk uczestniczy także w operacjach manewrowych, cumowniczych i kotwiczenia oraz szkoli załogę z zakresu przepisów bhp i ppoż. przy obsłudze urządzeń elektrycznych.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Miejscem pracy oficera elektryka jest statek, na którym pływa. Są to więc pomieszczenia maszynowe, pokładowe, gospodarcze i socjalne. - wszystkie te miejsca, gdzie znajdują się elektryczne urządzenia sterownicze i nawigacyjne, jak też instalacje oświetleniowe. Podczas pełnienia swoich obowiązków musi przemieszczać się on po całym statku przez ciasne i wąskie korytarze i przejścia; często są to śliskie, chybottliwe powierzchnie.

Podczas pracy oficer elektryk narażony jest na oddziaływanie takich czynników, jak praca w warunkach dużej wilgotności powietrza, nadmierny hałas (maszynownia), wibracje czy słabe oświetlenie miejsca pracy. Występuje też zagrożenie chorobami zawodowymi, jak np. choroby inwazyjne. Możliwe są też uszkodzenia słuchu (wywołane hałasem) oraz choroby wywołane działaniem pól elektromagnetycznych.

warunki społeczne

Praca oficera elektryka ma charakter indywidualny lub zespołowy - w zależności od wykonywanych czynności. Może on kierować grupą podległych mu pracowników, którym wyznacza określone zadania, nadzoruje wykonanie pracy i szkoli. W trakcie swojej pracy ma on stały kontakt z innymi marynarzami, oficerami i starszym mechanikiem, któremu bezpośrednio podlega. Przedkłada starszemu mechanikowi raporty dotyczące stanu technicznego urządzeń elektrycznych statku i zapasu części zamiennych.

Transport i łączność

warunki organizacyjne

Praca marynarza z konieczności wymaga wielomiesięcznych pobytów poza granicami kraju, z dala od środowiska rodzinnego. Oficer elektryk pracuje od 6 do 9 godzin dziennie. Godziny pracy nie są stałe, lecz uzależnione od występowania określonych potrzeb czy otrzymania konkretnego zadania. Praca może odbywać się zarówno w dzień, jak i w nocy, trzeba także pracować w dni powszechnie wolne od pracy. Jednym słowem oficer elektryk musi być zawsze do dyspozycji, choćby z uwagi na ewentualne awarie układów elektrycznych czy sterowniczych statku morskiego. Praca na tym stanowisku łączy się z dużą odpowiedzialnością za wyposażenie i maszyny i za bezpieczeństwo członków załogi statku obsługujących urządzenia elektryczne. Podczas wykonywania obowiązków oficer elektryk nosi przeważnie ubranie robocze. Oficer ten pełni funkcję zarówno przełożonego, jak i podwładnego (odpowiada przed starszym mechanikiem statku).

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Ponieważ oficer elektryk jest odpowiedzialny za utrzymywanie w gotowości eksploatacyjnej elektrycznych urządzeń okrętowych, musi on posiadać fachową wiedzę i duże umiejętności. Ważny jest także umiejętny sposób postępowania ze współpracownikami.

Na morzu w sytuacjach awaryjnych, kiedy bieg wydarzeń może wymknąć się spod kontroli, gdy istnieje groźba różnorodnych wypadków, osoba taka musi w sposób zdecydowany podejmować szybkie i trafne decyzje. To z kolei wymaga dużej samodzielności przy podejmowaniu działań, jak też samodzielności przy ich realizacji.

Ważna jest także dokładność i spostrzegawczość oraz dobry wzrok, potrzebny np. do trafnego odczytywania wskazań urządzeń kontrolno-pomiarowych w warunkach słabego oświetlenia.

Praca odbywa się często w złych warunkach pogodowych na morzu, kiedy statek ma duże przechyły, stąd konieczny jest bardzo dobry zmysł równowagi i odpowiednia koordynacja wzrokowo-ruchowa.

Oficer elektryk podczas pełnienia służby posługuje się różnorodnymi narzędziami, musi więc znać zasady ich działania oraz umiejętnie dokonywać wszelkich napraw - jednym słowem, musi to być osoba posiadająca uzdolnienia techniczne i w prawidłowy sposób dostrzegająca zależności przyczynowo-skutkowe.

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Pracę oficera elektryka zalicza się do prac średnio ciężkich. Jednak w pracy tej niezbędna jest duża sprawność układu krążenia i narządów równowagi. Inne cechy, takie jak silna budowa ciała, wysoka ogólna wydolność fizyczna czy duża sprawność układu kostno-stawowego mogą być również bardzo przydatne. Wszyscy chcący pracować na morzu muszą charakteryzować się „żelaznym zdrowiem”.

Zdecydowanie trzeba stwierdzić, iż w tym zawodzie nie istnieje możliwość zatrudnienia osób niepełnosprawnych.

Wykaz szczegółowych warunków zdrowotnych wymaganych od osób wykonujących pracę na statkach morskich zawiera Rozporządzenie Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dn. 17.02.1993r (Dz.U .Nr 17).

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

By podjąć pracę na stanowisku oficera elektryka należy posiadać wykształcenia wyższe lub średnie, wskazane jest przy tym, by było to przygotowanie o profilu elektrycznym. Wynika to stąd, że osoby takie, nim uzyskają dyplom oficera elektryka, muszą się długo uczyć, zdobywać doświadczenie w pracy na morzu, uzyskiwać specjalistyczne kwalifikacje i umiejętności w trakcie kursów i szkoleń, gdzie poznają zasady funkcjonowania różnych skomplikowanych urządzeń elektrycznych, znajdujących się na statku morskim. Wyżej wymienione uprawnienia można uzyskać za pośrednictwem Urzędu Morskiego.

Wskazana jest znajomość przepisów BHP, ppoż., technik ratownictwa morskiego i oczywiście

Transport i łączność

posługiwanie się językiem angielskim.

MOŻLIWOŚCI AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

Osoba pracująca jako oficer elektryk statku morskiego praktycznie nie ma możliwości rozwoju kariery zawodowej w tej właśnie specjalności. Jako awans można jednak potraktować możliwość pracy u dobrego armatora lub na dobrym statku.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROŚŁYCH

W zawodzie tym istnieje możliwość podjęcia pracy przez osoby starsze, które miały przerwę w pracy. Muszą one spełniać jednak dwa podstawowe warunki, tj. mieć doświadczenie w pracy na morzu, a przerwa w ich pracy na morzu nie powinna być dłuższa niż pięć lat - w przeciwnym wypadku bowiem niezbędne jest odnowienie uprawnień do wykonywania zawodu. Kolejny warunek to bardzo dobry stan zdrowia i wiek do ok. 50 roku życia.

ZAWODY POKREWNE

technik elektryk
technik elektronik
technik mechanik
oficer mechanik statku morskiego
oficer mechanik statku żeglugi śródlądowej
marynarz statku morskiego

LITERATURA

M. Babinis, J.Sawicki, *Polska bibliografia morska, t. 1 i 2*
J. Puchalski, *Pod obcą banderą - poradnik dla oficerów i marynarzy*, Gdynia 1992 r

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚCI ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Oficer elektryk statku morskiego** - (3140101), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 10 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	2
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	7
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	1

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Oficer elektryk statku morskiego** wynosiła 0. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Oficerowie służb technicznych żeglugi wynosiło 2339,57. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	1868,72
Mazowieckie	1679,98
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	2670,13
Śląskie	1680,6
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	1366,72
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	2448,32

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Oficerowie służb technicznych żeglugi, wynosiła 646. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	12
Mazowieckie	60
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	118
Śląskie	10
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	33
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	413

Transport i łączność

OFICER MECHANIK STATKU MORSKIEGO

kod: 314103

inne nazwy zawodu:

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Do głównych celów pracy oficera mechanika statku morskiego należy bezpośredni nadzór nad załogą działu maszynowego oraz dbanie o sprawne i niezawodne działanie silników głównych, a także innych mechanizmów i urządzeń znajdujących się w maszynowni. Oficer mechanik nadzoruje też prawidłową eksploatację i przebieg remontów tych urządzeń.

Ze względu na zakres i odpowiedzialność wśród inżynierów mechaników istnieją różne specjalności. Starszy mechanik jest zastępcą kapitana do spraw technicznych i bezpośrednim przełożonym działu maszynowego, gdzie ustala wachty i rozdziela pracę załodze maszynowni. Starszy oficer sprawdza zabezpieczenie urządzeń okrętowych przed pożarem oraz zapewnia bezpieczeństwo i higienę pracy podległego mu personelu. Drugi mechanik jest zastępcą starszego mechanika i w zakresie prowadzonych prac w siłowni statku bezpośrednim przełożonym szeregowych członków załogi maszynowni. Drugi mechanik odpowiada przed przełożonym za należyte utrzymanie i sprawne działanie tych mechanizmów, nad którymi zlecono mu opiekę i nadzór; pełni też służby portowe i morskie. Drugi mechanik nadzoruje i dokonuje odbioru prac wykonywanych przez członków działu maszynowego na polecenie starszego mechanika. Oficer mechanik urządzeń chłodniczych zajmuje się na statkach rybackich wszystkimi urządzeniami i instalacjami chłodniczymi, a więc sprawdza ich działanie, stan techniczny, konserwuje i w razie potrzeby dokonuje napraw i remontów. Podczas wykonywania swoich zadań służbowych oficer mechanik posługuje się wieloma narzędziami ręcznymi precyzyjnymi (pęseta) i nieprecyzyjnymi (młotek, klucze do śrub), których używa podczas konserwacji i remontów silników w maszynowni. Używa także urządzeń produkcyjnych sterowanych ręcznie lub automatycznie (obrabiarki, tokarki), którymi obrabia elementy potrzebne do remontu maszyn i silników. Bardzo często też oficer mechanik używa różnego rodzaju sprężarek i pomp oraz przyrządów kontrolno-pomiarowych (mierniki ciśnienia, temperatury), dzięki którym może sprawnie i bezpiecznie kierować pracą silników i innych urządzeń, będących na wyposażeniu maszynowni. Bardzo pomocne podczas pracy oficera mechanika są sprzęty i urządzenia biurowe (fax, telefon), które umożliwiają kontakt z przełożonymi i podwładnymi. Często też posługuje się on komputerem, który analizuje dane napływające z urządzeń kontrolno-pomiarowych w maszynowni statku.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Praca oficera mechanika statku morskiego odbywa się najczęściej w maszynowni statku lub na wolnym powietrzu, czyli na pokładzie. Ze względu na warunki klimatyczne i pogodowe, jakie panują na akwenach, po których pływa statek, oficer mechanik narażony jest na zmiany temperatury i wilgotności powietrza oraz zmiany intensywności oświetlenia. Powoduje to zapadanie na choroby skóry i choroby zakaźne oraz inwazyjne. Podczas wykonywania zadań w maszynowni statku na oficera mechanika w dużym stopniu oddziałują wibracje i hałas, wywoływane przez pracę wysokoprężnych silników spalinowych, które są przyczyną uszkodzeń słuchu. Powietrze maszynowni jest często zanieczyszczone spalinami i pyłami oraz gazami. Na oficera mechanika oddziałują też pola elektromagnetyczne urządzeń kontrolnych i dlatego jest on narażony na choroby centralnego układu nerwowego. Oficer mechanik urządzeń chłodniczych jest narażony na zatrucia freonem podczas napraw chłodni. Bardzo częstym schorzeniem oficerów mechaników jest kamica moczowa, będąca wynikiem picia wody długo przechowywanej w zbiornikach. Praca oficera odbywa się w warunkach dużego napięcia i z dala od bliskich, co często powoduje stres i podatność na wszelkiego rodzaju

Transport i łączność

nerwice. Statki morskie pływają bardzo często w warunkach sztormowych, a więc oficer mechanik jest narażony na wszelkiego typu urazy ciała (stłuczenia, złamania).

warunki społeczne

Praca oficera mechanika statku morskiego należy do prac zespołowych, podczas której ma on częsty i intensywny kontakt z pozostałymi członkami maszynowni i statku, co może nieść ryzyko powstawania konfliktów. Oficer mechanik organizuje i rozdziela pracę w dziale maszynowym oraz wyznacza służby morskie i portowe, a także współpracuje, udziela rad i odpowiada na pytania podwładnych.

Podczas spotkań z kapitanem konsultuje z nim plan pracy i remontów w dziale maszynowym oraz reprezentuje interesy swoich podwładnych. Oficer mechanik kontaktuje się z przełożonym przy użyciu sprzętu komunikacyjnego (przy użyciu głosu), a także w formie pisemnych sprawozdań dla kapitana. Oficer mechanik pracuje też indywidualnie, gdy układa plan pracy dla załogi maszynowni na dany dzień czy okres rejsu.

warunki organizacyjne

Praca oficera mechanika jest pracą zmianową i zrutynizowaną, trwa ona od 9 do 12 godzin. Czas trwania pracy oficera zależy od otrzymanych zleceń oraz od sytuacji awaryjnych (awarie silników). Od oficera mechanika wymagana jest praca w dzień i w nocy, a także w niedziele i święta. Wykonywane przez niego czynności są okresowo, a czasami ściśle nadzorowane przez przełożonych. W hierarchii służbowej jest on zarówno przełożonym obsługi maszynowni, jak i podwładnym kapitana statku. Oficer mechanik ponosi odpowiedzialność za maszyny i urządzenia znajdujące się na wyposażeniu maszynowni oraz ich prawidłowe funkcjonowanie. Odpowiada też za indywidualny zakres obowiązków oraz pracę wykonywaną przez członków załogi działu maszynowego. Miejscem pracy oficera mechanika jest statek zawijający do portów różnych krajów i kontynentów, a więc przebywa on przez długi okres poza granicami ojczystego kraju. Podczas rejsu jego strojem jest ubranie robocze, a w czasie wolnym dowolne ubranie. Pracując w maszynowni zakłada strój roboczy (kombinezon) lub używa specjalnych ubrań ochronnych.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Wydaje się, że z racji wykonywanych zadań oficer mechanik powinien odznaczać się zdolnościami technicznymi, ponieważ jego praca polega na bardzo częstym kontakcie z silnikami i urządzeniami technicznymi (pompy, sprężarki). Powinna go też charakteryzować umiejętność pracy w szybkim tempie i łatwość przerzucania się z jednej czynności na drugą. Umiejętności te pomogą mu w sytuacjach awaryjnych i remontowych w dziale maszynowym. Podczas przeprowadzania remontów oficerowi mechanikowi ułatwia pracę koordynacja wzrokowo-ruchowa, zręczność rąk i palców oraz brak lęku wysokości. Podczas wykonywania prac mechanika niezbędny jest dobry wzrok i spostrzegawczość, gdyż musi on często oceniać prawidłowe działanie podzespołów siłowni. Powinien też posiadać szybki refleks, by móc błyskawicznie reagować na powstałe awarie. Oficer mechanik powinien posiadać umiejętność koncentracji, a zarazem podzielność uwagi, co ułatwi mu kontrolę urządzeń będących na wyposażeniu maszynowni. Nieodzowną cechą oficera mechanika jest zmysł równowagi, ponieważ pracę swoją wykonuje często podczas kołysania statku na fali. Dobry oficer mechanik powinien posiadać wytrzymałość na długotrwały wysiłek oraz być wytrwałym i cierpliwym, co pomaga mu w monotonnych pracach konserwacyjnych. Podczas wykonywania remontów i konserwacji silników głównych i pomocniczych przydaje się oficerowi mechanikowi dobra pamięć, wyobraźnia przestrzenna, logiczne rozumowanie oraz dokładność. Często współpracuje on z innymi członkami załogi, potrzebna jest mu więc umiejętność współdziałania oraz nawiązywania kontaktu i postępowania z ludźmi. Oficer mechanik, jako że jest przełożonym maszynowni, powinien posiadać zdolności kierownicze oraz umiejętność podejmowania szybkich i trafnych decyzji. Jego cechą powinna być też umiejętność podporządkowania się przełożonemu (kapitanowi). Dobrego oficera mechanika charakteryzuje inicjatywność, gotowość do pracy w nieprzyjemnych warunkach,

Transport i łączność

a także samodzielność i niezależność oraz umiejętność przekonywania, tak potrzebna u średniej kadry kierowniczej. Nieodzowną cechą oficera mechanika jest odwaga, niezbędna do pracy na morzu, a także pewna doza ciekawości, gdyż podczas rejsu odwiedza on porty w różnych krajach świata. Oficerowi mechanikowi statku morskiego w wykonywaniu zadań pomagają zainteresowania techniczne (budowa maszyn i silników), naukowe (działanie maszyn i urządzeń) oraz urzędnicze (kierowanie ludźmi i wypełnianie raportów). W zawodzie tym przydatne jest zainteresowanie matematyką, fizyką, chemią, zajęciami technicznymi i językami obcymi (wszystkie te przedmioty są przydatne w bardzo dużym stopniu).

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Praca w zawodzie oficera mechanika statku morskiego należy do prac średnio ciężkich. Osoba pracująca w tym zawodzie powinna odznaczać się bardzo dużą sprawnością narządów równowagi i układu krążenia. Oficera mechanika powinna cechować sprawność układu kostno-stawowego i mięśniowego. Pożądana jest również wysoka ogólna wydolność fizyczna i sprawność układu oddechowego (ze względu na pracę w zanieczyszczonej maszynie, gdzie wydobywają się różnego rodzaju gazy i pyły). Dobry wzrok i słuch jest tu niezbędny. Do pracy w tym zawodzie istnieją bezwzględne przeciwwskazania, do których należą:

- nowotwory złośliwe
- choroby zakaźne i pasożytnicze
- choroby układu krążenia, ruchu, słuchu, wzroku i uzębienia
- choroby układu moczowo-płciowego
- choroby krwi, układu trawiennego, oddechowego i nerwowego

Ze względu na specyfikę pracy na morzu i statku nie jest możliwe zatrudnianie w zawodzie oficera mechanika osób niepełnosprawnych.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Aby pracować w zawodzie oficera mechanika trzeba legitymować się wykształceniem średnim lub wyższym oraz uzyskać specjalizację zawodową w kierunku zawodowym, tzn. dyplom oficera mechanika, eksploatacji siłowni okrętowej, dyplom II klasy lub ukończenie technikum chłodniczego (oficer mechanik urządzeń chłodniczych). Oficer mechanik powinien również ukończyć kursy BHP i ppoż., obsługi komputera oraz ratownika morskiego. Kandydat powinien znać język angielski, francuski lub rosyjski. Do pracy w zawodzie oficera mechanika preferowani są mężczyźni w wieku do 45 lat.

MOŻLIWOŚĆ AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

Oficer mechanik statku morskiego ma ograniczone możliwości awansu zawodowego. Może on zdobyć wyższe stopnie specjalizacji zawodowej i uzyskać dyplom pierwszego mechanika. Awans w tym wypadku może oznaczać uznanie u armatorów i tym samym możliwość zatrudnienia na lepszych i nowocześniejszych jednostkach pływających.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROŚŁYCH

W zawodzie oficera mechanika istnieje możliwość podjęcia pracy w późniejszym wieku. Trzeba tylko posiadać kwalifikacje podane w rozdziale pt. „Warunki podjęcia pracy w zawodzie”, odznaczać się dobrym stanem zdrowia i nie przekroczyć 40 roku życia. W specjalności oficer mechanik urządzeń chłodniczych są obecnie małe możliwości zatrudnienia, bowiem z uwagi na warunki ekonomiczne u armatorów nastąpiła redukcja stanowisk pracy.

ZAWODY POKREWNE

Transport i łączność

technik mechanik
oficer mechanik statku żeglugi śródlądowej
kapitan statku morskiego
marynarz statku morskiego

LITERATURA

Polska Żegluga Morska BRYZA (miesięcznik)

L. Hempel, *Mechanik okrętowy*, WSM, Gdynia 1983 r.

J. Puchalski, *Pod obcą banderą - poradnik dla oficerów i marynarzy*, Gdynia 1992 r.

Transport i łączność

MOZLIWOŚĆ ZATRUDNIENIA I PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Oficer mechanik statku morskiego** - (3140102), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 21 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	5
Śląskie	1
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	2
Wielkopolskie	2
Zachodniopomorskie	11

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Oficer mechanik statku morskiego** wynosiła 0. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Oficerowie służb technicznych żeglugi wynosiło 2339,57. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	1868,72
Mazowieckie	1679,98
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	2670,13
Śląskie	1680,6
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	1366,72
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	2448,32

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Oficerowie służb technicznych żeglugi, wynosiła 646. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	12
Mazowieckie	60
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	118
Śląskie	10
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	33
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	413

Transport i łączność

INSPEKTOR BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI

kod: 314202

inne nazwy zawodu:

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Inspektor bezpieczeństwa żeglugi nadzoruje bezpieczeństwo żeglugi zgodnie z przepisami prawa, w imieniu terenowego organu administracyjnego, jakim jest Urząd Morski. Do jego obowiązków należy przeprowadzanie inspekcji okrętów pod kątem wymaganego stanu technicznego, wyposażenia oraz kwalifikacji zawodowych członków załóg. Inspektorzy kontrolują także przestrzeganie norm prawnych regulujących zasady ruchu żeglugowego oraz postojów statków.

Procedura kontrolna i wydawanie certyfikatów wymaga zaangażowania kilku osób. Na kontrolowany statek wchodzi zespół inspektorów, którzy przeprowadzają inspekcję w różnych zakresach. W skład zespołu wchodzi: **inspektor nawigacyjny** (sprawdza urządzenia nawigacyjne i sygnałowe), **kadłubowy** (sprawdza stan kadłuba i jego oznakowanie oraz urządzenia przeładunkowe), **mechaniczny** (kontroluje wszelkie urządzenia mechaniczne i maszynowe), **elektryczny** (sprawdza wszelkie urządzenia elektryczne i sygnalizacyjne), **pożarowy** (sprawdza stan sprzętu przeciwpożarowego i znajomość rozkładów alarmowych wśród członków załogi) oraz **do spraw ochrony środowiska morskiego** (kontroluje stan urządzeń zabezpieczających przed zanieczyszczeniem lub skażeniem środowiska) i **sanitarny** (ocenia stan czystości i higieny oraz zagrożenie epidemiologiczne). Po wykonaniu inspekcji analizowane są jej wyniki, wydawane i egzekwowane zalecenia poinspekcyjne, a następnie (kiedy spełnione są wszystkie wymogi) wystawia się - również zespołowo - certyfikaty bezpieczeństwa.

Ponadto inspektorzy zajmują się dochodzeniami w sprawach wypadków żeglugowych oraz wymierzaniem kar pieniężnych i grzywnien winnym naruszenia obowiązujących przepisów.

Inspektorat bezpieczeństwa żeglugi przechowuje akta statków morskich, będących pod nadzorem Urzędu Morskiego, prowadzi centralny i lokalny rejestr statków oraz zatwierdza nazwy i porty macierzyste statków na wniosek armatorów, opiniuje wnioski o przyznanie uprawnień oficerom i marynarzom marynarki handlowej, uprawnień morskich pilotom, a także wydawaniem odpowiednich dokumentów kwalifikacyjnych.

Praca inspektora bezpieczeństwa odbywa się nie tylko na terenie kraju, ale i poza jego granicami - w zależności od tego, gdzie znajduje się dana jednostka pływająca w momencie upływu terminu ważności certyfikatów (ambasada polska może przedłużać dokumenty jedynie na krótki czas).

Inspektor bezpieczeństwa żeglugi powinien orientować się w zagadnieniach prawnych oraz wykazywać się ogólną znajomością geografii.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Inspektor wykonuje zarówno czynności urzędnicze, jak kontrolne.

W ramach zadań urzędniczych opracowuje dokumentację, zalecenia, wystawia certyfikaty, wtedy korzysta ze wszelkich urządzeń biurowych, jak komputer, faks itp.

W czasie czynności kontrolnych na statkach korzysta z różnych przyrządów (w zależności od stanowiska), za pomocą których ocenia sprawność urządzeń statkowych. Specyfika pracy zmusza do korzystania z takich środków transportu, jak samochód, motorówka, śmigłowiec czy samolot.

Inspektor pracuje w różnych, często nieprzyjemnych, warunkach. Inspekcja wymaga wchodzenia pod pokład, do chłodni, ładowni, oraz zęz, gdzie jest słabe oświetlenie, niska, wysoka lub zmienna temperatura powietrza i przykry zapach. Ponadto pobyt na statku wiąże się z narażeniem na

Transport i łączność

zmienne warunki atmosferyczne oraz zagrożeniem zdrowia związanym z warunkami panującymi na obiektach pływających.

warunki społeczne

Charakter pracy inspektora bezpieczeństwa wymaga zarówno umiejętności pracy zespołowej, jak i indywidualnej. Każdy z inspektorów sprawdza i ocenia stan urządzeń, sprzętu oraz jego zgodność z dokumentacją w zakresie swoich obowiązków. Natomiast ostateczną decyzję dotyczącą stanu bezpieczeństwa statku wydaje zespół po wspólnych konsultacjach..

Rozległe kontakty z ludźmi oraz kontrolne funkcje inspektora narażają go na znalezienie się w sytuacjach konfliktowych.

warunki organizacyjne

Inspektor pracuje 8 godzin dziennie lub więcej. Specyfika zawodu wymaga pełnej dyspozycyjności, gdyż w zależności od zleceń musi on przemieszczać się między różnymi portami świata.

W strukturach organizacyjnych inspektorzy bezpieczeństwa podlegają Głównemu Inspektorowi Bezpieczeństwa Żeglugi, którego zwierzchnikiem jest z kolei Dyrektor Urzędu Morskiego. Inspektorzy, pomimo dużej samodzielności, muszą umieć podporządkować się zwierzchnikom. Kontrola i ocena bezpieczeństwa obiektów pływających obarcza odpowiedzialnością za bezpieczeństwo statku, życie i zdrowie ludzi oraz stan środowiska naturalnego.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

W wykonywaniu tego zawodu niezbędnymi cechami są: dobra koncentracja uwagi, pamięć, wyobraźnia przestrzenna oraz rozumowanie logiczne, uzdolnienia techniczne, łatwość komunikowania się (sprawność językowa w piśmie i mowie). Istotne są również: duża odporność emocjonalna, umiejętność podejmowania szybkich i trafnych decyzji oraz samokontrola.

Przydatne są zainteresowania techniczne, językowe, urzędnicze (znajomość przepisów prawa, umiejętność pracy na komputerze i wypełniania dokumentów).

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Praca inspektora bezpieczeństwa żeglugi jest zaliczana (ze względu na obciążenie fizyczne) do prac lekkich. Natomiast stopień odpowiedzialności oraz ryzyko znalezienia się w sytuacjach konfliktowych są powodem znacznego obciążenia psychicznego w tym zawodzie. W związku z tym istotna jest dobra ogólna sprawność i odporność organizmu.

Zawodu tego nie mogą wykonywać osoby z chorobami układu krążenia i układu ruchowego, epilepsją oraz ze schorzeniami typu neurologicznego. Do względnych przeciwwskazań należą: schorzenia laryngologiczne i choroby układu oddechowego.

Zagrożenie wypadkami zależy od rodzaju kontrolowanego statku oraz ładunku, jaki przewozi (substancje toksyczne, wywołujące alergie, itp.).

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Warunkiem podjęcia pracy jest wykształcenie wyższe (politechniczne lub morskie) bądź pomaturalne. Na poszczególnych stanowiskach pracują osoby posiadające stopień oficera lub kapitana żeglugi wielkiej.

Od inspektorów wymaga się także znajomości języków obcych (zwłaszcza angielskiego) w stopniu bardzo dobrym oraz posiadania wszelkich licencji i ukończenia kursów, jakie muszą odbyć członkowie załóg pływających.

Ponadto trzeba wykazać się doświadczeniem pracy na morzu.

Transport i łączność

Inspektor bezpieczeństwa żeglugi musi także spełniać wymagania zdrowotne, jakie określone są przez lekarza medycyny pracy.

W zawodzie tym nie ma możliwości zatrudnienia osób niepełnosprawnych.

MOŻLIWOŚCI AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

W zawodzie tym są ograniczone możliwości awansu. Na stanowiskach inspektorów pracują osoby w stopniach oficerskich i kapitana żeglugi, więc nie ma już w tej hierarchii możliwości awansowania. W ramach Urzędu natomiast inspektor bezpieczeństwa może jedynie zostać głównym inspektorem czyli szefem inspektoratu.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

W zawodzie tym zatrudnia się osoby, które mają za sobą praktykę w pracy na morzu. Doświadczenie jest najwyższej cenie, dlatego pracę tę mogą wykonywać również osoby po 50 roku życia.

ZAWODY POKREWNE

kapitan statku morskiego
oficer elektryk statku morskiego
oficer mechanik statku morskiego
steward statku morskiego

LITERATURA

Nie ma publikacji, które informują o zawodzie inspektora bezpieczeństwa żeglugi. Osoby zainteresowane powinny zapoznać się z literaturą, która traktuje o konkretnej specjalności danego inspektora oraz z zakresem przepisów morskich. Jest ona np. dostępna w Centrum Techniki Okrętowej lub w WSM.

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚCI ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Inspektor bezpieczeństwa żeglugi** - (3140201), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 7 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	1
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	4
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	1
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	1

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Inspektor bezpieczeństwa żeglugi** wynosiła 0. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Oficerowie pokładowi, piloci żeglugi i pokrewni wynosiło 2504,51. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	3058,98
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	1763,44
Mazowieckie	2924,12
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	2150,69
Śląskie	2195,78
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	2325,73
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	2694,9

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Oficerowie pokładowi, piloci żeglugi i pokrewni, wynosiła 1371. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	39
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	12
Mazowieckie	120
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	495
Śląskie	20
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	33
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	652

Transport i łączność

Transport i łączność

KAPITAN STATKU MORSKIEGO

kod: 314205

inne nazwy zawodu:

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Podstawowym zadaniem kapitana jest zapewnienie bezpieczeństwa statkowi, pasażerom, załodze i ładunkom oraz dbałość o właściwą eksploatację statku. Kapitan jest dowódcą i jedynym przełożonym całej załogi (a więc oficerów, mechaników, marynarzy) oraz jednocześnie przedstawicielem armatora. Zakres czynności i związanej z tym odpowiedzialności służbowej daje kapitanowi szerokie uprawnienia do powierzonego mu statku, ładunku i ludzi, w tym też pasażerów, jeśli tacy znajdują się podczas podróży lub w portach. Regulaminy pracy stwierdzają m.in., że odpowiedzialność kapitana dotyczy szczególnie bezpieczeństwa ludzi, statku i ładunku, właściwego przygotowania statku do podróży, bezpiecznego załadowania statku i odpowiedniego wykorzystania ładowności i nawigacji, a także prawidłowej i oszczędnej gospodarki na statku. Do obowiązków kapitana należy również reprezentowanie armatora (właściciela statku) wobec władz portowych i przedstawicielstw handlowych w portach obcych. Niektóre obowiązki wybiegają poza obręb statku i załogi. Kapitan ma bowiem obowiązek niesienia pomocy ludziom znajdującym się na morzu w niebezpieczeństwie. Od tego obowiązku może odstąpić tylko w wypadku zagrożenia utraty własnego statku lub zagrożenia życia osób znajdujących się na statku. Władza kapitańska, w tym także dyscyplinarna wobec załogi, nie ustaje z chwilą zakończenia przez nich pracy na danym stanowisku roboczym, ponieważ statek morski jest zarówno miejscem pracy marynarza, jak i jego domem. Do czynności kapitana statku morskiego należą funkcje administracyjne, czyli prowadzenie wszelkiego typu rejestrów dotyczących odbywanych rejsów (dziennik pokładowy). Prowadzi on również gospodarkę finansową, tzn. wypłaca pensje załodze i dba o prawidłowe zaopatrzenie załogi w żywność, środki ochronne i inne niezbędne rzeczy, potrzebne do prawidłowego funkcjonowania dowodzonej przez niego jednostki. Kapitan wykonując swoją pracę często korzysta z wielu urządzeń technicznych, m.in. z komputera oraz urządzeń nawigacyjnych jak np. radary, ARPA, elektroniczne systemy określania pozycji itp. Korzysta on także z urządzeń biurowych (faks, telefon), które umożliwiają mu na morzu kontakt z lądem. Kapitan nowoczesnego statku ponosi odpowiedzialność nie tylko za bezpieczeństwo i życie załogi oraz mienie i statek, ale również za całokształt życia biologicznego na mijanych przez niego akwenach. Awaria dużego statku, który przewozi substancje silnie toksyczne lub wyciek ropy naftowej z tankowców może doprowadzić do poważnych, czasami nieodwracalnych katastrof ekologicznych.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Kapitan wykonuje swoją pracę w różnych miejscach jednostki pływającej. Najczęstszym miejscem przebywania kapitana jest mostek nawigacyjny (w przedniej górnej części nadbudówki), skąd widoczny jest cały obszar statku i przestrzeń wokół niego. Nierzadko przebywa także na pokładzie, gdzie nadzoruje pracę załogi. Przebywanie w różnych warunkach atmosferycznych i zmiana stref klimatycznych mogą być przyczyną zachorowań na wszelkiego typu zakażenia i choroby inwazyjne. Przyczyną zapadania na różnego typu nerwice jest praca w ciągłym stresie i zagrożeniu. Podczas wykonywania swojej pracy kapitan narażony jest na zmiany natężenia hałasu, wibracji i różnego rodzaju promieniowania oraz działania pól elektromagnetycznych, które są emitowane przez urządzenia znajdujące się na statku. Częstym schorzeniem ludzi morza jest kamica układu moczowego. Spowodowane to jest tym, że woda pitna magazynowana jest przez długi okres w zbiornikach statku. W zawodzie tym istnieje zwiększone ryzyko wypadków - złamań, stłuczeń i urazów ciała podczas sztormów, a nawet zagrożenie życia.

Transport i łączność

warunki społeczne

Praca kapitana ma charakter zespołowy. Pełni on funkcje kierownicze wobec załogi statku, a więc układa plan pracy dla swoich podwładnych na czas załadunku i wyładunku towaru oraz rejsów. Podczas wykonywania swoich zadań ma bardzo intensywny kontakt z innymi ludźmi. Dla załogi powinien być nauczycielem, opiekunem i doradcą w sprawach zawodowych i osobistych. Kontaktuje się z armatorem, przed którym jest odpowiedzialny za załogę i statek. Umiejętności z zakresu pierwszej pomocy medycznej są tu nieodzowne. Osoba pracująca na tym stanowisku często kontaktuje się z przedstawicielami różnych firm. W czasie tych spotkań bardzo ważna jest umiejętność negocjacji i konsultacji w celu dojścia do kompromisu. Kapitan statku morskiego porozumiewa się ze współpracownikami przy pomocy urządzeń telekomunikacyjnych (krótkofalówki, telefon) oraz w formie pisemnej lub poleceń ustnych. Z racji kierowania zespołem ludzi musi posiadać umiejętność rozwiązywania sytuacji konfliktowych.

warunki organizacyjne

Kapitan statku morskiego pracuje przez całą dobę, czyli cały czas musi być dyspozycyjny ze względu na specyfikę wykonywanej pracy. Z racji tego, że praca odbywa się całą dobę, wykonywana jest ona także w dni powszechnie wolne od pracy. Jest ona wykonywana w zależności od pogody i od zlecenia otrzymanego od armatora. Praca kapitana wymaga częstych kontaktów służbowych i pobytu za granicą kraju przez dłuższy czas. W hierarchii organizacyjnej kapitan jest kierownikiem dla załogi i podwładnym dla armatora. Armator pozostawia dużą swobodę kapitanowi w doborze metod i rozkładzie czasowym zadań, jednak nadzoruje główne cele pracy. Najczęstszym ubiorem kapitana jest ubiór reprezentacyjny, czyli mundur. W czasie pobytu na morzu kapitan ubiera się dowolnie lub używa odzieży ochronnej. Jeśli chodzi o charakter pracy w tym zawodzie, to nie jest on zrutynizowany, czynności są nieprzewidywalne i zmieniają się w zależności od panujących warunków. Wykonywanie tej pracy wiąże się z dużą odpowiedzialnością finansową oraz za prawidłowe funkcjonowanie powierzonego statku, za bezpieczeństwo, zdrowie i pracę załogi.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Ze względu na główne zadania kapitana, a więc troskę o bezpieczeństwo pasażerów, załogi, ładunku i statku, powinien on odznaczać się umiejętnością pracy w szybkim tempie, podejmować szybko i trafnie decyzje w ciągle zmieniających się warunkach na morzu. Bardzo ważna jest dobra koncentracja uwagi oraz pewna doza odwagi, gdy jego statek pływa w warunkach sztormowych, kiedy to załoga i statek znajdują się w ciągłym zagrożeniu. Podczas złych warunków atmosferycznych pomagają kapitanowi umiejętności samokontroli (panowanie nad swoimi emocjami), jak również współdziałanie z podwładnymi (pomocne tu są zdolności kierownicze i podzielność uwagi). Wiele czynności administracyjnych (sporządzanie raportów dla armatora itp.) kapitan wykonuje samodzielnie, a więc w izolacji od reszty załogi w warunkach monotonnego wypełniania rubryk i wykazów dziennika pokładowego. Pożądana jest w tym zawodzie dobra pamięć i zdolność logicznego myślenia. Podczas pracy kapitan powinien odznaczać się dużą dokładnością w wykonywaniu swoich zadań (wyznaczanie kursu, nawigacja), pomocną tu także będzie wyobraźnia i myślenie twórcze. Jako dowódca załogi powinien łatwo nawiązywać kontakty z ludźmi. Powinien też potrafić wczuć się w położenie innych osób, aby lepiej rozumieć ludzi pracujących w ciągłym stresie i z dala od domu. Osoba pracująca na stanowisku kapitana powinna cechować się niezależnością i umieć się podporządkować innym, np. armatorowi, dowódcy akcji ratowniczej lub pilotowi i władzom portowym. W związku z tym, że kapitan podczas swojej pracy przez długi czas przebywa z tymi samymi ludźmi, powinien przejmować inicjatywę, by jak najlepiej godzić pracę i wypoczynek załogi (organizowanie imprez i czasu wolnego). Ponieważ praca wiąże się z ciągłymi zmianami miejsc (różne kraje, porty) dobrze jest, gdy cechuje kapitana ciekawość, a więc lubi on poznawać ciekawych ludzi, egzotyczne kraje i obyczaje.

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Transport i łączność

Pracę kapitana statku morskiego zalicza się do pracy średnio ciężkiej. Największe znaczenie w tym zawodzie ma ogólna dobra sprawność fizyczna, duża sprawność układu krążenia i narządów równowagi. Istotna jest także sprawność narządu wzroku, słuchu (prowadzenie obserwacji i nawigacji na statku). Przydatne cechy w tym zawodzie to silna budowa ciała, duża sprawność układu oddechowego, układu kostno-stawowego i mięśniowego (kapitan porusza się po całym statku). Do wykonywania zawodu kapitana występują bezwzględne przeciwwskazania, takie jak:

- nowotwory złośliwe
- choroby zakaźne i pasożytnicze
- choroby układu krążenia
- choroby słuchu, wzroku, krwi i uzębienia
- choroby układu oddechowego
- choroby układu nerwowego

Szczegółowy wykaz przeciwwskazań zdrowotnych zawiera Rozporządzenie Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 17.02.1993 r. Ze względu na specyficzne warunki pracy (statek) wyklucza się zatrudnienie osób niepełnosprawnych.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

By zostać kapitanem niezbędna jest posiadanie wyższego wykształcenia morskiego bądź ukończenie szkoły średniej i uzyskanie kolejnych stopni oficerskich aż do stopnia kapitana żeglugi wielkiej poprzez posiadanie odpowiedniej praktyki morską i złożenie egzaminów przez komisją państwową.

W zawodzie kapitana niezbędna jest specjalizacja o kierunku nawigacji oraz patent kapitana. Osoba taka powinna posiadać świadectwo ukończenia kursów BHP, ppoż., indywidualnych technik ratownictwa morskiego oraz posiadać świadectwa obserwatora radarowego oraz ARPA i - wymagany już przez wielu armatorów - certyfikat operatora systemu GMDSS (GOC).

licencję operatora radarowego systemu nawigacji satelitarnej. Niezbędna jest umiejętność obsługi komputera i biegła znajomość języka angielskiego. Zawód ten mogą wykonywać zarówno mężczyźni, jak i kobiety do 60 roku życia.

MOŻLIWOŚĆ AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

W zawodzie kapitana statku morskiego nie ma możliwości awansu w znaczeniu osiągnięcia coraz wyższych stopni w hierarchii służbowej. Awans może oznaczać tylko posiadanie coraz lepszej renomy jako kapitan, co wiąże się z powierzaniem przez armatorów większych, nowocześniejszych i bardziej skomplikowanych jednostek morskich.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

Osoby chcące podjąć pracę kapitana w starszym wieku (lub wrócić po dłuższej przerwie do pracy) powinny posiadać dobry stan zdrowia oraz przedstawić odpowiednie uprawnienia do wykonywania zawodu. Przerwa w wykonywaniu zawodu trwająca powyżej 5 lat wymaga odnowienia uprawnień do wykonywania zawodu.

ZAWODY POKREWNE

pilot morski
inspektor bezpieczeństwa żeglugi
oficer pokładowy statku morskiego
marynarz statku morskiego

Transport i łączność

LITERATURA

Nautologia (kwartalnik), Polskie Towarzystwo Nautologiczne

Eko Bałtyk (miesięcznik), wyd. Ecobaltic

Kurier Morski (magazyn), wyd. Quadrant sp. z o .o .

Milian L., *Zawód marynarza floty transportowej, studium monograficzne*, Gdynia 1974

Socjologiczne badania nad ludźmi morza, „Studia socjologiczne” nr 41/1974

Transport i łączność

MOŻLIWOŚĆ ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Kapitan statku morskiego** - (3140204), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 11 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	1
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	6
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	1
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	3

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Kapitan statku morskiego** wynosiła 0. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Oficerowie pokładowi, piloci żeglugi i pokrewni wynosiło 2504,51. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	3058,98
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	1763,44
Mazowieckie	2924,12
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	2150,69
Śląskie	2195,78
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	2325,73
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	2694,9

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Oficerowie pokładowi, piloci żeglugi i pokrewni, wynosiła 1371. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	39
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	12
Mazowieckie	120
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	495
Śląskie	20
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	33
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	652

Transport i łączność

Transport i łączność

OFICER POKŁADOWY

kod: 314207

inne nazwy zawodu: -

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Głównym celem pracy oficera pokładowego jest nadzorowanie wszystkich czynności, związanych z bezpiecznym funkcjonowaniem i nawigacją statku. W zawodzie tym wyróżniamy dwa stopnie specjalizacji: II oficer i I (starszy) oficer pokładowy. II oficer jest oficerem nawigacyjnym i odpowiada za aktualność map morskich i urządzeń nawigacyjnych. Pierwszy oficer jest zastępcą kapitana i kierownikiem działu pokładowego, czyli całej załogi. Nie podlegają mu tylko oficerowie wachtowi i radiooficerowie podczas pobytu statku na morzu. W swojej pracy oficer pokładowy używa wielu narzędzi precyzyjnych, maszyn i urządzeń produkcyjnych (tokarka). Bardzo ważnym elementem w pracy oficera są urządzenia przetwarzania danych, czyli komputer oraz urządzenia kontrolno-pomiarowe do prowadzenia nawigacji (radar, radionamiernik). Podczas wykonywania swoich zadań korzysta też z urządzeń biurowych (telefon, faks) i urządzeń komunikacyjnych krótkiego i dalekiego zasięgu. Do czynności oficera statku morskiego należy sporządzanie różnego rodzaju wykazów i raportów dokumentujących prace, wykonane przez załogę oraz kierunki ruchu i pozycji statku wg map nawigacyjnych. W zastępstwie nieobecnego lekarza okrętowego pełni on obowiązki medyczne na rzecz załogi i pasażerów. Ważną czynnością w pracy oficera jest nadzór nad załadunkiem, prawidłowe umieszczenie go w ładowni oraz jego wyładunek.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Pracę swą oficer pokładowy wykonuje w różnych miejscach statku (pokład, ładownie, mostek). Praca ta wykonywana jest w różnych warunkach klimatycznych i pogodowych, jest on więc narażony na ciągłe zmiany temperatury i wilgotności powietrza, co powoduje zapadanie na choroby zakaźne, inwazyjne i choroby skóry. W związku z tym, że oficer pokładowy ma częsty kontakt z urządzeniami kontrolno-pomiarowymi, narażony jest na działanie pól elektromagnetycznych i promieniowania podczerwonego i nadfioletowego, które mogą być przyczyną chorób centralnego układu nerwowego, układu bodźcowo-twórczego, przewodzącego, serca oraz gonad. Pracy tej towarzyszy duży stres (sztorm, oddalenie od rodziny), co bywa przyczyną różnych nerwic. Do częstych chorób ludzi morza należy zaliczyć kamicy moczową, której przyczyną jest spożywanie wody pitnej znajdującej się przez dłuższy czas w zbiornikach statku. W pracy tej oficer narażony jest na różne urazy ciała powstałe podczas sztormu na morzu (zmiżdżenia, złamania kończyn górnych i dolnych).

warunki społeczne

Praca oficera pokładowego należy do prac zespołowych, chociaż wykonuje on swoje zadania indywidualnie. Oficer pokładowy jest osobą, która organizuje pracę i czas wolny marynarzy, udziela im rad i odpowiada na pytania związane z wykonywanymi pracami. Oficer konsultuje się i współpracuje z kapitanem, aby kierowany przez nich statek funkcjonował jak najlepiej. Oficer pokładowy kontaktuje się z załogą i kapitanem przy użyciu głosu (kontakt osobisty, urządzenia telekomunikacyjne) lub w formie pisemnej. Ponieważ podczas pracy oficer pokładowy ma częsty i intensywny kontakt z innymi ludźmi, praca jego niesie ryzyko powstawania konfliktów z innymi członkami załogi.

warunki organizacyjne

Transport i łączność

Praca oficera pokładowego jest pracą zmianową, którą wykonuje w dzień i nocy i trwa ona do 18 godzin. Uzależnione to jest od warunków pogodowych, panujących na morzu. Oficer pokładowy pracuje także w dni świąteczne, niedziele i wolne soboty. Wykonywane zadania są zrutynizowane i okresowo nadzorowane przez przełożonego (kapitana), często też oficer pracuje bez nadzoru. Na statku morskim jest on zarówno podwładnym, jak i kierownikiem. Oficer pokładowy przed przełożonymi odpowiedzialny jest za pracę, bezpieczeństwo i zdrowie załogi, za wyposażenie statku, czyli za jego sprawne funkcjonowanie, ponosi też odpowiedzialność zawodową. Podczas rejsów oficer ubiera się dowolnie, a także w ubrania robocze i specjalistyczne. Charakter pracy oficera pokładowego zmusza go do częstych pobytów poza granicami kraju.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Ze względu na charakter pracy na morzu oficer pokładowy statku morskiego powinien posiadać wiele różnych zdolności i umiejętności. Do najważniejszych należą umiejętność pracy w szybkim tempie i wytrzymałość na długotrwały wysiłek, co pomaga mu w pracy podczas złych warunków pogodowych. W tych niesprzyjających warunkach niezbędna jest również samokontrola i samodzielność. Oficer pokładowy jest przełożonym załogi, a więc w sprawnym jej kierowaniu pomaga mu umiejętność postępowania z ludźmi i zdolności kierownicze. Podczas pełnienia służby na mostku oficer powinien umieć się skoncentrować, a zarazem posiadać podzielną uwagę i łatwo przerzucać się z jednej czynności na drugą. Praca oficera pokładowego często wymaga niezależności, rozumowania logicznego oraz umiejętności podejmowania szybkich decyzji, co ma podstawowe znaczenie podczas sztormów, gdy statek i ludzie narażeni są na niebezpieczeństwo. Podczas studiowania i kreślenia map morskich i wyznaczania kursu statku niezbędna jest dokładność i cierpliwość. Oficerowi potrzebne są też uzdolnienia techniczne, gdyż obsługuje on wiele skomplikowanych urządzeń nawigacyjnych. Powinna go cechować odwaga i pewna doza ciekawości w poznawaniu innych ludzi i krajów, gdyż często podróżuje i odwiedza porty innych krajów i kontynentów. Oficer pokładowy powinien dążyć do awansu w hierarchii zawodowej i społecznej, w czym pomagają mu zdolności techniczne oraz zainteresowania geografiami, matematyką, fizyką, językami obcymi, techniką i informatyką.

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Pracę oficera pokładowego statku morskiego zaliczamy do kategorii prac średnio ciężkich. Największe znaczenie w tym zawodzie ma duża sprawność narządów równowagi (praca na statku kołysanym przez fale) oraz układu krążenia. Wskazane jest też, aby oficer odznaczał się dobrym ogólnym stanem zdrowia, a w szczególności dużą sprawnością układu kostno-stawowego i mięśniowego (praca w ciągłym ruchu). Do pracy w tym zawodzie istnieją następujące przeciwwskazania:

- nowotwory złośliwe
- choroby zakaźne i pasożytnicze
- choroby słuchu, wzroku, skóry i uzębienia
- choroby układu krążenia, oddechowego, trawiennego, nerwowego i ruchu

Ze względu na specyfikę pracy na morzu osoby niepełnosprawne nie są zatrudniane.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Do podjęcia pracy w tym zawodzie niezbędne jest wykształcenie średnie pomaturalne lub wyższe oraz uzyskanie specjalizacji, czyli dyplomu morskiego nawigatora I klasy lub dyplomu II oficera pokładowego. Kandydat ubiegający się o pracę w tym zawodzie powinien ukończyć kursy BHP, ppoż., ratownika morskiego, obsługi komputera oraz radiowo-satelitarny i nawigacji radarowej. Konieczna jest znajomość języka angielskiego lub niemieckiego. Do pracy w zawodzie oficera pokładowego statku morskiego preferowani są mężczyźni w wieku do 45 lat.

Transport i łączność

MOŻLIWOŚĆ AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

W zawodzie oficera pokładowego istnieją ograniczone możliwości rozwoju kariery zawodowej, to znaczy oficer może osiągać wyższy stopień specjalizacji lub awansować na kapitana statku morskiego. Możliwe jest to po ukończeniu specjalistycznych kursów lub Wyższej Szkoły Morskiej.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

Osoby, które chciałyby powrócić do zawodu oficera po dłuższej przerwie lub podjąć pracę w starszym wieku, mogą to uczynić do 50 roku życia. Osoba ta musi tylko odznaczać się dobrym ogólnym stanem zdrowia i spełniać warunki przedstawione w rozdziale „Warunki podjęcia pracy w zawodzie”.

ZAWODY POKREWNE

oficer mechanik statku morskiego
kierownik statku żeglugi śródlądowej
kapitan statku morskiego
marynarz statku morskiego

LITERATURA

Pod obcą banderą - poradnik dla oficerów i marynarzy, Gdynia 1992
Elementy nauki o pracy, Gdynia 1977
Instytut Medycyny Morskiej Tropikalnej - biuletyn metodyczno-organizacyjny, 1989 supl.1.
Janiszewski, *O obserwacji uczestniczącej na statku morskim*, „Studia socjologiczne” nr 4, 1971

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚCI ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Oficer pokładowy statku morskiego** - (3140206), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 29 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	1
Kujawsko-pomorskie	1
Lubelskie	1
Lubuskie	1
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	4
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	1
Pomorskie	12
Śląskie	3
Świętokrzyskie	1
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	2
Zachodniopomorskie	2

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Oficer pokładowy statku morskiego** wynosiła 0. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Oficerowie pokładowi, piloci żeglugi i pokrewni wynosiło 2504,51. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	3058,98
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	1763,44
Mazowieckie	2924,12
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	2150,69
Śląskie	2195,78
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	2325,73
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	2694,9

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Oficerowie pokładowi, piloci żeglugi i pokrewni, wynosiła 1371. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	39
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	12
Mazowieckie	120
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	495
Śląskie	20
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	33
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	652

Transport i łączność

Transport i łączność

PILOT PORTOWY

kod: 314208

inne nazwy zawodu:

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Każdy dowodzący statkiem morskim wpływającym do portu napotyka trudności wynikające z nieznamomości parametrów nawigacyjnych basenu, w którym statek ma się poruszać. Konsekwencją tego może być kolizja z innymi jednostkami pływającymi, z nabrzeżem portowym, „błądzenie” po nabrzeżu portowym (przypominać to może błądzenie w obcym mieście w celu znalezienia jakiejś ulicy) itp. Im większy jest statek, tym większe mogą się pojawiać trudności. Aby uniknąć tego rodzaju sytuacji korzysta się z usług pilota morskiego.

Do podstawowych obowiązków pilota należy służenie kapitanowi pilotowanego statku pomocą, radą i doświadczeniem w kierowaniu statkiem oraz znajomością warunków lokalnych i obowiązujących przepisów.

Pilotaż morski dzieli się na:

- trasowy: pilot prowadzi statek odpowiednim torem wodnym z redy w kierunku portu,
- portowy: pilot ułatwia przemieszczanie się statku po porcie i doprowadza go do odpowiedniego nabrzeża, gdzie ma nastąpić przeładunek.

Pilot musi więc najpierw dotrzeć do statku, który znajduje się na redzie w odległości kilku mil od portu. Do przewozu pilotów służą specjalnie przeznaczone lub przystosowane statki pilotowe (tzw. „pilotówki”). Każda jednostka pływająca zobowiązana jest do zapewnienia pilotowi bezpiecznego wejścia i zejścia ze statku (ustala to odpowiedni regulamin - drabinka pilotowa oraz jej wyposażenie muszą być zgodne z wymogami konwencji SOLAS). Także w myśl regulaminu - przy wchodzeniu pilotowi powinien asystować starszy marynarz. Od momentu wejścia na statek pilot pozostaje pod kierownictwem kapitana statku.

Zanim jednak pilot przystąpi do swoich czynności, musi zapoznać się z parametrami statku, jego właściwościami manewrowymi i sprawnością techniczną, a co za tym idzie dobrać właściwe holowniki i omówić z ich kierownikami (szyprami) przewidywany plan manewru oraz ramowy plan działania.

Pilotując statek z mostku kapitańskiego pozostaje cały czas w kontakcie z szyprami za pośrednictwem UKF, aż do momentu zakończenia manewrów. Czas wprowadzania pilotowania statku do nabrzeża portowego wynosić może od 1 do 7 godzin.

W zależności od długości stażu pracy pilot ma różne uprawnienia do samodzielnego pilotowania statków. W pierwszym roku pracy może on pilotować statki o długości całkowitej do 130 m., w drugim roku - statki o długości do 170 m., w trzecim - do 200 m., po trzecim roku statki długości powyżej 200 metrów. Uprawnień do samodzielnego pilotowania zbiornikowców i innych statków przeznaczonych do przewozu ładunków niebezpiecznych o długości całkowitej powyżej 200 m lub zanurzeniu powyżej 13 m nabywa pilot po czwartym roku pracy i po ukończeniu kursu manewrowania dużymi statkami na modelach pływających - redukcyjnych.

Zawód pilota wymaga nieustannego kształcenia i zdobywania wiedzy w swojej dziedzinie. Co pięć lat przeprowadzany jest sprawdzian kwalifikacji i aktualności wiedzy w zakresie wykonywanych obowiązków (negatywny wynik sprawdzianu powoduje konieczność ponownego złożenia egzaminu kwalifikacyjnego).

Charakteryzowana profesja należy do tej grupy zawodów, w których dłuższa przerwa w czynności zawodowej niesie za sobą konieczność poddania się sprawdzianowi kwalifikacyjnemu. Zmiana akwenu, na którym pilot wykonuje swoje usługi, bądź powrót do obowiązków pilota po przerwie trwającej ponad 9 miesięcy może nastąpić po odbyciu praktyki w nowych warunkach, pod nadzorem pilotów wyznaczonych przez szefa portu.

ŚRODOWISKO PRACY

Transport i łączność

materialne środowisko pracy

Pilot większą część czasu pracy spędza na morzu. Choć sama czynność pilotowania odbywa się na mostku kapitańskim, nie sposób jest uniknąć zmiennych warunków atmosferycznymi, które często utrudniają wykonywanie czynności. Ponadto pilot narażony jest na nieustanny hałas oraz wibracje, które zawsze występują na statkach. Uciążliwy może być brak dostatecznego oświetlenia (gdyż pracuje także i w nocy). Występuje też potencjalne zagrożenie życia lub zdrowia, w zależności od rodzaju ładunków, które przewozi statek.

Jedynym narzędziem pracy pilota jest UKF, za pomocą którego porozumiewa się i wydaje komendy osobom, z którymi współpracuje podczas pilotażu.

warunki społeczne

Kontakty z ludźmi są w tym zawodzie niezbędne - pilot współpracuje z załogą statku wprowadzanego oraz szyprami na holownikach. Musi mieć łatwość nawiązywania stosunków z ludźmi, a ponadto - ze względu na specyfikę pracy - łatwość precyzyjnego i komunikatywnego formułowania wypowiedzi. Pilot podlega kapitanowi statku pilotowanego, a zatem musi mieć zdolność podporządkowania się (mimo że lepiej zna wszelkie parametry konieczne do pilotażu).

warunki organizacyjne

Pilot pracuje w systemie zmianowym: 24 godziny służby na wachcie i 48 godzin wolnych od pracy (według regulaminu pilot nie może przystąpić do pracy wcześniej niż po 16. godzinnej przerwie na wypoczynek). Szef pilotów ma ponadto ustalony 8. godzinny wymiar pracy urzędowej.

Podczas służby pilot może przebywać w pełnej gotowości do pracy na terenie stacji pilotowej, gdzie ma bardzo dobre warunki socjalne (miejsce do spania, wyżywienie, TV itp.), lub dyżurować poza stacją (musi wówczas przebywać w pobliżu telefonu lub mieć pager)

Pilot organizacyjnie podlega szefowi pilotów, a podczas służby bezpośrednim jego przełożonym jest starszy wachty.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Wprowadzanie statku do portu jest zajęciem bardzo odpowiedzialnym, niosącym za sobą duże obciążenie psychiczne (niewspółmierne do wysiłku fizycznego). Niezwykle ważna jest więc odporność emocjonalna, którą musi mieć każdy pilot oraz odwaga.

Do wypełniania zadań, jakie dyktuje pilotowi charakter pracy, niezbędna jest także zdolność rozumowania logicznego, trzeźwa i szybka ocena sytuacji, koncentracja uwagi oraz dokładność, gdyż manewry są czynnością precyzyjną i nie ma możliwości popełnienia błędu.

Pilotaż nie będzie wykonany poprawnie, jeśli pilot nie będzie wykazywał wysokiej sprawności percepcji (ostrość wzroku, prawidłowe rozróżnianie barw, zdolność widzenia przestrzennego). Jako że miejscem pracy jest statek, osoba na nim pracująca musi wykazywać również dobrą koordynację wzrokowo - ruchową i brak lęku przed wysokością (pilot przechodzi ze statku pilotowego na jednostkę, która będzie przez niego prowadzona po drabince bezpośrednio nad płaszczyzną wody).

Współpraca pilota z załogą statku oraz szyprami na holowniku wymaga od niego umiejętności łatwego kontaktowania się z ludźmi, zdolności podporządkowania się (podległość kapitanowi jednostki) oraz umiejętności kierowniczych (koordynacja pracy holowników).

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Praca pilota morskiego określana jest jako średnio ciężka. W zakresie wymagań fizycznych, jakie stawia się przed pilotem, istotne są: sprawność narządu wzroku (jest to podstawowe narzędzie pracy), narządów równowagi, bez których nie można pracować na statku, oraz ogólna sprawność fizyczna. Osoby niepełnosprawne nie mają żadnej możliwości podjęcia pracy w charakterze pilota.

Transport i łączność

Wymagania zdrowotne w tym zawodzie wykluczają osoby z epilepsją, wadami serca, nerwowego układu obwodowego, układu ruchowego, a także z nadciśnieniem, wadami wzroku czy słuchu.

Poza standardowymi badaniami, jakim musi się poddać każdy pracownik, pilot morski zobowiązany jest do okresowego kontrolowania poziomu cukru we krwi, cholesterolu, kontroli pracy serca (EKG), a także musi poddać się badaniom okulistycznym, laryngologicznym i neurologicznym. Ponieważ charakter pracy narzuca duże obciążenie psychiczne, piloci szczególnie narażeni są na choroby układu krążenia (zawały) oraz nerwice. Osoby, których stan zdrowia nie spełnia warunków dopuszczenia do wykonywania pracy pracują w charakterze pilotów - dyspozytorów, którzy pozostają na lądzie i zajmują się sprawami administracyjnymi (np. w wypadku stanów pourazowych wymagających rehabilitacji, stanach przemijających, jak zaburzenia rytmu pracy serca).

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Podjęcie pracy w zawodzie możliwe jest jedynie po uzyskaniu dyplomu pilota morskiego, który przyznawany jest przez dyrektora odpowiedniego Urzędu Morskiego. Ubiegać się o dyplom może osoba posiadająca stopień kapitana żeglugi wielkiej, która ma za sobą co najmniej 12. miesięczną praktykę pływania na statkach na stanowisku kapitana w żegludzie międzynarodowej, 6. miesięczną praktykę w pilotowaniu statków pod nadzorem pilotów wyznaczonych przez szefa pilotów w porozumieniu z kapitanem portu oraz świadectwo złożenia egzaminu kwalifikacyjnego.

Kapitanami żeglugi wielkiej są najczęściej osoby, które ukończyły Wyższą Szkołę Morską (ze specjalnością: nawigacja), rzadziej z wykształceniem średnim (w tym wypadku droga do uzyskania stopnia kapitana żeglugi wielkiej jest znacznie wydłużona w czasie).

Ponadto pilot musi znać w stopniu bardzo dobrym języki obce (głównie angielski), posiadać uprawnienia operatora UKF (jest to jego podstawowe narzędzie pracy), operatora radarów, a także odbyć kurs pływania na modelach redukcyjnych oraz zdobyć inne uprawnienia zalecone przez Ministra Transportu i Gospodarki Wodnej.

W tej profesji zdecydowanie preferowani są mężczyźni.

MOŻLIWOŚCI AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

W zawodzie tym istnieje niewielka możliwość awansu. Każdy z pilotów posiada już stopień kapitana żeglugi wielkiej (gdyż taki jest warunek uzyskania dyplomu), który jest najwyższym z możliwych stopniem, jaki można uzyskać w tej hierarchii.

Pilot może zostać wybrany przez kolegów, z którymi pracuje, na stanowisko szefa pilotów.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

Pracę pilota można podjąć do 60 roku, a zawód wykonywać do 65 roku życia, pod warunkiem, że stan zdrowia odpowiada wymaganiom lekarskim.

ZAWODY POKREWNE

kapitan statku morskiego
inspektor bezpieczeństwa żeglugi
oficer pokładowy

LITERATURA

Nowicki, M., *Wiedza o manewrowaniu statkami morskimi*, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1978.
EMPA Journal, European Maritime Pilots' Association - rocznik Europejskiego Stowarzyszenia Pilotów Morskich.

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚCI ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Pilot morski** - (3140207), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 0 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Pilot morski** wynosiła 0. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Oficerowie pokładowi, piloci żeglugi i pokrewni wynosiło 2504,51. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	3058,98
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	1763,44
Mazowieckie	2924,12
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	2150,69
Śląskie	2195,78
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	2325,73
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	2694,9

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Oficerowie pokładowi, piloci żeglugi i pokrewni, wynosiła 1371. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	39
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	12
Mazowieckie	120
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	495
Śląskie	20
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	33
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	652

Transport i łączność

Transport i łączność

MARYNARZ STATKU MORSKIEGO

kod: 834103

inne nazwy zawodu:

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Celem pracy marynarza statku morskiego jest wykonywanie podstawowych prac związanych z prawidłową eksploatacją statku oraz jego konserwacją. W zawodzie tym ze względu na dużą różnorodność wykonywanych zadań wyodrębniły się pewne specjalności:

- marynarz
- starszy marynarz
- motorzysta
- sternik
- sondażysta
- bosman

I tak **marynarz** oraz **starszy marynarz** wykonują zadania związane z utrzymaniem porządku i dobrego stanu urządzeń znajdujących się na wyposażeniu statku morskiego. Wykonują drobne remonty, sprzątają, splatają liny, a także pracują przy załadunku i wyładunku towarów, pełnią służby wachtowe i trapowe. **Motorzysta** dba o sprawne działanie silników, wirówek i innych urządzeń znajdujących się w maszynowni, sprawdza poziom paliwa, smarów i w razie konieczności uzupełnia ich braki. Motorzysta dokonuje napraw i remontów urządzeń znajdujących się w maszynowni. Do najważniejszych zadań **sternika** należy sprawne i bezpieczne prowadzenie statku morskiego na podstawie otrzymanych poleceń oraz zgodnie z mapami, wskazaniem urządzeń kontrolno-pomiarowych i nawigacyjnych. **Sondażysta** odpowiada przed przełożonymi za szczelność zbiorników i innych urządzeń przepływowo-ściekowych. **Bosman** sprawuje funkcje nadzorujące (podobnie jak brygadzysta na lądzie), rozdziela pracę innym marynarzom i odpowiada za ich wykonanie przed przełożonymi (oficerem, kapitanem).

Marynarz w swojej pracy używa różnorodnych narzędzi i urządzeń technicznych. Wykonując prace porządkowo-remontowych posługuje się prostymi przyrządami np. młotkiem do obstukiwania rdzy, wiertarką. Posługuje się także bardziej skomplikowanymi urządzeniami techniczno-pomiarowymi (np. sondy, radary, sonary) oraz windami i podnośnikami. Korzysta także ze sprzętu biurowego (komputer, faks, telefon) oraz korzysta z urządzeń komunikacyjnych (krótkofalówka, interkom) oraz sprzętu radarowego.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Marynarz statku morskiego wykonuje swoją pracę w różnych miejscach statku. Pracuje on na pokładzie (remonty, konserwacje, obserwacje), w maszynowni oraz w ładowni (załadunek i wyładunek towarów) i na mostku kapitańskim. Częste przebywanie na wolnym powietrzu przy wciąż zmieniających się warunkach pogodowych stwarza niedogodności i utrudnienia w pracy marynarza. Należą do nich ciągłe zmiany temperatury (mróz, upał) oraz zmiany wilgotności powietrza. Podczas przebywania wewnątrz statku (maszynownia, ładownia) narażony on jest na hałasy o różnym natężeniu, wibracje oraz zmiany intensywności oświetlenia. W związku z ciągłym stykaniem się przez marynarza z urządzeniami kontrolno-pomiarowymi (komputery, radary, sonary) oddziałują na niego pola elektromagnetyczne emitowane przez te urządzenia. W związku z powyższym marynarz narażony jest na choroby skóry, wszelkiego rodzaju choroby zakaźne, inwazyjne i urazy słuchu. Bardzo często marynarze zapadają na kamicę układu moczowego, którą wywołuje picie słodkiej wody przechowywanej przez długi czas w zbiornikach statku. Marynarze cierpią także na różnego rodzaju nerwice, a podczas pracy w trudnych warunkach sztormowych zdarzają się urazy ciała, takie jak stłuczenia i złamania kończyn.

Transport i łączność

warunki społeczne

Praca marynarza statku morskiego ma charakter zespołowy, jednak wiele czynności wykonywanych jest indywidualnie. W związku z tym, że marynarz współpracuje z innymi ludźmi, istnieje możliwość powstawania konfliktów, a więc marynarz powinien być dobrym organizatorem, a w razie potrzeby konsultować się ze współpracownikami. Podczas pracy marynarz kontaktuje się z przełożonymi i współpracownikami przy użyciu głosu, umownych gestów, w formie pisemnej, jak również przy użyciu sprzętu komunikacyjnego i kodów świetlnych.

warunki organizacyjne

Praca marynarza statku morskiego jest pracą zmianową, tzn. że obowiązki swe wykonuje on w różnych porach dnia i nocy. Czas zmiany jest zróżnicowany i w zależności od specjalności marynarza trwa od 3 do 12 godzin, również w sobotę, niedzielę i święta. Czas pracy zależy też od sytuacji pogodowej na morzu, otrzymanych zadań oraz sytuacji awaryjnych. Praca jest zrutynizowana i ściśle nadzorowana przez przełożonych. W pracy marynarz jest podwładnym, ale może być zwierzchnikiem (bosman). Podczas pełnienia obowiązków jest on odpowiedzialny za wykonywaną pracę, powierzone mu wyposażenie i urządzenia oraz za bezpieczeństwo i zdrowie współpracowników. Wykonując swój zawód często przebywa poza granicami ojczystego kraju nawet przez dłuższy czas. Podczas rejsów marynarz ubiera się dowolnie, a przy pracach w strój roboczy (kombinezon), w szczególnych przypadkach zaś w specjalistyczną odzież ochronną.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Ze względu na specyficzne miejsce pracy marynarza, jakim jest statek, wydaje się, że jego najważniejszą cechą powinna być odwaga, poparta samokontrolą i umiejętnością działania w zespole. Cechy te są przydatne podczas złych warunków atmosferycznych (sztormów), gdy statek i ładunek są w ciągłym niebezpieczeństwie. W tych niesprzyjających warunkach, gdy statek ma duże przechyły, marynarzowi przydatny jest dobry zmysł równowagi, odpowiednia koordynacja wzrokowo-ruchowa oraz refleks i umiejętność pracy w szybkim tempie. Marynarz statku morskiego często posługuje się precyzyjnymi narzędziami i korzysta ze skomplikowanych urządzeń, potrzebne mu są więc uzdolnienia techniczne, oraz powinien bez trudu przerzucać się z jednej czynności na drugą. Podczas pełnienia służby nocnej, przy zmniejszonej widoczności (mgła), przydatny jest dobry wzrok, zdolność koncentracji oraz spostrzegawczość. Ponieważ marynarz bardzo często przebywa na swoim stanowisku przez długi czas w niewygodnej pozycji i monotonnym otoczeniu, stąd ważną cechą jest wytrzymałość na długotrwały wysiłek oraz umiejętność pracy w izolacji. Marynarz pozostaje w zależności od zwierzchników i współpracuje z innymi członkami załogi, powinien więc łatwo nawiązywać kontakty, ale i umieć się podporządkować. Bardzo też pomaga mu niezależność i umiejętność kierowania ludźmi, gdyż często występuje w roli zwierzchnika. Marynarza powinna cechować wytrwałość oraz pewna doza ciekawości, bo przecież odwiedza wiele obcych i egzotycznych zakątków świata.

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Praca marynarza statku morskiego zaliczana jest do prac ciężkich. Największe znaczenie w tym zawodzie ma dobra ogólna sprawność fizyczna, a w szczególności duża sprawność układu krążenia i narządów równowagi. Bardzo istotne znaczenie ma sprawność układu kostno-stawowego, mięśniowego i oddechowego. Istnieją przeciwwskazania do pracy w zawodzie marynarza. Do najpoważniejszych należą:

- nowotwory złośliwe
- choroby zakaźne i pasożytnicze
- choroby układu krążenia, oddechowego, trawiennego i moczowo-płciowego

Transport i łączność

- choroby układu nerwowego i ruchowego
- choroby skóry, słuchu, wzroku i uzębienia

Ze względu na specyfikę pracy na morzu nie istnieje możliwość zatrudniania osób niepełnosprawnych.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Aby podjąć pracę w zawodzie marynarza statku morskiego należy legitymować się świadectwem ukończenia szkoły zawodowej lub średniej. Trzeba też ukończyć kursy specjalistyczne, jak kurs starszego marynarza lub motorzysty, posiadać dyplom bosmana lub sternika oraz kursy BHP i ppoż., indywidualnych technik ratownictwa morskiego, spawacza elektryczno-gazowego oraz obsługi komputera. Niezbędna jest znajomość języka angielskiego lub niemieckiego. Do pracy tej preferowani są mężczyźni do 45 roku życia.

MOŻLIWOŚĆ AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

W każdej ze specjalności, składających się na zawód marynarza statku morskiego, istnieje możliwość awansu na wyższe szczeble kariery zawodowej. Uzależnione to jest tylko od chęci do nauki, doskonalenia się i podwyższania swoich kwalifikacji zawodowych na szkoleniach i specjalistycznych kursach oraz na zaocznych studiach o specjalności morskiej.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

Osoby chcące podjąć pracę w zawodzie marynarza lub powrócić do niego po dłuższej przerwie, a będące w starszym wieku, mogą to uczynić do 45 roku życia. Wystarczy tylko spełniać warunki opisane w rozdziale „Warunki podjęcia pracy w zawodzie” i odznaczać się dobrym stanem zdrowia.

ZAWODY POKREWNE

rybak morski
marynarz żeglugi śródlądowej
oficer pokładowy statku morskiego
robotnik budownictwa wodnego

LITERATURA

Polska Żegluga Morska „BRYZA” (miesięcznik)

L. Milian *Zawód marynarza floty transportowej-studium monograficzne*, Gdynia 1974

Nautologia (kwartalnik), Polskie Towarzystwo Nautologiczne

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚCI ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Szanse zatrudnienia

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Marynarz statku morskiego** - (8340103), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 340 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	8
Kujawsko-pomorskie	3
Lubelskie	3
Lubuskie	0
Łódzkie	4
Małopolskie	3
Mazowieckie	11
Opolskie	3
Podkarpackie	1

Podlaskie	3
Pomorskie	135
Śląskie	5
Świętokrzyskie	4
Warmińsko-mazurskie	7
Wielkopolskie	5
Zachodniopomorskie	145

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Marynarz statku morskiego** wynosiła 3. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	1
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	2

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Marynarze i pokrewni wynosiło 2042,98. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	2766,75
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	1829,16
Mazowieckie	1432,81
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	2230,39
Śląskie	2725
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	2271
Wielkopolskie	1295,06
Zachodniopomorskie	1934,4

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Marynarze i pokrewni, wynosiła 1684. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	26
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	29
Mazowieckie	50
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	630
Śląskie	10
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	4
Wielkopolskie	10
Zachodniopomorskie	925

Transport i łączność

Transport i łączność

ROBOTNIK PORTOWY (DOKER)

kod.: 933106

inne nazwy zawodu: portowiec

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Doker jest robotnikiem portowym, który wykonuje i nadzoruje czynności związane z załadunkiem i wyładunkiem statków morskich i rzecznych oraz innych środków transportu wodnego i lądowego, w obrębie portu i na redzie, z wyłączeniem okrętów wojennych. Zobowiązany jest on do wykonywania, organizowania, przygotowania i kierowania pracami przeładunkowymi w sposób zabezpieczający przed wypadkami, uszkodzeniami ładunku i środków transportowych, zgodnie z obowiązującymi przepisami i wytycznymi udzielonymi przez przełożonego. Do jego obowiązków należy także nadzorowanie i wykonywanie prac związanych ze składowaniem, wydawaniem, układaniem lub przenoszeniem ładunków w magazynach i na placach portów.

Doker jest uprawniony do obsługi wind elektrycznych, parowych, spalinowych i pneumatycznych znajdujących się na statku. Ponadto jest upoważniony do zahaczania lub odhaczania ładunków (na podstawie posiadanych uprawnień) oraz do podawania sygnałów (znaków) dźwigowemu w celu bezpiecznego przemieszczania ładunków (unosów), a także do podawania sygnałów ostrzegawczych robotnikom zajęтым przy przeładunku.

Przed przystąpieniem do pracy doker powinien sprawdzić, czy miejsce pracy jest należycie przygotowane do bezpiecznego przeładunku oraz wykonać wszelkie polecenia brygadzysty związane ze stworzeniem właściwych warunków pracy zespołu roboczego. W trakcie wykonywania obowiązków winien dopilnować przestrzegania dopuszczalnych norm obciążenia urządzeń przeładunkowych, pomocniczego sprzętu przeładunkowego oraz sprzętu zmechanizowanego. Ma także dopilnować, aby w miejscu dokonywania przeładunku nie znajdowały się osoby postronne oraz, aby unosi były formowane i zahaczane właściwie i przed każdorazowym podniesieniem lub opuszczeniem unosu robotnicy opuszczali miejsca zagrożone. Po zakończeniu pracy doker powinien dopilnować uporządkowania miejsca pracy i jego opuszczenia przez robotników, a także nadzorować zwrot do magazynu pobranego sprzętu przeładunkowego lub przekazania go następnej zmianie, względnie brygadzie przygotowawczo-zakończeniowej.

Doker pracuje zespołowo, wykonuje zadania powierzone mu przez bezpośredniego przełożonego, którym jest brygadzysta. Zadaniem brygadzysty jest organizacja, nadzór, wykreślanie zadań dla podwładnych zgodnie z technologią prac przeładunkowych. Brygadzysta może kierować pracą tylko jednej brygady lub zespołu roboczego składającego się z 4 do 20 robotników. Do jego obowiązków należy także nadzorowanie i wykonywanie prac związanych ze składowaniem, wydawaniem, układaniem lub przenoszeniem ładunków w magazynach i na placach portów. Brygadzysta osobiście powinien wykonywać te prace, przy których ze względu na ich charakter mogą zdarzyć się wypadki, uszkodzenia ładunków względnie środków transportowych. Do takich prac należą:

- zakładanie i wyjmowanie rozpornic,
- odkrywanie i zakrywanie ładowni,
- przemieszczanie ładunków ciężkich (powyżej 1500 kg),
- przeładunek parowozów, wagonów kolejowych, cystern (powyżej 5 000 kg) za pomocą dźwigu pływającego.

Brygadzysta ściśle współpracuje z ekspedytorem, gospodarzem i dowództwem statku. Odpowiada za bezpieczeństwo pracy podległych mu pracowników oraz przestrzeganie przepisów bhp obowiązujących przy przeładunkach portowych. Po zakończonej pracy brygadzysta powinien dopilnować uporządkowania miejsca pracy, zakrycia ładowni, zdać do magazynu pomocniczy sprzęt przeładunkowy oraz sporządzić raport z pracy podległych mu robotników i potwierdzić raport z pracy sprzętu zmechanizowanego.

Transport i łączność

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Miejszem pracy dokera jest przedsiębiorstwo zajmujące się przeładunkiem towarów (porty). Doker wykonuje swoją pracę na wolnym powietrzu, w magazynach, na placach składowych, a także na statkach znajdujących się w portach lub na redzie. Dla jego środowiska pracy charakterystyczna jest niska temperatura otoczenia (zwłaszcza w okresie zimy), a także duży poziom hałasu. Przy przeładunkach towarów sypkich doker pracuje w warunkach zanieczyszczenia powietrza pyłami, co w konsekwencji może prowadzić do przewlekłych chorób dróg oddechowych. Przy załadunkach statków często wykonuje swoją pracę w wąskich przejściach, czasem śliskich, nierównych i chybliwych, gdzie panuje niedostateczne oświetlenie. Niejednokrotnie przeładowywane towary są substancjami alergennymi i łatwopalnymi.

warunki społeczne

Doker pracuje zespołowo, wykonuje zadania powierzone mu przez bezpośredniego przełożonego, którym jest brygadzysta. Ze względu na zespołowy charakter pracy kontakty z ludźmi są dość częste. Doker wykonując powierzone mu obowiązki musi znać zadania innych członków brygady i mieć umiejętności pozwalające ich zastąpić. Codziennie przed rozpoczęciem pracy otrzymuje od brygadzysty zadania na cały dzień i jest instruowany o warunkach ich wykonania. Praca jego charakteryzuje się ścisłą współpracą np. pomiędzy hakowym i dźwigowym czy windziarzem. Porozumiewają się oni z reguły umownymi znakami i sygnałami wizualnymi lub za pomocą środków technicznych (krótkofalówki).

warunki organizacyjne

Pracą dokera kieruje brygadzysta, który nadzoruje pracę członków brygady i jest zobowiązany do organizowania, przygotowania i kierowania pracami przeładunkowymi. Doker pracuje w systemie zmianowym w dzień i w nocy, a także w dni ustawowo wolne od pracy. Najczęściej praca trwa 8 godz. dziennie. Codzienne czynności dokera są zrutynizowane i monotonne. Doker jest odpowiedzialny za powierzone mu urządzenia, ich właściwą i racjonalną eksploatację oraz za stosowanie bezpiecznych metod pracy. Indywidualnie doker odpowiada za wszelkie wypadki, a także za uszkodzenia urządzeń i ładunków wynikłe z nieprzestrzegania obowiązujących przepisów i instrukcji.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Praca dokera jest pracą fizyczną, w związku z czym wymagania zdrowotne w tym zawodzie dotyczą głównie sprawności sensomotorycznych. Osoba wykonująca ten zawód musi mieć dobrze rozwinięty zmysł równowagi, prawidłową koordynację wzrokowo-ruchową oraz orientację w przestrzeni. W zawodzie tym przydatne są: spostrzegawczość, refleks, dobry wzrok, a także podzielność uwagi. Doker pracuje również na wysokości, a więc lęk wysokości jest czynnikiem eliminującym kandydata do zawodu. Ciężka praca fizyczna trwająca 8 godzin wymaga wytrzymałości na długotrwały wysiłek i szybkie tempo pracy. Zespołowy charakter pracy wymaga umiejętności nawiązywania kontaktu z ludźmi i podporządkowania się zwierzchnikom. Niezbyt przyjemne warunki środowiska łatwo mogą zniechęcić kandydata do tego zawodu,

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Praca dokera uważana jest za pracę ciężką i bardzo ciężką. Doker powinien mieć wysoką ogólną sprawność fizyczną. Wykonując prace przeładunkowe często pracuje na wysokości, dlatego też wymaga się, aby miał dużą sprawność narządów równowagi i dużą sprawność układu mięśniowego. Praca przy przeładunku materiałów sypkich, a więc w warunkach znacznego

Transport i łączność

zanieczyszczenia powietrza stawia wymagania wysokiej sprawności układu oddechowego. Do wykonywania czynności prostych (pomocniczych) można zatrudnić osoby z chorobą psychiczną w okresie remisji, jak również z niedorozwojem umysłowym niewielkiego stopnia. Od dokera wymaga się dobrej sprawności narządu wzroku, jednakże istnieje możliwość zatrudnienia osób z wadami wzroku, jeżeli wada ta jest korygowana soczewkami kontaktowymi. Zawodu dokera nie mogą wykonywać osoby z przewlekłą chorobą układu krążenia, astmą oskrzelową, cukrzycą, a także cierpiące na padaczkę i otyłość umysłową.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Pracodawcy nie stawiają dokerom warunków formalnego wykształcenia (szkoła podstawowa lub zasadnicza). Warunkiem podjęcia pracy w zawodzie dokera jest posiadanie kwalifikacji robotnika przeładunkowego II kategorii i co najmniej 3. letnia praktyka przy przeładunkach portowych. W wypadku podjęcia pracy na stanowisku sztauera-trymera brygadzisty wymagana jest pięcioletnia praktyka przy przeładunkach portowych, przeszkolenie w zakresie przepisów szczegółowych bhp obowiązujących przy przeładunkach portowych oraz legitymowanie się uprawnieniami hakowego lukowego i windziarza. Drogą zdobycia zawodu jest przyuczenie na kursach dla różnych specjalności, np. lukowego, windziarza, hakowego itp., organizowanych przez zakłady pracy.

O przyjęciu do pracy decyduje stan zdrowia. W zawodzie zatrudniani są przede wszystkim mężczyźni.

MOŻLIWOŚCI AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

W zawodzie tym możliwości awansu są ograniczone. Doker może awansować od robotnika przeładunkowego do brygadzisty. Warunkiem awansu jest odpowiedni staż pracy, jak również ukończenie kursów kwalifikacyjnych. Aby objąć wyższe stanowisko służbowe, robotnik portowy, niezależnie od kursów kwalifikacyjnych, musi również zostać przeszkolony w zakresie szczegółowych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy obowiązujących przy przeładunkach portowych.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

Warunkiem podjęcia pracy w zawodzie jest odpowiedni stan zdrowia. Do wykonywania zawodu dokera można przyuczyć się w późniejszym wieku. Osoby starsze, powyżej 50 roku życia, mogą jednak mieć trudności z opanowaniem potrzebnych umiejętności, zwłaszcza hakowego, lukowego czy windziarza, a także sposobów znakowania różnego rodzaju przeładowywanych towarów.

ZAWODY POKREWNE

pakowacz ręczny
ładowacz nieczystości

LITERATURA

Instrukcje pracy na stanowiskach dokera dostępne w przedsiębiorstwach robót portowych, a także w przedsiębiorstwach przeładunkowych.

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚCI ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Doker** - (9330301), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 25 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	1
Kujawsko-pomorskie	1
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	1
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	3
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	13
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	6

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Doker** wynosiła 0. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Tragarze i pokrewni wynosiło 1677,51. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	1465,84
Kujawsko-pomorskie	1743,45
Lubelskie	1799,81
Lubuskie	1423,26
Łódzkie	1444,36
Małopolskie	1570,84
Mazowieckie	2034,15
Opolskie	1786,62
Podkarpackie	1643,79

Podlaskie	1603,7
Pomorskie	1864,64
Śląskie	1671,49
Świętokrzyskie	1484,97
Warmińsko-mazurskie	1665,26
Wielkopolskie	1722,04
Zachodniopomorskie	1785,88

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Tragarze i pokrewni, wynosiła 27755. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	1813
Kujawsko-pomorskie	1627
Lubelskie	802
Lubuskie	537
Łódzkie	3222
Małopolskie	2513
Mazowieckie	3246
Opolskie	525
Podkarpackie	1829

Podlaskie	435
Pomorskie	1618
Śląskie	2650
Świętokrzyskie	1824
Warmińsko-mazurskie	1375
Wielkopolskie	1738
Zachodniopomorskie	2001

Transport i łączność

Transport i łączność

STEWARD STATKU MORSKIEGO

kod: 511102

inne nazwy zawodu:

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Steward statku morskiego sprawuje funkcje pracownika działu hotelowego na statku morskim, wykonując prace związane z obsługą hotelową, żywieniową pasażerów oraz załogi statku. Sprząta również pomieszczenia ogólnodostępne oraz przeznaczone dla załogi.

Główne zadania stewarda to zatem: obsługiwanie przydzielonych pasażerów, kapitana, oficerów lub członków załogi, utrzymywanie czystości i porządku w pomieszczeniach ogólnych, pasażerskich i załogowych, udział w przygotowywaniu posiłków w kuchni, przygotowywanie mes do wydawania posiłków, wydawanie posiłków, sprzątanie po posiłkach, przyjmowanie i rozłokowywanie dostaw prowiantu i zaopatrzenia hotelowego, przeprowadzanie okresowych inwentaryzacji w dziale hotelowym. Oprócz tych zadań wykonuje także pewne prace biurowe oraz bierze udział w alarmach ćwiczebnych dla załogi statku..

Stewarda można spotkać na trzech stanowiskach pracy tj. może pełnić funkcje ochmistrza (szefa, kierownika działu hotelowego) i tym samym prowadzić nadzór nad stewardami. Steward i młodszy steward na statkach pasażerskich pełnią podobne funkcje, ale młodszy steward bezpośrednio podlega stewardowi, od którego otrzymuje polecenia służbowe i przed którym odpowiada za właściwe wykonywanie swoich obowiązków. Na małych jednostkach (statkach) często bywa tak, iż steward pełni funkcje ochmistrza i zarazem wykonuje pracę i obowiązki stewarda. Każdy pracownik działu hotelowego bez względu na pełnioną funkcję nim przystąpi do pracy powinien odpowiednio zadbać o swój wygląd, dobrą prezencję, higienę co jest bardzo ważne przy pracy związanej z klientem i przygotowywaniem, wydawaniem posiłków. Stewardzi pracujący w restauracjach zajmują się przyjmowaniem zamówień, podawaniem, posiłków napojów barowych, inkasowaniem należności, wydawaniem rachunków, codziennie rozliczają utargi. Są odpowiedzialni za ilość i wartość pobranych towarów gastronomicznych w kuchni zimnej i gorącej oraz barze i ich sprzedaż zgodnie z obowiązującymi normami ilościowymi, jakościowymi oraz cenami. Steward sprząta restauracje, utrzymuje czystość i porządek w pomieszczeniach załogi i pasażerów. Wykonując swoją pracę dokładnie poznaje zasady obsługi przy stole, sposoby podawania wszelkich potraw, serwowania win, podawania różnych napojów i sposobów ich przyrządzania. Steward dba o skrupulatne, maksymalne zaspokajanie potrzeb i wymogów pasażerów i członków załogi. W swojej pracy korzysta z narzędzi i urządzeń całego zaplecza restauracyjno-kuchennego. Będą to różne szafy chłodnicze, roboty kuchenne, krajalnice itp. W odpowiedni sposób czyści, poleruje duże ilości sztućców, talerzy, różnego typu szklanych naczyń w których podawane są napoje, alkohole itp. Na codzień korzysta z prostych narzędzi za pomocą których utrzymuje czystość i porządek (miotła, kubły, pojemniki na śmieci, czy odkurzacze). Ponadto steward zobowiązany jest do meldowania przełożonym o wszelkich trudnościach, niedociągnięciach. Jest też zobowiązany wykonywać wszelkie rozkazy kapitana, oraz polecenia przełożonych w czasie akcji podejmowanych dla obrony statku, ludzi, ładunku.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Stewardzi swoją pracę wykonują na statkach morskich, najczęściej można ich spotkać na różnego typu statkach pasażerskich. Steward porusza się po całym statku, lecz przeważnie jest to część hotelowa i gastronomiczna statku, restauracja, bary, kuchnia, pomieszczenia załogi i zaplecza. W swojej pracy narażony jest na działanie zmiennych warunków klimatycznych, hałas, wibracje, słabe lub intensywne oświetlenie. Porusza się przez ograniczone, wąskie przestrzenie, dojścia, przejścia (są to niekiedy śliskie powierzchnie).

Transport i łączność

warunki społeczne

Praca stewarda niesie z sobą dużą intensywność kontaktów z ludźmi. Świadczy usługi na rzecz pasażerów, załogi odpowiada na liczne pytania, konsultuje, podaje i sprzedaje zamawiane artykuły gastronomiczne, i cały czas współpracuje z kolegami. Podczas pracy z innymi kontaktuje się ustnie, (czasem za pomocą urządzeń komunikacyjnych) jak też pisemnie wypełniając liczne dokumenty (rachunki, raporty itp.).

warunki organizacyjne

Praca ta może być indywidualna, ale także i zespołowa. Przeważnie ma charakter zmianowy lub wykonywana jest w zależności od otrzymanego zlecenia. Godziny pracy nie muszą być stałe (od 6 do 12 godzin). Praca odbywa się w dzień i w nocy. Jest ona ściśle bądź okresowo nadzorowana. Specyfika tej pracy (statek) powoduje, iż odbywa się w dni powszechnie wolne od pracy, oczywistym jest fakt częstego przebywania poza granicami kraju. Steward w zależności od stanowiska pracy w hierarchii organizacyjnej pełni funkcje podwładnego, niekiedy kierownika i podwładnego. Praca ta niesie z sobą różne rodzaje odpowiedzialności, przede wszystkim finansową, za wyposażenie, zdrowie i bezpieczeństwo ludzi oraz prace innych np. ochmistrz odpowiada za cały personel hotelowy. W pracy stewarda obowiązuje ubranie reprezentacyjne i robocze.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Steward w swojej pracy ma bezpośredni kontakt z klientem. Od jego postawy fachowości, sposobu zachowania w dużej mierze zależy zadowolenie klienta. Stąd by prawidłowo wykonywać swoją pracę kandydatom do zawodu stawia się duże wymagania, niezbędne są tu określone predyspozycje, cechy charakteru, osobowości. Stewarda winna charakteryzować dbałość o higienę osobistą, dobra prezencja, duży poziom kultury osobistej, uprzejmość, takt. Osoba taka musi posiadać umiejętność łatwego nawiązywania kontaktów, musi być sumienna, uczciwa. Przydatne jest poczucie estetyki, zdolności plastyczne (ważne przy dekoracji potraw i ich odpowiednim eksponowaniu) niezbędne są zdolności manualne. Szybki refleks, spostrzegawczość są bardzo ważne by szybko reagować na wszelkie zapytania, prośby klientów. Steward często rozmawia z klientami, przydaje się tu cierpliwość, samokontrola by w sposób dyplomatyczny wyrażać swoje opinie, tak by nikogo nie urazić. Steward pracujący za barem powinien posiadać tzw. silną osobowość, nadającą „duszę barowi”. Jest on podczas pracy stale obserwowany, oceniany. Od jego osoby w dużej mierze zależy czy jego bar będzie odwiedzany, miał powodzenie.

W zawodzie tym istnieje zespół dyspozycji, cech, które mogą negatywnie oddziaływać na efekty pracy. Są to przede wszystkim niechlujstwo, pesymistyczne nastawienie do otoczenia, gburowatość, bałaganiarstwo.

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Praca stewarda statku morskiego należy do prac średnio ciężkich. Steward powinien odznaczać się dużą sprawnością narządów równowagi, układu krążenia, układu kostno-stawowego i mięśniowego - jednym słowem musi być to osoba o dobrej sprawności fizycznej. Z uwagi na charakter pracy, specyfikę tj. praca na statku, stały kontakt z klientem (pasażerem) nie istnieje możliwość zatrudniania osób niepełnosprawnych. Wykaz szczegółowych warunków zdrowotnych wymaganych od osób wykonujących pracę na statkach morskich zawiera Rozporządzenie Ministra Zdrowia i Opieki Społecznej z dnia 17.02.1993 r (Dz.U.NR 17)

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Żeby podjąć pracę w tym zawodzie należy posiadać wykształcenie minimum zawodowe (profil gastronomiczny), wtedy można pełnić funkcje młodszego stewarda. Preferowane jest posiadanie wykształcenia średniego o kierunku gastronomicznym lub hotelarskim tj. uzyskanie specjalności

Transport i łączność

technik żywienia bądź obsługi ruchu turystycznego. Wskazana jest, a w większości niezbędna znajomość języka angielskiego. Innym bezwzględnym warunkiem podjęcia pracy jest posiadanie świadectwa ukończenia kursu indywidualnych technik ratownictwa morskiego i p.poż.

MOŻLIWOŚCI AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

W praktyce takie możliwości są znikome. Pewną nieformalną drogą uzyskania wyższej pozycji zawodowej jest uzyskanie wysokich ocen za swoją pracę i fachowość co przydaje prestiżu, może przynieść dobre referencje i w następstwie otrzymanie pracy u armatora cieszącego się dobrą renomą.

ZAWODY POKREWNE

technik technologii żywności
technik żywienia (zbiorowego),
bufetowy(barman),
kelner,
organizator usług hotelarskich
repcjonista

LITERATURA

Polska Bibliografia Morska, T 1-Żegluga - pod red.M.Babinis, J.K.Sawicki

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Steward statku morskiego** - (5110103), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 70 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	2
Kujawsko-pomorskie	3
Lubelskie	3
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	1
Mazowieckie	3
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	38
Śląskie	1
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	5
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	14

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Steward statku morskiego** wynosiła 0. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Stewardzi wynosiło 4031,08. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	4299,8
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	3024,79
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	1097,28

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Stewardzi, wynosiła 1797. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	1577
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	115
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	105

Transport i łączność

XVII.D.ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA

MECHANIK ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

kod: 314101

inne nazwy zawodu:kierownik maszyn obiektu pływającego, główny mechanik obiektu pływającego pasażerskiego, technicznego i specjalnego.

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Oficer mechanik na statku żeglugi śródlądowej (kierownik maszyn) bezpośrednio nadzoruje pracę maszynowni - odpowiada za utrzymywanie w gotowości technicznej urządzeń znajdujących się w maszynowni oraz utrzymywanie w należyтым stanie mechanizmów zasadniczych i pomocniczych, nadzoruje również załogę maszynowni.

Kierownik maszyn pracuje na różnych obiektach pływających, między innymi na statkach pasażerskich¹, statkach towarowych² lub zestawach pchanych³, statkach technicznych⁴ (np. pogłębiarki), statkach specjalnych (lodołamacze⁵) i holownikach⁶.

Oficer mechanik jest po kierowniku obiektu pływającego najważniejszym oficerem na statku. Od jego pracy zależy sprawne poruszanie się obiektu pływającego po akwenu wodnym. Stanowisko to zajmują fachowcy mający najwyższy stopień oficerski w żegludze śródlądowej w zakresie mechaniki (tj. mechanik I lub II klasy żeglugi śródlądowej), a także najwyższe umiejętności zawodowe.

Do podstawowych obowiązków służbowych oficera mechanika należy w szczególności:

utrzymywanie siłowni⁷ (silniki główne, wały napędowe, urządzenia pędnikowe, mechanizmy pomocnicze, armatura i rurociągi) w pełnej gotowości technicznej;

utrzymywanie w należyтым stanie instalacji elektrycznej (siłowej i oświetleniowej) na całym statku;

utrzymywanie w dobrym stanie technicznym energetycznych urządzeń rozdzielczych i przekaźnikowych (tablice rozdzielcze, rozruszniki, przełączniki).

Oficer ma także obowiązek utrzymania w gotowości eksploatacyjnej (gotowość do natychmiastowego wykonania zadania) wszystkich mechanizmów pokładowych, a mianowicie wind pokładowych, przekładni sterowych itd.

Dla bezpieczeństwa statku, pasażerów, a także ładunków oficer ma obowiązek utrzymania w pełnej sprawności urządzeń sygnalizacyjnych oraz łączności wewnętrznej (dzwonki alarmowe, tuba głosowa, sygnał powietrzny, syrena).

Oficer mechanik ma także obowiązek osobiście nadzorować bunkrowanie (tzn. tankowanie) i kontrole jakości materiałów pędnych i smarowniczych.

Innym jego zadaniem jest wyposażenie maszynowni w narzędzia oraz części zamienne niezbędne do wykonania awaryjnego remontu w czasie rejsu po rzece lub jeziorze. Narzędzia i części zamienne musi zgromadzić w pomieszczeniach magazynowych maszynowni i odpowiada za ich użytkowanie.

¹ Statek pasażerski to statek z własnym napędem przeznaczonym do przewożenia więcej niż 12 pasażerów.

² Statek towarowy to statek z własnym napędem przeznaczony do przewozu ładunków.

³ Pchacz to statek z napędem własnym, o dużej mocy silnika i specjalnej konstrukcji umożliwiającej pchanie zestawów barek lub pojedynczej barki. Najbardziej znane typy pchaczy to „Łoś”, „Żubr”, „Bizon”

⁴ Statek techniczny to statek z własnym napędem lub bez napędu przeznaczony do robót technicznych (pogłębiarka, kotwiarka, prądówka, kafar do wbijania pali).

⁵ Lodołamacz to statek z własnym napędem o dużej mocy silników i wzmocnionej konstrukcji kadłuba, służący do kruszenia lodu na rzekach, zbiornikach i jeziorach.

⁶ Holownik to statek z własnym napędem przeznaczony lub przystosowany do holowania innych statków.

⁷ Siłownia to zestaw silników głównych i pomocniczych umożliwiających uruchomienie i poruszanie się statku.

Transport i łączność

Oficer mechanik ma obowiązek przestrzegania właściwych oznaczeń poszczególnych systemów znajdujących się w maszynowni, co gwarantuje właściwe zarządzanie poszczególnymi urządzeniami. Do jego obowiązków należy również kontrolowanie przestrzegania przez załogę przepisów o ochronie środowiska i zasad bhp. Jest to istotne zadanie z powodu odpowiedzialność, którą ponosi w razie alarmu pożarowego lub tzw. alarmu wodnego⁸ na statku, a w szczególności w przedziale maszynowym.

Serce statku, jakim jest maszynownia, podlega stałej kontroli ze strony armatora (przedsiębiorstwa, którego własnością jest statek) i instytucji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo żeglugi na rzece bądź jeziorze. Za sprawne działanie wszystkich urządzeń odpowiada właśnie oficer mechanik.

W okresie ponawigacyjnym ma on również obowiązek sporządzać dokumenty przeznaczone dla warsztatów remontowych, a mianowicie opisy remontowe obiektu w części dotyczącej maszynowni statku. Oficer wspólnie z kierownikiem statku sporządza zestawienia robót remontowych, zgodnie z wytycznymi macierzystego przedsiębiorstwa, które muszą być wykonane w okresie zimowym. Często oficer mechanik jest delegowany do nadzoru i udziału w pracach remontowych i przygotowania maszyn statku do prób eksploatacyjnych. Oficer jako fachowiec wysokiej klasy często decyduje o sposobie wykonywania napraw, remontów głównych lub też awaryjnych, oczywiście na podstawie upoważnienia swojego zakładu pracy.

Bardzo istotną rolę odgrywa mechanik na obiektach pływających przewożących towary (tzw. zestawy pchane - pchacz z barkami⁹) lub też na skomplikowanych obiektach technicznych (pogłębiarki, kafary pływające) i specjalnych (lodołamacze z silnikami o wspomaganie elektronicznym). W wypadku przewozów towarowych kierownik maszyn ponosi odpowiedzialność za sprawność techniczną barek pchanych przez holownik - pchacz. Sprawdza prawidłowość załadunku i wyładunku, rozmieszczenia ładunku na barkach, zachowania norm ładowności barki itp. W razie awarii kierownik maszyn ma obowiązek ustalić rozmiary uszkodzeń, a w wypadkach uzasadniających konieczność prowadzenia skomplikowanego remontu zgłosić takie zdarzenie kierownikowi portu śródlądowego. Podobną odpowiedzialność ponosi oficer mechanik na obiektach technicznych, jak pogłębiarki czy kafary pływające. Natomiast na obiektach specjalnych oficer ponosi pełną odpowiedzialność za prawidłową pracę skomplikowanej siłowni wraz z urządzeniami elektronicznymi na lodołamaczach.

W ramach swojego zakresu obowiązków i odpowiedzialności oficer mechanik wspólnie ze służbami eksploatacji przedsiębiorstwa ustala stan etatowy maszynowni danego obiektu pływającego ze szczególnym uwzględnieniem przydatności pracowników w poszczególnych zakresach maszynowni. Przyjęto, że sprawne działanie maszynowni obiektu pływającego gwarantuje następujący skład załogi maszynowni:

kierownik maszyn - oficer mechanik statku żeglugi śródlądowej,
zastępca kierownika maszyn - również oficer mechanik (I lub II klasy w zależności od rodzaju obiektu pływającego),
asystent kierownika maszyn - mechanik III klasy żeglugi śródlądowej,
motorzysta,
elektryk,
palacz lub starszy palacz (na obiektach starszego typu).

ŚRODOWISKO PRACY

materiałne środowisko pracy

Oficera mechanik żeglugi śródlądowej pracuje na jednostkach pływających po akwenach śródlądowych (rzeki, jeziora). Mogą to być jednostki pasażerskie, techniczne, specjalne czy pomocnicze. Głównym miejscem pracy jest maszynownia i pokład, na którym znajdują się urządzenia mechaniczne.

Oficer mechanik narażony jest na różne warunki klimatyczne i atmosferyczne (zima, lato, deszcz, mróz), a także dużą wilgotność środowiska.

⁸ Alarm „wodny i opuszczenia statku” to ogłoszenie niebezpieczeństwa na statku i wezwanie do ewakuacji pasażerów i załogi .

⁹ Barka to statek bez napędu przystosowany do przewozu dużych ładunków towarowych i materiałów sypkich (żwir, piasek) holowany przez holownik lub pchany przez pchacz.

Transport i łączność

Jak żaden inny dział obiektu pływającego, dział maszynowy ma najbardziej uciążliwe warunki pracy. Oficer mechanik narażony jest na wibracje silnika oraz bardzo wysokie temperatury występujące w pomieszczeniach maszynowni. Hałas, mimo stosowania specjalnych zabezpieczeń, jest również elementem utrudniającym codzienną pracę. W maszynowni narażony jest również na wdychanie oparów wydobywających się z pracujących urządzeń. Nie są to ilości zagrażające systemowi oddechowemu, lecz traktowane są jako czynniki uciążliwe. Oleje, smary oraz inne substancje chemiczne mają natomiast niekorzystny wpływ na skórę rąk.

Ograniczona powierzchnia w maszynowni powoduje, iż często kierownik maszyn musi w nietypowych pozycjach dokonywać przeglądu, czynności smarowniczych, napraw. W konsekwencji po kilku latach pracy może to mieć wpływ na sprawność narządów ruchu i kręgosłupa.

Ze względu na trudne warunki pracy oficer mechanik poddawany jest okresowym badaniom lekarskim oraz przysługuje mu finansowy dodatek za pracę w warunkach szkodliwych. warunki społeczne

Oficer mechanik współpracuje z zespołem działu maszynowego - zarówno w okresie żeglugowym, jak i w czasie wykonywania remontów maszynowni. Kontakty pomiędzy pracownikami tego działu są bardzo ścisłe.

warunki organizacyjne

Oficer mechanik pracuje w ruchomym godzinach pracy. Rozkład dnia pracy, jak i godziny wykonywania zadań, wynikają z czasu eksploatacji statku oraz zleconych zadań przez przedsiębiorstwo lub armatora.

W okresie nawigacyjnym, wyznaczanym od marca do pierwszych zlodzień akwenów wodnych, kierownik maszyn pracuje często w systemie dwu- lub nawet trzymianowym. Praca może zatem odbywać się w nocy, a także w dni wolne. Średnio w tym okresie mechanik pracuje do 10 godzin na dobę. Zdarza się jednak, że obiekt pływający znajduje się daleko od miejsca zamieszkania (np. przewozi towary). Wówczas nie ma możliwości codziennego powrotu do domu.

Praca oficera mechanika jest nadzorowana przez służby głównego mechanika i głównego energetyka przedsiębiorstwa lub armatora oraz przez inspektorów bezpieczeństwa żeglugi. Bezpośrednim przełożonym oficera mechanika jest kierownik statku żeglugi śródlądowej.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Ze względu na specyfikę wykonywanego zawodu oraz ponoszenie pełnej odpowiedzialności za funkcjonowanie maszyn oraz załogę działu maszynowego, osoba pracująca w tym zawodzie musi być zrównoważona i odporna psychicznie. W sytuacji nadzwyczajnego zagrożenia statku ma zachować spokój oraz działać z tzw. „zimną krwią”.

Jak sugeruje sama nazwa zawodu, oficer mechanik musi mieć duże zdolności i umiejętności techniczne. Są one nieodzowne przy wykonywaniu remontów oraz bieżących napraw - które czasem trzeba wykonać tylko za pomocą dostępnych narzędzi i części technicznych. Dzięki tym cechom, a także dzięki dokładności, umiejętności planowania remontów oraz przewidywania awarii może zapewnić sprawne działanie maszyn.

W tej pracy ważne są także szybki refleks (w sytuacjach awarii trzeba działać błyskawicznie) oraz podzielność uwagi (gdy trzeba jednocześnie kontrolować pracę różnych maszyn i różne czynności załogi).

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Transport i łączność

Praca oficera mechanika zaliczana jest do uciążliwych i niebezpiecznych. Wymaga dużej sprawności fizycznej. Istotny jest także dobry słuch i wzrok. Nie ma możliwości zatrudniania w tym zawodzie osób niepełnosprawnych.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Warunkiem podjęcia pracy jest wykształcenie średnie techniczne, najlepiej o kierunku żegludowym. Konieczne jest także zdobycie patentu mechanika żeglugi śródlądowej I lub II klasy. Patenty te wydawane są przez właściwe Inspektoraty Żeglugi Śródlądowej. Poza tym trzeba przejść specjalistyczne badania i uzyskać orzeczenie o zdolności do wykonywania zawodu.

Uprawnienia żeglugowe są przyznawane dopiero po odbyciu odpowiedniej praktyki w maszynowniach statków żeglugi śródlądowej. Bez wymaganego stażu pracy nie można liczyć na uzyskanie najwyższych uprawnień. Dotyczy to również osób mających wykształcenie wyższe od średniego. Jest to zatem dość długa droga, ale ze względu na rodzaj wykonywanej pracy, odpowiedzialność i niebezpieczeństwa występujące w pracy, w pełni uzasadniona.

Przy przyjmowaniu do pracy konieczna jest także umiejętność pływania.

MOŻLIWOŚĆ AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

Awans w zawodzie polega przede wszystkim na uzyskiwaniu odpowiednich patentów (mechanik I i II klasy) uprawniających do samodzielnej pracy na większych lub specjalistycznych jednostkach.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

Oficer mechanik cieszący się dobrym zdrowiem może pracować do 55 roku życia. Ze względu na uciążliwość związane z wykonywaniem zawodu można przejść na emeryturę wcześniej niż w wypadku wykonywania innych zawodów.

Uprawnienia zawodowe uzyskuje się długo, opanowanie tego zawodu przez osoby starsze wydaje się zatem dość trudne.

ZAWODY POKREWNE

technik mechanik

kierownik statku żeglugi śródlądowej

marynarz żeglugi śródlądowej

Transport i łączność

MOŻLIWOŚCI ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Oficer mechanik statku żeglugi śródlądowej** - (3140103), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 8 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	1
Kujawsko-pomorskie	1
Lubelskie	0
Lubuskie	1
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	2
Opolskie	0
Podkarpackie	1

Podlaskie	0
Pomorskie	1
Śląskie	1
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Oficer mechanik statku żeglugi śródlądowej** wynosiła 0. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Oficerowie służb technicznych żeglugi wynosiło 2339,57. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	1868,72
Mazowieckie	1679,98
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	2670,13
Śląskie	1680,6
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	1366,72
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	2448,32

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Oficerowie służb technicznych żeglugi, wynosiła 646. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	12
Mazowieckie	60
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	118
Śląskie	10
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	33
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	413

Transport i łączność

KIEROWNIK STATKU W ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ

kod: 314206

inne nazwy zawodu: kapitan statku, kierownik obiektu pływającego

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Kierownik (kapitan) statku żeglugi śródlądowej kieruje statkiem lub innym obiektem pływającym (może to być tzw. obiekt techniczny¹⁰, statek pasażerski¹¹, towarowy¹², lodołamacz¹³) oraz nadzoruje pracę całej załogi. Wspólnie z załogą wykonuje:

usługi przewozowe, pasażerskie i towarowe;

usługi techniczne (np. pogłębianie rzeki, odkładania piasku lub żwiru z dna rzeki na brzeg);

zadania specjalne, np. w okresie zimowym pływając na lodołamaczach likwidują nadmierne zlodowacenie i usuwają krę lodową.

Kierownik statku jest na obiekcie pływającym osobą najważniejszą. Ma najwyższy stopień oficerski w żegludze śródlądowej (kapitana I lub II klasy), a także powinien mieć najwyższe umiejętności i kwalifikacje spośród członków załogi.

Kierownik statku czuwa nad sprawnością techniczną jednostki. Sprawdza prawidłowość funkcjonowania urządzeń znajdujących się na obiekcie pływającym, funkcjonowanie środków łączności (np. radiotelefony). Wraz z mechanikiem statku sprawdza także prawidłowość pracy maszyn umożliwiających wprowadzenie statku w ruch oraz manewrowanie nim. Bardzo ważną czynnością jest dokładne sprawdzenie zbiorników z paliwem.

Przed przystąpieniem do wykonywania zadań kierownik musi sprawdzić stan obecności załogi oraz stwierdzić, czy stan zdrowia poszczególnych pracowników pozwala im na prawidłowe wykonywanie pracy.

Praca kierownika statku różni się nieco w zależności od typu i przeznaczenia jednostki pływającej.

Kierując statkiem pasażerskim lub towarowym nadzoruje i kieruje bezpośrednio:

wejściem pasażerów i ich ruchem po obiekcie, przy czym liczba pasażerów nie może przekroczyć obowiązujących dla danego obiektu norm;

załadunkiem i wyładunkiem masy towarowej zgodnie z obowiązującymi normami dla statku.

Czuwa nad przestrzeganiem przez pasażerów obowiązujących przepisów, a także nad ich bezpieczeństwem, odpowiada za znajdujący się na obiekcie ładunek.

Na obiektach technicznych (np. pogłębiarki) kierownik odpowiada za właściwe podłączenie rurociągu odprowadzającego urobek (tzw. refulera), a także za prawidłowe wydobycie piasku, żwiru z dna rzeki na odpowiednio przygotowane miejsce na brzegu.

Pracując na lodołamaczu odpowiada za prawidłowe kierowanie statku na lód, właściwe jego kruszenie, jak również przesuwanie kry lodowej na rzece. Jest to praca bardzo odpowiedzialna, gdyż kra może nie tylko uszkodzić most czy jego przęsło, ale także zablokować port czy ujście wody dla miasta.

Na wszystkich obiektach pływających w razie zagrożenia kierownik ogłasza akcję ratowniczą, w której podstawową zasadą jest ratowanie pasażerów, załogi i dopiero w następnej kolejności ładunku i mienia znajdującego się na statku. Jest on odpowiedzialny również za zorganizowanie pierwszej pomocy ofiarom.

Kierownik zobowiązany jest do wypełniania dziennika pokładowego i innych dokumentów wymaganych przepisami. Przechowuje także dokumenty statku, załogi oraz przewożonych ładunków.

¹⁰ Statek techniczny to statek z własnym napędem lub bez napędu przeznaczony do robót technicznych (pogłębiarka, kotwiarka, prądówka, kafar do wbijania pali).

¹¹ Statek pasażerski to statek z własnym napędem przeznaczony do przewożenia więcej niż 12 pasażerów.

¹² Statek towarowy to statek z własnym napędem przeznaczony do przewozu ładunków.

¹³ Lodołamacz to statek z własnym napędem o dużej mocy silników i wzmocnionej konstrukcji kadłuba, służący do kruszenia lodu na rzekach, zbiornikach i jeziorach.

Transport i łączność

W trakcie pracy czuwa nad przestrzeganiem przepisów żeglugowych dotyczących ruchu i postoju statku oraz odpraw granicznych.

W razie awarii obiektu pływającego kierownik jest zobowiązany do skierowania go do naprawy bieżącej lub okresowej. Działania takie regulowane są przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa eksploatacji statków.

Po zakończeniu rejsu i wykonaniu zadania powiadamia armatora o napotkanych w toku rejsu przeszkodach i trudnościach w nawigacji, jak również sygnalizuje je innym kierownikom statków żeglugi śródlądowej.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Miejscem jego pracy są różne jednostki (pasażerskie, techniczne specjalne czy pomocnicze, a także obiekty towarzyszące: barka¹⁴, łódź motorowa, koszarka¹⁵) pływające po wodach śródlądowych - rzekach, jeziorach i innych akwenach.

Narażony jest na różnych warunkach klimatycznych i atmosferycznych (zima, lato, upał, deszcz, mróz) oraz dużą wilgotność środowiska. Uciążliwe są również hałas i wibracje pracujących maszyn.

W okresie zimowym poważnym zagrożeniem w czasie poruszania się po pokładzie jest zlodzenie.

W zawodzie tym występuje szczególne zagrożenie chorobami reumatycznymi, infekcją górnych dróg oddechowych, chorobami narządu ruchu - kręgosłupa i stawów.

warunki społeczne

Kierownik statku współpracuje na codzień z całą załogą statku, zarówno pokładową jak i maszynową. Wydaje im polecenia, nadzoruje i sprawdza ich realizację. Kontaktuje się również z przedstawicielami armatora oraz z obsługą portów.

warunki organizacyjne

Godziny pracy kapitana statku nie są stałe, ale uzależnione od aktualnego zlecenia, konieczności wykonania określonej usługi.

Z powodu warunków atmosferycznych w żegludze śródlądowej występują dwa okresy: okres nawigacyjny (od marca do wystąpienia pierwszych zlodzeń) i okres ponawigacyjny (zimowy). W pierwszym okresie praca może mieć zarówno charakter zmianowy (dwie, a nawet trzy zmiany), odbywać się w nocy i w dni wolne. Średnio czas pracy wynosi do 10 godzin na dobę. W tym czasie kierownik przemieszcza się wraz ze statkiem lub wykonuje zadania techniczne. Najczęściej praca wykonywana jest z dala od aglomeracji miejskich, Niemożliwy też jest codzienny powrót do miejsca swojego zamieszkania.

Praca kierownika statku, z racji utrudnień i występujących zagrożeń, jest nadzorowana przez odpowiednie służby armatora oraz przez inspektorat bezpieczeństwa żeglugi.

Za statek i załogę w pełni odpowiada kierownik statku. W wypadku podjęcia błędnej decyzji, złego wykonania powierzonych obowiązków może ponieść odpowiedzialność finansową, a nawet utracić prawo wykonywania zawodu. Jego praca nie ma charakteru rutynowego - chociażby z powodu występowania nieprzewidzianych zdarzeń.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Kapitan statku, który bierze na siebie pełną odpowiedzialność za bezpieczeństwo pasażerów, załogi oraz powierzonego ładunku przede wszystkim musi być człowiekiem zrównoważonym i odpornym psychicznie. W sytuacji nadzwyczajnego zagrożenia statku ma zachować spokój i działać racjonalnie.

¹⁴ Barka to statek bez napędu przystosowany do przewozu dużych ładunków towarowych i materiałów sypkich (żwir, piasek), holowany przez holownik lub pchany przez pchacz.

¹⁵ Koszarka to pływający hotel dla załogi statku technicznego, wyposażony w kajuty, sanitariaty, kuchnię i inne wyposażenia socjalne. Używana również jako hotel dla osób nie związanych z pracą na wodzie.

Transport i łączność

Niezbędnym warunkiem jest w tym zawodzie dobry wzrok. Kierownik prowadząc nawigację statku posługuje się znakami żeglugowymi¹⁶ znajdującymi się na szlakach wodnych i musi z daleka dostrzegać ewentualne przeszkody. Z tego powodu pracy tej nie mogą wykonywać osoby nie rozróżniające kolorów (daltoniści).

Praca na wodzie i poruszanie się po dość chybotałej powierzchni statku wymaga dobrego zmysłu równowagi. Dobry słuch ułatwia natomiast porozumiewanie się w panującym w czasie pracy hałasie oraz komunikowanie się z innymi statkami i wieżą kontrolną portu.

Cechami niezbędnymi do prawidłowego manewrowania statkiem są również szybki refleks, spostrzegawczość, podzielność uwagi, dobra koordynacja wzrokowo - ruchowa.

Kierownik statku musi mieć poza tym pewne uzdolnienia techniczne: umieć obsługiwać różne urządzenia pokładowe, wykonywać drobne naprawy, znać zasady działania maszyn znajdujących się w maszynowni.

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Praca kapitana statku zaliczana jest do prac ciężkich, uciążliwych i dość niebezpiecznych dla zdrowia. Dlatego od osób pracujących w tym zawodzie wymaga się wysokiej sprawności i wydolności fizycznej, dużej sprawności narządów ruchu i układu kostno - stawowego. Ważny jest także dobry słuch i wzrok. Nie ma możliwości zatrudniania w tym zawodzie osób niepełnosprawnych.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Warunkiem podjęcia pracy wykształcenie średnie: ukończone technikum żeglugi śródlądowej lub technikum mechaniczne.

Ponadto należy uzyskać patent kapitana żeglugi śródlądowej I lub II klasy. Otrzymuje się go po ukończeniu specjalistycznego kursu i zdaniu egzaminu państwowego na stopień oficerski w żegludze śródlądowej. Warunkiem dodatkowym jest odpowiedni stażu pracy na wodzie w charakterze marynarza, sternotorzysty i porucznika żeglugi śródlądowej (porucznik może kierować samodzielnie mniejszymi jednostkami).

Warunkiem uzyskania stopnia kapitana I klasy jest legitymowanie się stopniem kapitana II klasy i staż pracy na statku o odpowiedniej kategorii lub mocy silnika.

Przyznawaniem patentów zajmują się Inspektoraty Żeglugi Śródlądowej, które są placówkami Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej, czyli organu administracji centralnej. Inspektoraty znajdują się np. w Warszawie, Wrocławiu, Gdańsku, Bydgoszczy, Giżycku.

Przy przyjmowaniu do pracy konieczna jest także umiejętność pływania.

MOŻLIWOŚĆ AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

Kierownicy statków mający najwyższe uprawnienia żeglugowe oraz obsługujący największe i najbardziej skomplikowane obiekty pływające nie mają dużej możliwości awansu. Mogą być jedynie kierowani do pracy w administracji u armatorów. Pełnią tam funkcje specjalistów w dziedzinie eksploatacji statków.

Kierownicy niższej rangi mogą awansować poprzez uzyskanie wyższych uprawnień i kwalifikacji oraz kierować większą jednostką pływającą.

¹⁶ Znaki żeglugowe to znaki, według których winna odbywać się żegluga po akwenie wodnym wszelkiego rodzaju statkami żeglugi śródlądowej. Znaki żeglugowe (zakazu, nakazy itp.) ustanawia Minister transportu i Gospodarki Wodnej. Instytucjami kontrolnymi są Inspektoraty Żeglugi Śródlądowej.

Transport i łączność

Należy zaznaczyć, że zawód ten jest bardzo specyficzny i jego wykonywanie ogranicza się do wąskiego kręgu zakładów pracy działających na śródlądowych drogach wodnych.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

Kapitan statku żeglugi śródlądowej cieszący się dobrym zdrowiem może pracować do 55 roku życia. Uprawnienia zawodowe uzyskuje się długo, opanowanie tego zawodu przez osoby starsze wydaje się zatem dość trudne.

ZAWODY POKREWNE

technik mechanik

oficer mechanik statku żeglugi śródlądowej

marynarz żeglugi śródlądowej

Transport i łączność

MOŻLIWOŚCI ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Kierownik statku żeglugi śródlądowej** - (3140205), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 9 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	1
Kujawsko-pomorskie	1
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	1
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	1
Podkarpackie	0

Podlaskie	1
Pomorskie	2
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	2

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Kierownik statku żeglugi śródlądowej** wynosiła 10. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	10

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Oficerowie pokładowi, piloci żeglugi i pokrewni wynosiło 2504,51. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	3058,98
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	1763,44
Mazowieckie	2924,12
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	2150,69
Śląskie	2195,78
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	2325,73
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	2694,9

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Oficerowie pokładowi, piloci żeglugi i pokrewni, wynosiła 1371. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	39
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	12
Mazowieckie	120
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	495
Śląskie	20
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	33
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	652

Transport i łączność

MARYNARZ W ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ

kod: 834104

inne nazwy zawodu:

ZADANIA I CZYNNOSCI ROBOCZE

Marynarz żeglugi śródlądowej wykonuje prace pomocnicze i techniczne na wszelkiego rodzaju statkach żeglugi śródlądowej (mogą to być tzw. obiekty techniczne¹⁷, statki pasażerskie¹⁸, towarowe¹⁹, lodołamacze²⁰).

Marynarz pracuje pod kierunkiem kapitana statku lub innego oficera żeglugi. Zobowiązany jest do przestrzegania obowiązujących przepisów żeglugowych oraz wypełniania zakresu obowiązków ustalonego przez armatora.

Do podstawowych jego czynności należy w szczególności: samodzielne wykonywanie prac manewrowych, cumowanie, sondowanie oraz prace przy bunkrowaniu (tzn. tankowaniu) paliwa. Marynarz obsługuje pod nadzorem urządzenia kotwiczne, holownicze, a także windy. Odpowiada za obsługę pomp odwadniających, urządzeń zejściowych (np. trapy) i sprzętu pokładowego. Utrzymuje porządek i czystość na pokładzie, w ładowniach i w nadbudówkach statku. Dbą o czystość i sprawność latarni sygnałowych i pozycyjnych.

W celu utrzymania obiektu pływającego w tzw. zdolności technicznej, marynarz pod nadzorem oficera wykonuje prace konserwatorskie oraz drobne naprawy. Do jego obowiązków należy m.in. utrzymanie w sprawności urządzeń ratowniczych. W razie alarmu marynarz obsługuje te urządzenia - np. spuszcza na wodę łódzie ratunkowe.

Marynarz uczestniczy również w przyjmowaniu pasażerów na pokład, a na statkach towarowych dba o prawidłowe rozmieszczenie przewożonych towarów. Pracując na pogłębiarce układa tzw. refuletry - rurociągi odprowadzające urobek.

W warunkach zimowych na marynarzu ciąży obowiązek usuwania lodu z pokładu oraz z innych urządzeń.

Ze względu na bardzo restrykcyjne przepisy o ochronie środowiska naturalnego, szczególnie na rzekach i innych akwenach wodnych, marynarz ma obowiązek czuwania nad prawidłowym opróżnianiem zbiorników zenzowych. Niewłaściwa ich eksploatacja może bowiem spowodować zagrożenie dla środowiska.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Miejszem pracy marynarza jest jednostka pływająca na śródlądowych akwenach wodnych (statek pasażerski, holownik, barka²¹, pchacz, pogłębiarka, lodołamacz), a także łódź motorowa, koszarka²², kotwiarka.

Narażony jest na zmienne warunki atmosferyczne (upał, deszcz, mróz). i dużą wilgotność środowiska. Dość uciążliwe są hałas i wibracje maszyn.

W okresie zimowym poważnym zagrożeniem podczas poruszania się po statku jest zlodzenie pokładu. W zawodzie tym występuje szczególne zagrożenie chorobami reumatycznymi, infekcją górnych dróg oddechowych, chorobami narządu ruchu - kręgosłupa i stawów.

¹⁷ Statek techniczny to statek z własnym napędem lub bez napędu przeznaczony do robót technicznych (pogłębiarka, kotwiarka, prądówka, kafar do wbijania pali).

¹⁸ Statek pasażerski to statek z własnym napędem przeznaczony do przewożenia więcej niż 12 pasażerów

¹⁹ Statek towarowy to statek z własnym napędem przeznaczony do przewozu ładunków.

²⁰ Lodołamacz to statek z własnym napędem o dużej mocy silników i wzmocnionej konstrukcji kadłuba służący do kruszenia lodu na rzekach, zbiornikach i jeziorach.

²¹ Barka to statek bez napędu przystosowany do przewozu dużych ładunków towarowych i materiałów sypkich (żwir, piasek) holowany przez holownik lub pchany przez pchacz.

²² Koszarka to pływający hotel dla załogi statku technicznego, wyposażony w kajuty, sanitariaty, kuchnię. Używana również jako hotelu dla osób nie związanych z pracą na wodzie.

Transport i łączność

warunki społeczne

Marynarz pracuje w zespole, wykonuje wraz z innymi członkami załogi bardziej skomplikowane prace wymagające udziału kilku osób (np. cumowanie, czy pewne prace techniczne). Część zadań wykonuje jednak samodzielnie (np. utrzymywanie w czystości pokładu i pomieszczeń załogi).

warunki organizacyjne

W żegludze śródlądowej wyróżnia się dwa okresy w roku - okres nawigacyjny (od marca do okresu pierwszego zlodzenia akwenów) i okres ponawigacyjny (zimowy). W tym drugi praca odbywa się głównie na lodołamaczach oraz polega na przeprowadzanie remontów innych jednostek. W sezonie żeglugowym marynarz pracuje, podobnie jak inni pracownicy statku, na dwie lub trzy zmiany, często w nocy i w dni wolne. Średnio w tym okresie marynarz pracuje 10 godzin dziennie w czasie rejsu lub pracy obiektu technicznego.

Praca wykonywana jest często w znacznym oddaleniu od miejsca zamieszkania. Nie ma zatem możliwości codziennego powrotu po pracy do domu. Najczęściej marynarz zakwaterowany jest w obiekcie pływającym zwanym koszarką, wyposażonym w pomieszczenia sypialne i sanitarne oraz stołówkę.

Marynarz pracuje na stanowisku szeregowym i musi wypełniać polecenia kierownika statku (kapitana) oraz jego zastępców - oficerów żeglugi.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Marynarz powinien być przede wszystkim zdyscyplinowany i odpowiedzialny. Każde niedopatrzenie może grozić przykrymi następstwami, nawet wypadkiem. W tym zawodzie niezbędne są też dobry zmysł równowagi oraz dobra koordynacja wzrokowo - ruchowa. Marynarz, jak każdy członek załogi, powinien mieć dobry refleks. Ta cecha jest szczególnie istotna w wypadku awarii lub udzielania pomocy innym..

Marynarz powinien także mieć pewne uzdolnienia i umiejętności techniczne, szczególnie obsługi podstawowego sprzętu technicznego, a pod nadzorem oficera również bardziej skomplikowanych urządzeń..

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Praca marynarza żeglugi śródlądowej zaliczana jest do prac ciężkich, uciążliwych i dość niebezpiecznych dla zdrowia. Dlatego od osób pracujących w tym zawodzie wymaga się wysokiej sprawności i wydolności fizycznej, dużej sprawności narządów ruchu i układu kostno - stawowego. Pomimo wprowadzanie na stakach wielu różnych usprawnień technicznych, praca marynarza wymaga wciąż znacznej tężyzny fizycznej.

Marynarz musi mieć również dobry słuch i wzrok. Nie ma możliwości zatrudniania w tym zawodzie osób niepełnosprawnych.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Warunkiem podjęcia pracy w tm zawodzie jest wykształcenie zasadnicze zawodowe, najlepiej o kierunku technicznym oraz umiejętność pływania. Dopuszcza się możliwość zatrudnienia osób posiadających wykształcenie podstawowe - pod warunkiem posiadania ważnej karty pływackiej oraz po przejściu 1. miesięcznego przyuczenia.

Transport i łączność

Marynarze pływający w żegludze międzynarodowej zobowiązani są odbyć szkolenie z zakresu nawigacji na obcych wodach śródlądowych.

MOŻLIWOŚĆ AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

Po odbyciu 6. miesięcznego stażu oraz po zaliczeniu specjalnego kursu, marynarz może ubiegać się o przyznanie mu stopnia bosmana. Kursy szkoleniowe są organizowane przez armatorów. Uprawnienia bosmańskie przyznaje się po zdaniu egzaminu państwowego. Odpowiednie dokumenty wydają Inspektoraty Żeglugi Śródlądowej.

Marynarz może ponadto podjąć naukę w szkole średniej o specjalności technik żeglugi śródlądowej. Po ukończeniu szkoły (w trybie zaocznym lub dziennym) otwiera się droga awansu do stopni oficerskich. Technika kształca specjalistów służb nawigacji i mechanicznych.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROŚŁYCH

Nie ma ograniczeń wiekowych przy przyjmowaniu do pracy w tym zawodzie. Najważniejszym kryterium jest dobry stan zdrowia, ewentualne doświadczenie zawodowe i zamiłowanie do pracy na wodzie.

ZAWODY POKREWNE

marynarz statku morskiego
oficer mechanik statku żeglugi śródlądowej

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚCI ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Marynarz żeglugi śródlądowej** - (8340104), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 207 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	60
Kujawsko-pomorskie	24
Lubelskie	12
Lubuskie	10
Łódzkie	2
Małopolskie	2
Mazowieckie	16
Opolskie	11
Podkarpackie	3

Podlaskie	2
Pomorskie	16
Śląskie	15
Świętokrzyskie	2
Warmińsko-mazurskie	11
Wielkopolskie	3
Zachodniopomorskie	18

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Marynarz żeglugi śródlądowej** wynosiła 0. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Marynarze i pokrewni wynosiło 2042,98. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	2766,75
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	1829,16
Mazowieckie	1432,81
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	2230,39
Śląskie	2725
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	2271
Wielkopolskie	1295,06
Zachodniopomorskie	1934,4

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Marynarze i pokrewni, wynosiła 1684. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	26
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	29
Mazowieckie	50
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	630
Śląskie	10
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	4
Wielkopolskie	10
Zachodniopomorskie	925

Transport i łączność

XVII.E.TRANSPORT LOTNICZY

PILOT SAMOLOTOWY (ZAWODOWY, LINIOWY)

kod: 314307

inne nazwy zawodu: lotnik

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Najważniejszym zadaniem pilota jest sterowanie samolotem w taki sposób aby na każdym etapie lotu (start, lot właściwy, lądowanie) zachowane zostały procedury lotnicze w celu bezpiecznego doprowadzenia samolotu do wyznaczonego lotniska. Aby zrealizować to zadanie pilot powinien oddziaływać na dźwignie sterownicze w sposób zgodny z napływającymi informacjami z takich źródeł jak: przyrządy nawigacyjno-pilotażowe w samolocie, korespondencja radiowa z kontrolerami ruchu lotniczego, obserwacja otoczenia z kabiny. Dzięki temu możliwe staje się utrzymanie statku powietrznego we właściwym położeniu względem powierzchni ziemi i stabilizacja lotu według założonego planu.

Trzeba przy tym koniecznie zaznaczyć, że sterowanie statkiem powietrznym odbywa się w sposób bardzo specyficzny. Większość informacji o aktualnym położeniu samolotu ma charakter symboliczny (różnego rodzaju wskaźniki urządzeń kontrolnych i pomiarowych), których znaczenie należy rozkodować. Pilotowanie wymaga więc akceptacji faktu, że wskaźniki obiektywnej kontroli lotu są najważniejszymi wskazaniem do prawidłowego pilotowania. Przykładowo, podczas lotu w trudnych warunkach atmosferycznych pilot korzystający jedynie ze swoich zmysłów jest w stanie utrzymywać właściwe położenie samolotu nie dłużej niż 1 min. Pojawiające się wówczas złudzenia lotnicze mają tendencję do silnego oddziaływania na psychikę pilota „podpowiadając” mu nieracjonalne działania. Doświadczony pilot zdaje sobie doskonale sprawę z takiego niebezpieczeństwa i jest specjalnie przygotowywany na takie sytuacje.

Należy podkreślić, że mimo ciągłego doskonalenia konstrukcji samolotu w kierunku ułatwiania a nawet w niektórych aspektach zastępowania pracy pilota (np. poprzez takie urządzenia jak pilot automatyczny) to wciąż właśnie pilot jest najważniejszym elementem układu sterowniczego, na którym ciąży główna odpowiedzialność za przebieg wszystkich elementów lotu.

Pilot ma także za zadanie organizowanie pracy załogi samolotu pod kątem sprawnego funkcjonowania całego systemu. Jest więc dowódcą statku powietrznego. Na podkreślenie zasługuje fakt odpowiedzialności pilota za życie ludzkie a także za powierzony mu samolot o wielkiej wartości materialnej. Niezawodność lotnika uzależniona jest od stanu jego zdrowia, dobrej kondycji psychofizycznej a także dbałości o ciągłe podwyższanie swoich umiejętności profesjonalnej

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Praca pilota odbywa się w kabinie samolotu. Współczesne samoloty (szczególnie pasażerskie) zapewniają duży komfort pracy ale tym niemniej pracy tej towarzyszy hałas niejednokrotnie o dużym nasileniu a także intensywne oświetlenie niezbędne przy odczytywaniu wskazań różnych przyrządów pokładowych.

warunki społeczne

Podczas wykonywania lotu pilot nie tylko jest odpowiedzialny za pilotowanie ale także spełnia rolę dowódcy koordynującego pracę całej załogi. Nakłada to na niego obowiązek umiejętnego współdziałania z całą załogą w taki sposób aby cały system działał niezwykle sprawnie przede

Transport i łączność

wszystkim w kontekście bezpieczeństwa. Jednocześnie jednak lotnik wykonuje pracę o charakterze bardzo indywidualnym w której głównym elementem jest relacja pilot-samolot. Pilot chociaż nie ma bezpośredniego kontaktu z pasażerami to jednak oddziałuje na ludzi swoim zachowaniem. Ten element wpływania na pasażerów wiąże się z jego profesjonalnym przygotowaniem do wykonywania zawodu oraz sposób omawiania przez mikrofon różnorodnych spraw organizacyjnych. (sposób startowania i lądowania i zachowanie się samolotu w trakcie lotu). Praca ta niosąc ze sobą niebezpieczeństwo wypadku zawsze jest związana z niepokojem o bezpieczeństwo własne, pasażerów i załogi, W związku z tym ludzie znajdujący się na pokładzie statku powietrznego znajdują się w stanie pobudzenia emocjonalnego o różnym natężeniu. Pilot jest więc zobowiązany także do roli człowieka umiejącego w przypadkach skrajnych reagować tonizującą.

warunki organizacyjne

Warunki organizacyjne pracy wiążą się z całą, ogromną infrastrukturą związaną z lotnictwem pasażersko- transportowym (lotniska, stacje radiolokacyjne, samoloty i ludzie). Pilot nie ma stałych godzin pracy. Przeciętnie pracuje od 6 do 9 godzin dziennie ale czasami loty transatlantyckie przekraczają 12 godzin. Pracuje w dzień i w nocy. Jest to praca związana w sposób oczywisty z koniecznością przemieszczania się na dużych odległościach, i przekraczaniem stref czasowych i klimatycznych. Jako reprezentant określonych linii lotniczych pracuje w mundurze służbowym.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE.

Pilot współczesnego samolotu musi spełniać wysokie wymagania o charakterze psychologicznym. W trakcie wykonywania lotu najważniejszy jest aspekt informacyjny jego pracy związany z odbieraniem informacji o charakterze wzrokowym z przyrządów pilotażowo-nawigacyjnych. Tak więc do prawidłowego wykonywania swoich obowiązków pilot powinien posiadać dobry wzrok., dobrą pamięć a także koncentrację i podzielność uwagi. Jest to związane z koniecznością zajmowania się wieloma problemami w tym samym czasie. W ścisłym związku z procesami odbioru informacji zachodzą procesy wykonawcze polegające na oddziaływaniu pilota na stery samolotu. W procesie sterowania samolotem pilot odbiera wiele różnorodnych informacji, na które musi reagować dźwigniami sterowania, przełącznikami i przyciskami. Czynności o charakterze ruchowym muszą być nie tylko szybkie, lecz również skoordynowane i dokładne. Stąd wymagania dotyczące bardzo dobrej koordynacji wzrokowo-ruchowej, szybkiego refleksu i spostrzegawczości.

Ze względu na długotrwałość niektórych lotów pilot musi być odporny na zmęczenie , być w stanie pracować w sposób wytrwały i dokładny w warunkach pobudzenia emocjonalnego.

Powinien cechować się odwagą osobistą i być zdolny do kontroli swoich odczuć psychicznych i dzięki temu być w stanie pełnić rolę lidera całej podległej mu załogi i pasażerów bez względu na zachodzące okoliczności zewnętrzne. Łączy się to bezpośrednio z poczuciem odpowiedzialności, umiejętnością współdziałania z innymi ludźmi i podejmowania szybkich i trafnych decyzji.

Oczywiście niezbędnym warunkiem wykonywania tej pracy jest brak lęku przed wysokością. Ze względu na to iż samolot przemieszcza się w powietrzu niezwykle ważne staje się poczucie równowagi której zaburzenie daje natychmiastową informację zwrotną pilotowi o położeniu samolotu, którą musi porównać z obiektywną informacją pochodzącą z przyrządów kontrolnych.

Niezbędne do wykonywania zawodu pilota zainteresowania wiążą się ze znajomością techniki lotniczej (budowanie modeli latających, znajomość zagadnień związanych z fenomenem lotu „urządzeń” cięższych od powietrza), potrzebą ciągłego podnoszenia swoich wiadomości z zakresu lotnictwa. Wydaje się także że zawód ten należy do tej grupy w której sukces zawodowy zależy od tak zwanej pasji rozumianej jako nieprzemijający „głód” latania różnorodnymi samolotami. Przydatne w tym zawodzie są także zainteresowania naukowe przejawiające się doksztalcaniu się w zakresie wybranych zagadnień nie bezpośrednio związanych z lotnictwem (informatyka, psychologia, języki obce, geografia)

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE.

Transport i łączność

Praca pilota zalicza się do pracy ciężkiej mimo iż pozornie wydaje się że nie wymaga wielkiego wysiłku. Jednakże obciążenia mające głównie charakter obciążeń psychicznych polegających na odpowiedzialności za bezpieczeństwo. Na tym stanowisku człowiek powinien mieć bardzo wysoką ogólną wydolność fizyczną i dużą sprawność układu krążenia. Oczywiście specyfika zawodowa wymusza też konieczność dobrego wzroku ponieważ najważniejsze informacje o stanie samolotu mają charakter wizualny.

Bezwzględny przeciwwskazaniem do pracy są wszelkie choroby ośrodkowego układu nerwowego (np. padaczka, choroba Alzheimera itd). Nie mogą liczyć na zatrudnienie osoby z wadami wzroku i słuchu oraz z chorobami błędnika, cukrzycą itp.

Praca ta raczej wyklucza zatrudnienie osób niepełnosprawnych, chociaż tendencje światowe zmierzają w kierunku umożliwienia zatrudnienia osób. np. z dysfunkcjami kończyn dolnych mające bardzo dobre protezy kompensujące.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Kandydat na pilota powinien legitymować się co najmniej średnim wykształceniem. Przy zatrudnieniu w firmach typu PLL LOT preferuje się jednak wyższe wykształcenie. W Polsce kształci cywilnych pilotów Politechnika Rzeszowska im. Ignacego Łukasiewicza ul. Wincentego Pola 2, 35-959 Rzeszów- Wydział Budowy Maszyn i Lotnictwa

Później w zależności od typu pracy jest zobowiązany do uzupełniania swojego wykształcenia lotniczego poprzez uzyskanie dodatkowych licencji (np. pilota agro-lotniczego, czy też pilota samolotowego liniowego)

Obecnie wymaga się od pilota znajomość języka angielskiego. Pożądana jest także znajomość języka rosyjskiego a znajomość innych języków będzie na pewno dodatkowym atutem przy podejmowaniu decyzji o przyjęciu do pracy.

MOŻLIWOŚĆ AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ.

Możliwość awansu jest przede wszystkim związana z koniecznością podnoszenia swoich kwalifikacji zawodowych i polega na podejmowaniu coraz bardziej odpowiedzialnych funkcji. Jest to jednak związane z koniecznością uzyskiwania odpowiednich licencji i uprawnień, które dokładnie określają zakres dozwolonych czynności zawodowych. Np. uzyskanie licencji pilota samolotu turystycznego pozwala jedynie na wykonywanie czynności pilota samolotu nie używanego za opłatą. W pełni profesjonalny pilot posiada licencje pilota zawodowego I i II klasy. Kariera lotnika obraca się wokół tego zawodu i jest w pewien sposób ograniczona. Ograniczenie to nie wpływa jednak na duży szacunek jakim zawód ten cieszy się w społeczeństwie.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH.

Dość trudno określić jest szanse podjęcia pracy w zawodzie pilota ponieważ nie ma ścisłych reguł postępowania w tym względzie. Generalnie przy zatrudnieniu preferowani są ludzie młodzi (do 25 lat) z wyższym wykształceniem i znajomością języków obcych, mający przed sobą perspektywy dalszego doskonalenia zawodowego. Należy przy tym zaznaczyć, że powinni posiadać oni taki rodzaj licencji na jaki jest zapotrzebowanie w danej firmie (np. w liniach lotniczych potrzebni są piloci z licencją pilota samolotowego liniowego, a firmie transportu sanitarnego potrzebny może być pilot z licencją pilota śmigłowcowego liniowego. Tak więc bardzo prawdopodobne jest zatrudnienie pilota starszego o dużym doświadczeniu. Rynek usług lotniczych rozwija się dość dynamicznie, a wraz z nim rośnie zapotrzebowanie i szanse na zatrudnienie pilotów. Oczywiście szanse znalezienia pracy wzrastają wraz z większymi kwalifikacjami zawodowymi potwierdzonymi odpowiednimi licencjami.

ZAWODY POKREWNE

Transport i łączność

Zawód pilota jest bardzo specyficzny. Dlatego o zawodach pokrewnych można mówić tylko w kontekście prowadzenia statku powietrznego, jak: pilot doświadczalny-oblatywacz, pilot wojskowy, pilot agro-lotniczy, pilot helikoptera itp.

POLECANA LITERATURA

Przepisy w sprawie personelu Lotniczego. Ministerstwo transportu Żeglugi i Łączności.
Główny Inspektorat Lotnictwa Cywilnego. Warszawa 1988

Transport i łączność

MOŻLIWOŚĆ ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE.

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Instruktor lotniczy** - (3140301), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 4 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	1
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	1

Podlaskie	0
Pomorskie	1
Śląskie	1
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Instruktor lotniczy** wynosiła 0. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Pilotów statków powietrznych i pokrewni wynosiło 13727,29. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	3300,67
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	14147,28
Opolskie	0
Podkarpackie	3515,75

Podlaskie	0
Pomorskie	1714,82
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Pilotów statków powietrznych i pokrewni, wynosiła 1028. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	11
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	991
Opolskie	0
Podkarpackie	6

Podlaskie	0
Pomorskie	20
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Transport i łączność

KONTROLER RUCHU LOTNICZEGO

kod: 314403

inne nazwy zawodu: kontroler ruchu powietrznego (potocznie: kontroler wieży),
ang.: air traffic controller, ATCO (Air Traffic Control Officer)

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Kontrolerzy ruchu lotniczego (krl) odpowiadają za zapewnienie wymaganych przepisami bezpiecznych odległości (separacji) pomiędzy statkami powietrznymi, zarówno w powietrzu jak i na ziemi. Kontrolują ruch lotniczy nie tylko na lotniskach podczas kołowania, startu czy lądowania, ale także w korytarzach lotniczych łączących lotniska w kraju i zagranicą. Utrzymując łączność z pilotami przez radiostacje, przekazują samoloty pod opiekę kolejnych sektorów kontroli w miarę jak pokonują one przestrzeń powietrzną. Większość statków powietrznych jest obserwowana przez radary, co sprawia, że polecenia wydawane pilotom są oparte na dokładnych informacjach o pozycji, a odległości między statkami powietrznymi mogą być mniejsze, niż w kontroli proceduralnej.

Kontrolerzy ruchu lotniczego pracują albo na Wieży Kontroli Lotniska albo w Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego.

W kontroli obszaru kontroler ruchu lotniczego pracuje jako członek zespołu w Centrum Kontroli Obszaru w Warszawie lub Ośrodku Radarowym Kontroli Obszaru w Poznaniu, które wspólnie zapewniają służbę ruchu lotniczego wszystkim statkom powietrznym nad terytorium kraju wraz z częścią przestrzeni powietrznej nad międzynarodowymi wodami Morza Bałtyckiego. Kontroler odpowiada za ruch lotniczy w przydzielonej jego sektorom przestrzeni powietrznej i współpracę z centrami kontroli obszaru w krajach sąsiednich.

Kontrolerzy ruchu lotniczego kontroli obszaru, przy użyciu nowoczesnego systemu radarowego i komputerowego, kontrolują ruch statków powietrznych wlatujących i wylatujących z polskiej przestrzeni powietrznej, zapewniając utrzymywanie pomiędzy nimi bezpiecznych separacji, a jednocześnie minimalizując opóźnienia. Kontrola jest zapewniana przez stałą obserwację i analizę pionowych i poziomych odległości pomiędzy samolotami wraz z informacjami od pilotów o aktualnej i przewidywanej pozycji ich statków powietrznych, przy uwzględnieniu czynników wpływających na postęp lotu (takich jak prędkość wiatru na różnych wysokościach), bądź trasę (np. aktywność lotnictwa wojskowego czy strefy pogody burzowej).

Kontrolerzy planują i monitorują loty na podstawie zgłoszeń linii lotniczych co do żądanych tras i czasów startu oraz informacji napływających z lotnisk startu co do tras odlotu i żądanych przez pilotów poziomów lotu (wysokości).

Na Wieży Kontroli Lotniska **kontroler lokalny** (Air Controller) wydaje zezwolenia na ruch statków powietrznych w kręgu nadlotniskowym, na wkołowanie na drogę startową i start oraz na lądowanie i zwolnienie drogi startowej. Kołowanie po drogach do kołowania w kierunku płyty postojowej odbywa się według instrukcji **kontrolera ruchu naziemnego** (Ground Controller). Na lotniskach o małym ruchu obie funkcje wypełnia jeden **kontroler kontroli lotniska** (Aerodrome Controller, Tower Controller).

Kontrolerzy kontroli lotniska pracują na wieżach lotnisk kontrolowanych: Warszawa Okęcie, Poznań Ławica, Gdańsk Rębiechowo, Kraków Balice, Wrocław Strachowice, Katowice Pyrzowice, Rzeszów Jasionka i Szczecin Goleniów.

Dodatkowo kontrolerzy pełnią służbę informacji powietrznej, przekazując informacje istotne dla bezpieczeństwa lotów, np. o zjawiskach pogodowych, ograniczeniach w korzystaniu z przestrzeni, sprawności urządzeń nawigacyjnych oraz służbę alarmową, zapewniając przepływ informacji pomiędzy statkami powietrznymi mającymi trudności (bądź w niebezpieczeństwie), a służbami poszukiwawczo-ratowniczymi.

W chwili, gdy pilot prosi kontrolera na wieży o zezwolenie na lot, kontroler kontroli lotniska sprawdza czy plan lotu przygotowany wcześniej przez linię lotniczą lub załogę został zaakceptowany i czy jest już rozesłany do wszystkich organów kontroli ruchu lotniczego na przewidywanej trasie lotu oraz wyświetlony na monitorach wieży lotniska startu oraz w odpowiednich dla danego lotu sektorach

Transport i łączność

kontroli w Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego, a jego szczegóły zapisane (wydrukowane) na paskach postępu lotu.

Kontroler kontroli lotniska - na lotniskach o dużym ruchu kontroler ruchu naziemnego - wydaje zezwolenie na zapuszczanie silników (bądź określa wielkość i przyczynę niezbędnego opóźnienia) i instruuje pilota, którymi drogami samolot może kołować do pasa startowego (tak, by uniknął kolizji z innymi statkami powietrznymi, pojazdami i przeszkodami naziemnymi), a także przekazuje inne informacje przydatne załodze przed odlotem, np. informacje o pogodzie.

Kontroler kontroli obszaru (Area Controller) po przeanalizowaniu sytuacji powietrznej na planowanej trasie wydaje zezwolenie na lot, przydziela poziom przelotowy i określa warunki jego osiągnięcia (np. czas, miejsce) oraz przekazuje wszelkie informacje ograniczające bądź zmieniające oryginalny plan lotu (np. trasę) i niezbędne dla zapewnienia sprawnego zajęcia poziomu przelotowego, a także bezpiecznego odbycia lotu na lotnisko docelowe.

Kontroler kontroli zbliżania (Approach Controller) przekazuje kontrolerowi lotniska instrukcje dotyczące manewrów samolotu bezpośrednio po starcie tak, aby zapewnić bezpieczną poziomą i pionową odległość pomiędzy odlatującym statkiem powietrznym, a innymi statkami powietrznymi wykonującymi loty w jego przestrzeni odpowiedzialności - np. tymi, które wystartowały wcześniej, przelatują tranzytem albo podchodzą do lądowania, czy też oczekują w strefie oczekiwania (w holdingu) na zezwolenie na podejście do lądowania (gdy opóźnienia są niezbędne dla zachowania bezpieczeństwa).

Koordinacja między kontrolerami odbywa się telefonicznie i komputerowo. Uzgodnienia te, w formie zezwolenia kontroli ruchu lotniczego, są przekazywane na pokład samolotu, a prawidłowość ich odbioru przez pilota jest każdorazowo sprawdzana. Jednocześnie zmodyfikowany w ten sposób złożony plan lotu jest przekazywany kolejnym na trasie lotu organom kontroli ruchu lotniczego i jest przez nie akceptowany bądź korygowany (przez odpowiednie instrukcje lub zmiany zezwolenia) na podstawie analizy aktualnej i przewidywanej sytuacji.

Zanim kontroler lotniska na wieży ostatecznie wyda instrukcje wkołowania na pas i zanim wydane zostanie zezwolenie na start, ponownie analizowany jest ruch na pasie, wydane już zezwolenia na lądowanie i kołowanie oraz sytuacja w kręgu nadlotniskowym. Wzrokowo sprawdzana jest też dostępność przestrzeni rezerwowanej dla odlatującego statku powietrznego. W warunkach ograniczonej widzialności, na niektórych wieżach dodatkowym źródłem informacji o ruchu są wskazania radaru ruchu naziemnego.

Bezpośrednio po starcie kontroler radarowy kontroli zbliżania dokonuje identyfikacji statku powietrznego i separuje wznoszące się i zniżające się samoloty poprzez wektorowanie, czyli nakazanie pilotom lotu z odpowiednim kursem. Na lotniskach nie wyposażonych w radar, sprawowana jest kontrola proceduralna. Odlatujące statki powietrzne otrzymują początkowe lub pośrednie instrukcje kontroli na wznoszenie do pośrednich poziomów lotu, zanim po minięciu i rozseparowaniu z innymi otrzymają zezwolenie na wznoszenie się do przydzielonego przez kontrolę obszaru poziomu przelotowego.

Kontrolerzy radarowi kontroli obszaru i kontroli zbliżania na granicy swoich sektorów dokonują pomiędzy sobą telefonicznie i komputerowo radarowego przekazania kontroli nad statkami powietrznymi. Obejmuje to przekazanie identyfikacji radarowej, informacji o parametrach lotu (poziomie lotu, prędkości, kursu, itp.) oraz o przekazanych instrukcjach i zezwoleniach.

Kontrolerzy radarowi kontroli obszaru dokonują identyfikacji radarowej statków powietrznych wlatujących w ich przestrzeń odpowiedzialności (np. zza granicy) i monitorują ich lot przy pomocy radarów, aż do przekazania pod kontrolę innego współpracującego organu kontroli (np. kontroli zbliżania bądź lotniska albo kontroli obszaru sąsiedniego kraju).

W wypadku awarii radaru oraz w częściach przestrzeni nie objętych przez radar kontroler proceduralny utrzymuje łączność z pilotem i zapewnia odpowiednie separacje na podstawie składanych przez pilotów meldunków pozycyjnych i wytworzonego w wyobraźni dynamicznego obrazu przestrzennego sytuacji w powietrzu.

W godzinach bardzo dużego natężenia ruchu lotniczego, a także na skutek awarii systemów kontroli ruchu (np. radary, radiostacje, łącza telefoniczne) lub manewrów lotnictwa wojskowego w przestrzeniach kontrolowanych - czyli wtedy, gdy przewidywany ruch lotniczy przekracza

Transport i łączność

„pojemność” systemu kontroli - nieuniknione staje się wprowadzenie ograniczeń w ruchu lotniczym. Polega to najczęściej na opóźnianiu odlotu statków powietrznych bądź na zmianie trasy lotu. Zajmują się tym kontrolerzy przepływu ruchu lotniczego (Flow Controller). Podstawowym celem ich działań jest uporządkowanie przepływu ruchu lotniczego w taki sposób, aby w sektorach, za które są oni odpowiedzialni (w naszym przypadku cała polska przestrzeń powietrzna) nie dochodziło do spiętrzeń ruchu mogących doprowadzić do przeciążenia pracą poszczególnych kontrolerów. Wprowadzanie ograniczeń musi odbywać się w sposób powodujący minimalne opóźnienia lotów.

Praca kontrolera przepływu ruchu lotniczego odbywa się na dwóch poziomach: strategicznym, na którym przygotowywane są dane, oraz taktycznym, na którym podejmowane są decyzje operacyjne dotyczące regulacji przepływu ruchu lotniczego.

Poziom strategiczny, to przede wszystkim gromadzenie i analiza danych z planów lotu oraz konfiguracji dostępnych przestrzeni powietrznych. Poziom taktyczny polega na dynamicznej weryfikacji i modyfikacji opracowanych w fazie strategicznej rozwiązań oraz kontrola przestrzegania ograniczeń przez użytkowników statków powietrznych. Kontroler przepływu ruchu lotniczego posługuje się terminalem systemu zarządzania przepływem ruchu lotniczego, terminalem systemu przetwarzania planów lotu, terminalami systemów łączności przewodowej (sieć lotniczej łączności dalekopisowej, telefoniczna sieć służb ruchu lotniczego, publiczna sieć telefoniczna).

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

W kontroli obszaru i zbliżania kontrolerzy pracują w pomieszczeniach częściowo lub całkowicie zaciemnionych, ze względu na konieczność obserwacji wskaźników radarowych. Nie mają oni wzrokowego kontaktu z samolotami.

Kontrolerzy lotniska pracują na wieżach i mają możliwość kontaktu wzrokowego w zakresie 360 stopni z samolotami na lotnisku i w jego pobliżu.

Kontrolerzy posługują się wieloma różnorodnymi i rozmieszczonymi w różnych częściach stanowiska pracy urządzeniami o wysokim stopniu skomplikowania obsługi, często bez możliwości wzrokowej kontroli wykonywanych czynności.

Kontrolerzy pracują w pozycji siedzącej, mając na głowie słuchawki z mikrofonem

warunki społeczne

Kontrolerzy współpracują z wieloma różnymi kulturowo zespołami (załogi statków powietrznych, krajowe i zagraniczne, cywilne i wojskowe ośrodki kontroli ruchu lotniczego i informacji powietrznej). Zawód wymaga częstych zmian funkcji - raz lidera („dowódcy”), to znów współpracownika („partnera”). W każdej sytuacji istnieje konieczność uzgodnienia wspólnego stanowiska, metody postępowania lub rozwiązania.

warunki organizacyjne

Praca w tym zawodzie jest zmianowa w systemie ciągłym, również w nocy i dni ustawowo wolne od pracy. Charakteryzuje ją pełna niezależność (odpowiedzialność) na stanowisku pracy w zakresie operacyjnym, przy podporządkowaniu celom zespołowym (np. w obrębie sektora kontroli). Organizacyjnie kontrolerzy podlegają kierownictwu służby, które jednak pozbawione jest możliwości ingerowania w ich decyzje operacyjne (treść zezwoleń i instrukcji ruchu lotniczego).

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Do najważniejszych wymagań psychologicznych w tym zawodzie należą: wysokie poczucie odpowiedzialności, umiejętność koncentracji przy zachowaniu podzielności uwagi, umiejętność szybkiego analizowania informacji i natychmiastowego podejmowania ważnych decyzji w szybko zmieniającej się sytuacji (czasem przy braku dostępu do wszystkich informacji niezbędnych do

Transport i łączność

podjęcia właściwej decyzji), zdolność do pracy w zespole przy zachowaniu odpowiedzialności indywidualnej, zdolność do krytycznej oceny własnych umiejętności i możliwości psychofizycznych, decyzji podjętych przez siebie i kolegów oraz korekty działań błędnych lub mogących doprowadzić do błędu, wreszcie odwaga i niezależność sądu. Konieczna jest bardzo duża odporność na stres, gdyż praca odbywa się w sytuacji ciągłej odpowiedzialności za bezpieczeństwo ludzi.

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Kandydaci do pracy w zawodzie kontrolera ruchu lotniczego muszą spełnić wymagania dotyczące dobrego stanu zdrowia, co jest sprawdzane przez Komisję Lotniczo-lekarską w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej. Lekarze kilkunastu specjalności (m.in. okulista, laryngolog, internista, antropolog, stomatolog, chirurg, psycholog, neurolog) badają stan zdrowia, zwracając szczególną uwagę na wady wzroku (np. nierozróżnianie kolorów), słuchu, wymowy, które są w tym zawodzie niedopuszczalne. Badania laboratoryjne krwi i moczu, słuchu w pracowni audiometrycznej, prześwietlenie klatki piersiowej, elektrokardiogram, testy psychologiczne w pracowni komputerowej - pozwalają komisji lekarskiej wyeliminować osoby, które nie spełniają wysokich wymagań zdrowotnych. Badania lekarskie w WIML są okresowo powtarzane przez cały okres kariery zawodowej, a pozytywne orzeczenie komisji jest warunkiem niezbędnym wydania, a potem przedłużenia ważności licencji kontrolera ruchu lotniczego.

Kandydaci, którzy nie uzyskają orzeczenia WIML o zdolności do wykonywania czynności kontrolera ruchu lotniczego mogą w wyjątkowych wypadkach zostać skierowani na szkolenie i do pracy w służbach ruchu lotniczego na stanowiskach innych niż kontroler.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Rekrutacja kandydatów jest organizowana w skali ogólnokrajowej przez Ośrodek Szkolenia Lotniczego na zasadach kilkietapowego konkursu.

Zarówno sposób przeprowadzania rekrutacji (informacje w mediach o prowadzeniu naboru, zwracanie kandydatom kosztów związanych z egzaminem, itd.), jak i stawiane kandydatom wymagania (wykształcenie, wiek) są zgodne z wymaganiami EATCHIP (European Air Traffic Control Harmonization and Integration Programme).

Jako ogólną zasadę selekcji kandydatów przyjęto formę egzaminu konkursowego, tzn. przyjmowani są kandydaci mający najlepsze wyniki z egzaminów wstępnych oraz pozytywną opinię komisji egzaminacyjnej po rozmowie kwalifikacyjnej.

W celu umożliwienia przystąpienia do egzaminów jak największej ilości kandydatów, egzaminy są przeprowadzane w Warszawie i wybranych lokalnych portach lotniczych.

Oto warunki wstępne:

- wiek do 26 lat, osoby z doświadczeniem lotniczym do 28 lat,
- wykształcenie średnie maturalne,
- dobra znajomość języka angielskiego,
- dobry stan zdrowia,
- niekaralność,
- zrównoważenie emocjonalne i odporność na stres,
- umiejętność szybkiego reagowania na zmiany sytuacji,

Dobrze widziane są osoby z wyższym wykształceniem, natomiast łączenie studiów z intensywnym szkoleniem jest trudne do pogodzenia.

Pierwszy etap selekcji to egzamin z języka angielskiego: test gramatyczny (ok. 50 min), test ze słuchu (ok. 15 min.). Oczekiwana jest znajomość języka na poziomie porównywalnym z „Cambridge First Certificate”. Posługiwanie się podczas szkolenia materiałami w jęz. angielskim, jak i charakter przyszłej pracy czynią ten wymóg priorytetowym.

Drugi etap to testy psychologiczne i przydatnościowe (ok. 3 godz.). Sprawdzają one predyspozycje do zawodu, takie jak wyobraźnia przestrzenna, pamięć, szybkość podejmowania decyzji, zdolności rachunkowe.

Transport i łączność

Trzeci etap to egzamin ustny z języka angielskiego i rozmowa kwalifikacyjna. Rozmowa kwalifikacyjna jest przeprowadzana przez komisję i jest prowadzona w języku polskim i angielskim. Oceniana jest komunikatywność, opanowanie, swoboda wypowiedzi, odporność na stres, motywacja do pracy oraz inne cechy mogące mieć wpływ na przydatność do pracy w służbach ruchu lotniczego.

Czwarty etap to badania lekarskie w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej. Zakwalifikowani kandydaci są zatrudniani na czas określony (7-12 miesięcy) w charakterze praktykantów w służbie ruchu lotniczego (okres szkolenia wstępnego).

MOŻLIWOŚCI AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

Po ukończeniu szkolenia podstawowego teoretycznego i na symulatorach w Ośrodku Szkolenia Lotniczego (trwa ono ok. 4 miesięcy) praktykanci odbywają szkolenie praktyczne w poszczególnych organach służb ruchu lotniczego i awansują na asystentów (zatrudnienie na czas nieokreślony).

Najlepsi z nich są kierowani przez przełożonych na kursy kontrolera ruchu lotniczego odpowiedniej specjalności. Po ukończeniu takiego kursu, odbyciu szkolenia praktycznego i zdaniu egzaminów przed Państwową Lotniczą Komisją Egzaminacyjną otwiera się szansa na bardzo ciekawą pracę.

Typowa droga awansu to praktykant, asystent, kontroler proceduralny, radarowy (po odpowiednim szkoleniu oczywiście), instruktor OJT (On-the-Job-Training - praktycznej nauki na stanowiskach operacyjnych). Dalej można zostać albo instruktorem w Ośrodku Szkolenia Lotniczego i kiedyś, być może, egzaminatorem PLKE, inspektorem w Dziale Inspekcji Ruchu Lotniczego lub kierownikiem zmiany w Centrum Kontroli Ruchu Lotniczego. W dalszej perspektywie można myśleć o stanowiskach kierowniczych w różnych działach służb ruchu lotniczego, stanowiskach specjalistów, inspektorów, np. we władzach lotnictwa (Główny Inspektorat Lotnictwa Cywilnego, Departament Lotnictwa Cywilnego MTiGM). Jednak przy obecnych uregulowaniach przejście do pracy w administracji państwowej oznacza, obok awansu w hierarchii, degradację finansową.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

Wszyscy kandydaci przechodzą identyczną procedurę selekcyjną. Jedyne odstępstwa mogą dotyczyć wieku w wypadku byłych kontrolerów ruchu lotniczego i są rozpatrywane indywidualnie.

POLECANA LITERATURA

Przepisy w sprawie personelu lotniczego, Pl.-1, wyd. GILC

Czasopisma:

The Controller - pismo IFATCA (International Federation of Air Traffic Controller's Associations)
Air Traffic Management

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚCI ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Kontroler ruchu lotniczego** - (3140401), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 3 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	1
Kujawsko-pomorskie	1
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	1
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Kontroler ruchu lotniczego** wynosiła 0. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Personel służb ruchu lotniczego wynosiło 8012,05. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	2470,25
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	8719,18
Opolskie	0
Podkarpackie	1459,15

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Personel służb ruchu lotniczego, wynosiła 1016. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	108
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	902
Opolskie	0
Podkarpackie	6

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Transport i łączność

TECHNIK URZĄDZEŃ RUCHU LOTNICZEGO

kod: 314501

inne nazwy zawodu: technik-elektronik (potocznie: radarzysta, radiotechnik, telefoniarz); ang.: ATC technician, ATC engineer

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Technicy urządzeń ruchu lotniczego odpowiadają za zapewnienie ciągłego działania wymaganych przepisami naziemnych urządzeń zabezpieczenia ruchu lotniczego. Sprawne działanie tych urządzeń umożliwia załogom statków powietrznych prowadzenie nawigacji, a kontrolerom ruchu lotniczego stosowanie wymaganych przepisami separacji (odległości) pomiędzy statkami powietrznymi.

Czynności robocze techników urządzeń ruchu lotniczego dzielą się na pięć zasadniczych kategorii:

- rutynowa kontrola stanu technicznego i operacyjnego systemów i urządzeń - zgodne z zaleceniami i wymaganiami porównanie stanu i parametrów pracy z instrukcjami producenta i wymaganiami użytkowników, za pomocą właściwych urządzeń pomiarowych bądź obserwacji urządzeń monitorujących pracę tych urządzeń;
- rutynowa konserwacja i wymiana podzespołów - zgodnie z zaleceniami wynikającymi z instrukcji fabrycznych, za pomocą właściwych urządzeń i zestawów naprawczych;
- natychmiastowe (możliwie szybkie) przywrócenie sprawności operacyjnej systemów i urządzeń w wypadku awarii, dokonywane w miejscu zainstalowania urządzenia (najczęściej przez wykrycie wadliwie działającego elementu i jego wymianę);
- naprawy warsztatowe uszkodzonych elementów celem przywrócenia ich do sprawności (jako części zapasowe);
- prace związane z instalacją i uruchamianiem nowych urządzeń i systemów - samodzielnie, w oparciu o instrukcje i wymagania albo we współpracy z przedstawicielami producenta.

Działalność służb technicznych ruchu lotniczego można podzielić na cztery tradycyjne dziedziny: radionawigację, radiolokację, radiokomunikację i teletransmisję. Ostatnio coraz większą rolę odgrywa dziedzina najnowsza - przetwarzanie danych (bez względu na źródło informacji, sposób przesyłania i końcowy sposób prezentacji).

Technicy urządzeń radionawigacyjnych dbają o sprawność kilkuset naziemnych urządzeń nawigacyjnych zwanych radiolatarniami, rozmieszczonych na obszarze całego kraju i wyznaczających korytarze powietrzne, oraz w pobliżu lotnisk dla wyznaczenia tras dolotu i odlotu. Radiolatarnie pozwalają pilotom na określenie pozycji statku powietrznego nawet w trudnych warunkach atmosferycznych, w nocy czy w chmurach. Dzięki ich bezawaryjnemu działaniu pilot może prowadzić nawigację oraz informować kontrolę ruchu lotniczego o aktualnej pozycji (odległości i azymucie od danej pomocy nawigacyjnej) i przewidywanym postępie lotu (przewidywanych następnych pozycjach i czasie ich osiągnięcia). Prawidłowe działanie naziemnych urządzeń radionawigacyjnych jest niezbędne dla bezpiecznego wykonywania lotów i właściwego działania służb ruchu lotniczego, szczególnie w przestrzeniach poza pokryciem radarowym.

Technicy urządzeń radiolokacyjnych zapewniają sprawność urządzeń radarowych, dzięki którym kontrolerzy mogą obserwować na wskaźnikach postęp lotu statków powietrznych znajdujących się pod ich kontrolą, pozycje i trajektorie lotu innych statków powietrznych oraz niektóre zjawiska atmosferyczne groźne dla statków powietrznych.

Technicy urządzeń radiokomunikacyjnych zapewniają sprawność urządzeń łączności radiowej ziemia-powietrze. Dbają o bezawaryjną pracę kilkudziesięciu nadajników i odbiorników radiowych usytuowanych w pobliżu lotnisk i na terenie całego kraju. O ile w wypadku awarii radarów można zapewnić bezpieczny, aczkolwiek ograniczony przepływ ruchu lotniczego, to bez bezpośredniej łączności kontrolerów z załogami nie ma mowy o kontroli ruchu lotniczego.

Technicy urządzeń teletransmisji umożliwiają wymianę danych planów lotu statków powietrznych pomiędzy komputerami systemów kontroli ruchu lotniczego i łączność telefoniczną i

Transport i łączność

telegraficzną pomiędzy kontrolerami ruchu lotniczego w tych samych i współpracujących ośrodkach kontroli ruchu lotniczego.

Informatycy i technicy przetwarzania danych pełnią coraz istotniejszą rolę we współczesnych systemach zarządzania ruchem lotniczym. Zapewniają bezawaryjną pracę sieci informatycznych, dzięki którym dokonywana jest wymiana informacji pomiędzy poszczególnymi komputerami systemu oraz pomiędzy systemami. Przesyłaniu i przetwarzaniu podlegają dane radarowe (o trójwymiarowych pozycjach statków powietrznych), dane planów lotu (o planowanej przez załogę trasie, wysokościach i czasach przelotu), sygnały sterujące radiostacjami i transmisje foniczne w formie cyfrowej, informacje pogodowe z różnych źródeł (np. z automatycznych urządzeń pomiarowych).

Osobną grupę specjalistów stanowi **technicy - inspektorzy** dokonujący - za pomocą specjalistycznego sprzętu zainstalowanego na pokładzie samolotu pomiarowego i przy udziale techników urządzeń radionawigacyjnych - sprawdzenia z powietrza poprawności działania urządzeń naziemnych i ich kalibracji. Funkcja ta jest niezbędna z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu lotniczego, gdyż utrzymanie sprawności urządzeń z technicznego tylko punktu widzenia nie jest wystarczające. Dopiero połączenie sprawności technicznej (nieprzerwane, prawidłowe funkcjonowanie) z prawidłowością i dokładnością wskazań zapewnia możliwość ich wykorzystania przez załogi statków powietrznych i służby ruchu lotniczego.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Materialne środowisko pracy jest bardzo zróżnicowane, począwszy od komfortowych, często niemal laboratoryjnych, warsztatów wyposażonych w technologicznie bardzo zaawansowane narzędzia i sprzęt pomiarowy, diagnostyczny i naprawczy po bardzo prymitywne (w skali skomplikowania i zaawansowania technologicznego) urządzenia zainstalowane w miejscu pracy. Od doskonale przygotowanych i wyposażonych warsztatów po ciasne, źle oświetlone pomieszczenia. Dodatkowo występuje konieczność posługiwania się prostymi, wymagającymi dużego wysiłku fizycznego narzędziami oraz skomplikowanym i precyzyjnym sprzętem specjalistycznym.

warunki społeczne

Technicy urządzeń ruchu lotniczego w zasadzie nie współpracują bezpośrednio z pracownikami innych służb i działów, jednak znajdują się pod dużą presją użytkowników urządzeń, stykając się nierzadko z zachowaniami nieprzyjawnymi, a nawet agresywnymi. Powinni być w równym stopniu przygotowani do pracy samodzielnej, jak i zespołowej.

warunki organizacyjne

Praca wykonywana jest w dwóch systemach, ośmiogodzinnym oraz zmianowym, w ruchu ciągłym. Ponadto wymaga się od większości personelu technicznego dużej dyspozycyjności (trudno przewidzieć awarie) oraz podporządkowania wszystkich czynności wymaganiom operacyjnym użytkowników urządzeń.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

W zawodzie tym niezbędne jest duże poczucie odpowiedzialności i zrozumienie swojej usługowej roli w stosunku do służb ruchu lotniczego. Niezbędna jest umiejętność ustalania priorytetów działań i podejmowania samodzielnych decyzji. Konieczna jest odporność na stres związany z bardzo dużą odpowiedzialnością oraz presją czasu, szczególnie w wypadku usuwania awarii. Od pracowników wymaga się umiejętności natychmiastowego przejścia od stanu gotowości do pełnej aktywności zawodowej.

Transport i łączność

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Wykonywanie tego zawodu wymaga dobrego ogólnego stanu zdrowia oraz odporności na długotrwały wysiłek fizyczny i umysłowy. Bardzo ważna jest zdolność koncentracji uwagi w trudnych warunkach (uciążliwe warunki pracy, niewygodna pozycja, praca w nocy). Technicy - inspektorzy muszą ponadto spełniać podwyższone wymagania zdrowotne ze względu na pracę w powietrzu.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Rekrutacja kandydatów jest organizowana w miarę potrzeb w danym ośrodku kontroli ruchu lotniczego, a kandydaci z formalnymi tytułami również przechodzą przeszkolenie wewnętrzne.

Warunki wstępne:

- wykształcenie średnie techniczne,
- co najmniej bierna znajomość języka angielskiego,
- umiejętność obsługi komputera.

MOŻLIWOŚCI AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

Po ukończeniu wewnętrznego szkolenia specjalistycznego pracownikowi może awansować do samodzielnego stanowiska pracy, a kolejnymi szczeblami w karierze zawodowej są stanowiska kierownika i inspektora.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

Wszyscy kandydaci, bez względu na wiek i kwalifikacje, przechodzą szkolenie wewnętrzne, zapoznające ze specyfiką urządzeń technicznego zabezpieczenia lotów, ich roli i miejsca w kontroli ruchu lotniczego.

ZAWODY POKREWNE

technik elektronik
technik telekomunikacji
inżynier elektronik

LITERATURA

The Controller - pismo IFATCA (International Federation of Air Traffic Controller's Associations), Cole H. W., *Understanding radar*, Blackwell Scientific Publications 1992

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚCI ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Technik urządzeń ruchu lotniczego** - (3140403), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 11 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	3
Kujawsko-pomorskie	1
Lubelskie	1
Lubuskie	1
Łódzkie	1
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	3
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	1

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Technik urządzeń ruchu lotniczego** wynosiła 0. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Personel służb ruchu lotniczego wynosiło 8012,05. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	2470,25
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	8719,18
Opolskie	0
Podkarpackie	1459,15

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Personel służb ruchu lotniczego, wynosiła 1016. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	108
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	902
Opolskie	0
Podkarpackie	6

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Transport i łączność

Transport i łączność

MECHANIK POŚWIADCZENIA OBSŁUGI STATKU POWIETRZNEGO

kod: 314302

inne nazwy zawodu: mechanik lotniczy obsługi, mechanik lotniczy eksploatacji, lotniczy personel naziemny

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Zadaniem mechanika lotniczego obsługi technicznej jest prawidłowe wykonanie obsługi technicznej samolotu, gwarantujące bezpieczny przewóz lotniczy pasażerów i frachtu.

System obsługi technicznej ustala się zgodnie z wymogami producenta samolotu oraz polskiego lotniczego nadzoru państwowego. System ten obejmuje cztery rodzaje czynności:

- obsługę startową (zwaną też liniową);
- obsługę techniczną hangarową (zwaną też bazową);
- obsługę specjalną;
- obsługę warsztatową.

Obsługa startowa należy do mechaników i techników obsługi liniowej, którzy wykonują podczas obsługi czynności ujęte w *Zestawie czynności do wykonania podczas przeglądów startowych* i opisane szczegółowo w *Zestawie kart zadaniowych na przeglądy startowe*, wykorzystując też informacje zawarte w oryginalnej instrukcji obsługi technicznej producenta (*Maintenance Manual*). Wykonanie obsługi startowej potwierdza się wpisem do dziennika pokładowego. W jej ramach mieszczą się cztery rodzaje przeglądów:

- przegląd dzienny wykonywany co 24 godziny;
- przegląd startowy;
- przygotowanie do postoju;
- przygotowanie do odlotu.

Obsługa techniczna hangarowa (bazową) jest obowiązkiem inżyniera obsługi hangarowej. Zakres czynności zależy od liczby godzin lotu. Przeglądy w ramach obsługi hangarowej prowadzone są zgodnie z dokumentacją producenta; nazywa się je też przeglądami wyższego rzędu. Każda czynność potwierdzona zostaje opisem do tzw. karty kontroli przeglądu, a po zakończeniu wszystkich prac opisuje się wykonanie przeglądu do dziennika pokładowego.

Czynności związane z przeglądami startowymi i przeglądami wyższego rzędu można ująć w kilka grup.

Do pierwszej grupy czynności należy tzw. inspekcja strukturalna, tj. sprawdzenie zespołu zgodnie ze specyfikacją standardową, w celu wykrycia anomalii, takich jak np. nadmierne zużycie, uszkodzenie, zniszczenie, korozja, pęknięcia itp. Do drugiej grupy czynności, zwanej inspekcją operacyjną, zalicza się sprawdzenie działania danego urządzenia, lecz bez uwzględniania parametrów technicznych. Sprawdzanie parametrów technicznych następuje w ramach testu funkcjonalnego przy użyciu wbudowanych układów kontroli lub za pomocą specjalnych testerów. Sposób testowania jest bardzo dokładnie opisany w oryginalnej instrukcji obsługi producenta samolotu czy śmigłowca. W ramach przeglądów wykonuje się czynności serwisowe: np. uzupełnienie płynów eksploatacyjnych czy wymiana ogumienia podwozia. Wymienia się też uszkodzone elementy i wbudowuje sprawne, co często wymaga regulacji i testów. Wybudowane z samolotu (śmigłowca) uszkodzone urządzenia podlegają testom i naprawom tzw. warsztatowym. Obsługa warsztatowa jest sprawą mechanika lotniczego obsługi warsztatowej. Jest on przeszkolony przez producenta urządzenia lub innego mechanika, który takie przeszkolenie odbył i ma techniczne upoważnienie lotnicze, wydane przez linię lotniczą dla obsługi warsztatowej konkretnego urządzenia.

Samolot podlega też dodatkowej obsłudze specjalnej, jeśli zaistnieją niestandardowe sytuacje eksploatacyjne i obsługa taka musi mieć miejsce natychmiast po ich zaistnieniu, a przed kolejnym lotem. Do tego typu sytuacji zalicza się kilkadziesiąt różnych zdarzeń, m.in. zablokowanie się lub przegrzanie hamulców, uderzenie pioruna, zderzenie z ptakiem, twarde lądowanie czy też przelot w burzy gradowej lub nad czynnym wulkanem. W zasadach eksploatacji technicznej danego typu samolotu zawsze jest spis niestandardowych sytuacji eksploatacyjnych, w których następcie

Transport i łączność

przewiduje się wykonanie przeglądów specjalnych. Poszczególne czynności są szczegółowo określone w tzw. kartach zadaniowych.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Miejszem pracy mechaników i techników z obsługi liniowej samolotów, śmigłowców czy osprzętu lotniczego jest samolot na płycie postojowej lotniska.

Technik obsługi startowej osprzętu lotniczego większość prac obsługowych wykonuje na pokładzie samolotu i w jego przedziałach technicznych, a mniejszą ich część (ok. 20%) - na zewnątrz (np. oględziny anten oraz nadajników ciśnieniowych parametrów lotu, wymiana żarówek światel pozycyjnych, antykolizyjnych i światel lądowania).

Mechanik i technik obsługi startowej wykonują 50% pracy na pokładzie samolotu i w przedziałach technicznych, resztę zaś na płycie postojowej (np. tankowanie samolotu, wymiana płynów eksploatacyjnych oraz oględziny zewnętrznych elementów płatowca i zespołów napędowych). Praca na płycie postojowej lotniska wymaga zabezpieczenia przed wpływem niesprzyjających warunków atmosferycznych, szczególnie uciążliwych zimą. Odpowiednie ubranie i procedury lotniskowe praktycznie zapobiegają chorobom, należy jednak zwrócić uwagę, że w tej grupie zawodowej zdarzają się przypadki utraty słuchu, mechanik bowiem czy technik obsługi startowej pracują na lotnisku, gdzie startują i lądują samoloty i odbywają się próby silników. Jednak dzięki temu, że nowoczesne samoloty są mniej hałaśliwe, oraz przy stosowaniu specjalnych ochronników utrata słuchu występuje raczej rzadko. Czasami spotyka się przypadki choroby wibracyjnej u mechaników przeprowadzających długotrwałe próby silników śmigłowców starego typu.

Inżynierowie obsługi hangarowej pracują na zewnątrz lub na pokładzie samolotu stojącego w hangarze, a więc ich zajęcie nie jest tak uciążliwe jak obsługa startowa.

Mechanicy obsługi warsztatowej wykonują pracę w warsztatach mechanicznych i elektrycznych lub w laboratoriach elektronicznych.

warunki społeczne

Mechanik lotniczy pracuje w zasadzie samodzielnie. Każda czynność lotnicza musi być potwierdzona w dzienniku pokładowym statku powietrznego (przy obsłudze liniowej) lub w kartach kontroli (dla obsługi hangarowej i specjalnej).

Niektóre prace muszą być jednak wykonywane w zespole złożonym z dwóch lub trzech mechaników (np. regulacja sterów wymaga pomiaru kąta wychylenia steru oraz obserwacji przemieszczania się sterownicy w kabinie) - wówczas wszyscy mechanicy biorący udział w zadaniu podpisują jego wykonanie. Mechanik lotniczy obsługi bez licencji lotniczej (np. praktykant) pracuje pod nadzorem licencjonowanego mechanika, który sam potwierdza prawidłowość wykonania. Pewne szczególnie istotne prace obsługowe, zgodnie z zaleceniem producenta lub państwowego nadzoru lotniczego, są kontrolowane przez inspektorów linii lotniczych, tj. mechaników obsługi z licencją i odpowiednimi uprawnieniami, lub przez inspektorów nadzoru państwowego.

warunki organizacyjne

Mechanik lotniczy pracuje systemie zmianowym, również w dni wolne od pracy; dotyczy to głównie mechaników obsługi startowej. W szczególnych sytuacjach (np. trudne warunki atmosferyczne, usterki techniczne w samolocie rejsowym) może być wzywany do pracy w godzinach dodatkowych. Najwięcej czynności wykonywanych jest nocą. Zachęca się również mechaników do korzystania z urlopów poza sezonem przewozowym. Mechanicy bywają czasem delegowani do obsługi placówek zagranicznych (na okres 2-3 lat), chociaż ostatnio rezygnuje się z tego, powierzając obsługę miejscowym liniom lotniczym. W niektórych portach na trasach średniego zasięgu mechanik lotniczy bierze udział w rejsie, aby wykonać obsługę liniową w obcych portach lotniczych.

Transport i łączność

Mechanik lotniczy obsługi pracuje zgodnie z obowiązującą technologią, w przeciwnym wypadku - lub gdy zaniecha wykonania czynności obsługowych, kwitując jednak swym podpisem ich wykonanie, ponosi odpowiedzialność karną: zostaje pozbawiony licencji i zwolniony z pracy. Taki czyn byłby sprzeczny z etyką zawodową i co więcej - naraziłby bezpieczeństwo przewozu lotniczego.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Od mechanika lotniczego wymaga się dobrego wzroku, aczkolwiek może on posługiwać się szkłami korekcyjnymi. Ważna jest również zdolność do porównywania i odróżniania odcieni kolorów, gdyż oznaczenia i komunikaty na wskaźnikach w kabinie załogi mają różną wagę właśnie zależności od koloru i odcienia. Niezbędna jest też wrażliwość słuchu, by właściwie do oceniać dźwiękowe sygnały ostrzegawcze w kabinie załogi. Mechanik lotniczy musi mieć niezaburzone poczucie równowagi, potrzebne do umiejętnego poruszania się po pokryciu, skrzydłach i usterzeniu oraz na podnośnikach, drabinkach i dokach lotniczych. Dobra koordynacja wzrokowo-ruchowa umożliwia prawidłowe wykonywanie np. takich zadań, jak obserwacja organów sterowych samolotu przy jednoczesnym przemieszczaniu sterownicy, szybki zaś refleks pozwala na natychmiastową reakcję na ostrzeżenie o awarii. Spostrzegawczość pomaga w dostrzeganiu szczegółów i różnic między urządzeniem sprawnym a niesprawnym, a rąk i palców zapewnia szybkie i skuteczne wykonywanie operacji lotniczych z użyciem obu rąk jednocześnie oraz umiejętne manipulowanie drobnymi nastawnikami przy czynnościach regulacyjnych. Ważny jest brak lęku wysokości, szczególnie w takich sytuacjach, jak regulacja autopilota przy podejściach do lądowania. Ponieważ statki powietrzne są obiektami o ruchu przestrzennym, mechanikowi potrzebna jest wyobraźnia przestrzenna, pozwalająca zrozumieć mechanikę lotu.

Niezbędne są też uzdolnienia techniczne, a również łatwość wypowiedzania się, co jest istotne np. w trakcie przekazywania instrukcji załodze w czasie lotu.

Mechanik zawsze odpowiada za podejmowane decyzje. Nie wolno mu ich jednak podejmować w warunkach niepełnej lub niezrozumiałej informacji.

Powinien być niezależny w swoich decyzjach i umieć nie ulegać naciskom (np. szefów lub kolegów), z drugiej strony jednak musi bezwzględnie przestrzegać prawa lotniczego, przyjętych procedur postępowania oraz technologii procesów obsługowych. Bardzo przydatna jest zdolność do samodzielnego działania, szczególnie podczas pracy w obcych portach lotniczych, a także - i przede wszystkim - w czasie wypadku lub katastrofy, kiedy mechanik musi sam podejmować decyzje prowadzące do ograniczenia ich skutków.

Niektóre czynności są monotonne i nużące (w obsłudze hangarowej szczególnie), ale muszą być wykonywane bardzo precyzyjnie. Dokładność pracy oraz silna samokontrola to również niezbędne cechy mechanika lotniczego obsługi technicznej.

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Wymagania odnośnie ogólnej sprawności fizycznej i wydolności organizmu są bardzo wysokie. Wymienić tu trzeba wymóg sprawności układu oddechowego, a także i narządów równowagi (regulacje urządzeń w czasie lotów technicznych). Potrzebna jest sprawność narządów słuchu i wzroku (daltonizm wykluczony), aby właściwie odbierać ostrzeżenia wizualne i dźwiękowe w sytuacjach awaryjnych. W zawodzie mechanika lotniczego obsługi nie zatrudnia się osób niepełnosprawnych.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Kandydat do zawodu, który ukończył szkołę średnią i ubiega się o samodzielną pracę licencjonowanego mechanika lub technika obsługi liniowej, może osiągnąć cel kilkoma sposobami:

- wykształcenie średnie lotnicze; ukończenie kursu specjalistycznego w linii lotniczej; 1 rok praktyki pod nadzorem licencjonowanego mechanika obsługi liniowej (dla technika liniowego 2 lata praktyki);

Transport i łączność

- wykształcenie średnie nielotnicze; ukończenie kursu specjalistycznego w linii lotniczej; 2 lata praktyki pod nadzorem licencjonowanego mechanika obsługi liniowej (dla technika liniowego 3 lata praktyki);
- wykształcenie średnie nietechniczne; ukończenie kursu specjalistycznego w linii lotniczej; 3 lata praktyki pod nadzorem licencjonowanego mechanika obsługi liniowej (dla technika liniowego 5 lat praktyki).

Oto warunki objęcia samodzielnego stanowiska inżyniera obsługi hangarowej:

- 3 lata praktyki w charakterze technika obsługi liniowej samolotów lub technika obsługi liniowej osprzętu;
- lub - wyższe wykształcenie (aeronautyka, mechanika lub elektronika) i co najmniej 3 lata praktyki w obsłudze hangarowej (za zgodą Inspektoratu Personelu Lotniczego z MTiGM).

Ubiegający się o samodzielną pracę mechanika obsługi warsztatowej powinien być przeszkolony przez producenta urządzenia, które obsługuje, odbyć u niego praktykę i uzyskać jego certyfikat oraz Techniczne Upoważnienie Lotnicze (TUL) nadane przez linię lotniczą. TUL jest wydawany również po przeszkoleniu przez mechanika, który to upoważnienie już posiada. Pracodawcy wymagają od mechanika obsługi co najmniej średniego wykształcenia technicznego o specjalności lotniczej, a zarazem chętniej widzą osoby z wykształceniem wyższym. Wymagana jest znajomość języka angielskiego.

MOŻLIWOŚĆ AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

Awans w hierarchii zawodowej to przejście ze stanowiska mechanika lotniczego obsługi liniowej do pracy na stanowisko technika obsługi liniowej, a następnie inżyniera obsługi hangarowej.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

Możliwość taka istnieje, ale dotyczy doświadczonych fachowców lotniczych, znających biegle język angielski, częściej inżynierów niż techników. Górna granica wieku w zawodzie wynosi 60 lat.

ZAWODY POKREWNE

mechanik statków powietrznych
technik urządzeń ruchu lotniczego

LITERATURA

Norma Zjednoczonego Lotniczego Nadzoru Europy Nr 66.

Personel Licensing, wyd. 1996.

Norma 145 Approved Maintenance Organization.

Norma 147 Approved Training Center.

Transport i łączność

MOŻLIWOŚCI ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Mechanik lotniczy** - (3140502), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 157 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	8
Kujawsko-pomorskie	10
Lubelskie	18
Lubuskie	3
Łódzkie	6
Małopolskie	1
Mazowieckie	49
Opolskie	0
Podkarpackie	44

Podlaskie	1
Pomorskie	4
Śląskie	2
Świętokrzyskie	1
Warmińsko-mazurskie	6
Wielkopolskie	1
Zachodniopomorskie	3

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Mechanik lotniczy** wynosiła 5. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	2
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	2

Podlaskie	0
Pomorskie	1
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Personel eksploatacji statków powietrznych i wyposażenia lotniczych wynosiło 4320,25. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	2375,89
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	1831,86
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	5215,2
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 liczbę osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Personel eksploatacji statków powietrznych i wyposażenia lotniczych, wynosiła 548. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	106
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	56
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	386
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Transport i łączność

Transport i łączność

STEWARDESA/ STEWARD POKŁADOWY

kod: 511101

inne nazwy zawodu:

ZADANIA I CZYNNOSCI ROBOCZE

Najważniejszym celem pracy stewardesy jest dbałość o zapewnienie bezpieczeństwa a także komfortu pasażerom podczas przelotu samolotem.

Stewardesa rozpoczyna swoją pracę od wykonania czynności, które znacznie poprzedzają start samolotu. Należy do nich sprawdzenie sprzętu ratowniczego przeciwpożarowego a także wyposażenia toalet, kabin, sprawności urządzeń pokładowych (intercom, video, podgrzewacze wody i posiłków), a także przyjęcie i załadowanie bufetu.

Po wejściu pasażerów na pokład samolotu stewardesa dba o właściwe ich rozlokowanie a także o prawidłowe rozmieszczenie bagażu.

Następnie, wyjaśnia pasażerom w jaki sposób powinni zachowywać się w trakcie lotu aby nie naruszać lotniczych przepisów bezpieczeństwa. W przypadku zaistnienia sytuacji awaryjnej stewardesa jest odpowiedzialna za sprawne przeprowadzenie ewentualnej akcji ewakuacyjnej pasażerów (awaryjne lądowanie), udzielenia pomocy osobom potrzebującym, przeciwdziałania panice, łagodzenia napięcia itp. Wykonując te wszystkie czynności, stewardesa powinna umieć porozumieć się nawet z tymi pasażerami, którzy nie rozumieją używanego przez nią języka (angielskiego, bądź innego).

Stewardesa jest zobowiązana do udzielenia pierwszej pomocy medycznej przy użyciu dostępnego wyposażenia medycznego, jeśli zachodzi taka potrzeba. Szczególną uwagę powinna poświęcać osobom chorym, niepełnosprawnym, a także samotnie podróżującym dzieciom.

Inną sferą jej działalności jest serwowanie posiłków pasażerom. W trakcie tej pracy ma okazję nawiązania bezpośredniego kontaktu z pasażerami, odpowiadania na konkretne pytania pasażerów a często łagodzenia ich niepokojów.

Do jej zadań należy także zapewnienie posiłków pilotom i pośredniczenie w każdy konieczny sposób pomiędzy nimi a pasażerami. Stewardesa sprzedaje także wybrane artykuły konsumpcyjne.

Obowiązkiem stewardesy jest dbałość o swój wygląd zewnętrzny. Jej powierzchowność, w tym mundur ale także kulturalny sposób bycia ma być bowiem pozytywną wizytówką zatrudniających ją linii lotniczych. Stewardesa powinna być zawsze świadoma tego, że jej zachowanie jest pilnie obserwowane przez pasażerów, a od jej spokoju i profesjonalizmu zależy w dużym stopniu atmosfera na pokładzie.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Praca stewardesy odbywa się w głównie w kabinach statku pasażerskiego. Są to pomieszczenia klimatyzowane, zapewniające dość duży komfort dla pasażerów. Jednakże wieloletnia praca w tych warunkach powoduje, że stewardesy odczuwają zbyt małą wilgotność powietrza, a sama klimatyzacja nie chroni całkowicie przed wdychaniem dymu tytoniowego. Uciążliwy jest hałas i wibracje związane z pracującymi urządzeniami technicznymi samolotu (szczególnie z pracą silników). Sztuczne oświetlenie jest intensywne i nieodpowiednie dla osób z tendencjami do zapalenia spojówek. W pracy stewardesa musi się liczyć z koniecznością wielokrotnego pokonywania ograniczonych wąskich przestrzeni. Samolot może czasami wpadać w turbulencję powietrzną powodując wstrząsy które są wyraźnie wyczuwalne na pokładzie. Nieodłączną cechą tej pracy jest konieczność ciągłego przekraczania stref klimatycznych i czasowych.

Ważnym elementem tego zawodu jest praca o charakterze biurowym, która głównie ma charakter przygotowania do lotu, omówienia wszelkich spraw organizacyjnych i załatwienia spraw służbowych.

warunki społeczne

Transport i łączność

Stewardesa to zawód wybitnie związany z kontaktami z ludźmi. Specyfiką jest fakt iż te kontakty mają głównie miejsce w samolocie, wysoko w powietrzu. Nie jest to miejsce naturalnego funkcjonowania ludzi a więc są oni z natury rzeczy bardziej wrażliwi na występujące, często subiektywnie, niepokojące zjawiska. W tych warunkach stewardesa musi potrafić tonizować narastające emocje poprzez bardzo stabilne zachowanie oraz poprzez udzielanie wyczerpujących odpowiedzi na zadawane pytania.

warunki organizacyjne

Praca ma charakter zmianowy, zarówno w dzień jak i w nocy. Godziny pracy są zmienne, a czas lotu bardzo często różny.

Stewardesa musi być dyspozycyjna 24 godziny na dobę, także w niedziele i święta.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE.

Wymagania psychologiczne koncentrują się przede wszystkim na tej roli stewardesy, która bezpośrednio związana jest z rolą opiekunki pasażerów w czasie lotów. Tak więc stewardesa powinna posiadać umiejętność koncentracji na własnej pracy, która wymaga od niej cierpliwości i umiejętności nieujawniania swoich emocji. Jest to szczególnie ważne w momentach trudnych na pokładzie, takich jak np. złe warunki atmosferyczne, możliwe wystąpienie awarii, groźba ataku terrorystycznego itp.

Z punktu widzenia bezpieczeństwa pracy ważny wydaje się szybki refleks stewardesy, ale rozumiany jako umiejętność błyskawicznej reakcji na zaistniałą sytuację na pokładzie. Powinna bowiem umieć np. natychmiast podjąć akcję udzielenia pierwszej pomocy w przypadku zasłabnięcia pasażera.

Ze względu na konieczność korzystania z urządzeń komunikacji pokładowej powinna mieć dobry słuch i wzrok.

Kontynuując wątek bezpieczeństwa nie wolno zapomnieć o umiejętności wypowiadania się wobec pasażerów w sposób komunikatywny, używając przy tym takich sposobów jak gestykulacja, mimika itp.

Biorąc pod uwagę aspekt „gastronomiczny” jej pracy, ważne wydają się być wyrobione gusta smakowe, a także umiejętność sprawnego i kulturalnego serwowania posiłków, co wiąże się z dobrą koordynacją wzrokowo - ruchową i zręcznością rąk.

Sam lot statkiem powietrznym wymaga od stewardesy braku lęku przed wysokością i stałej gotowości do pracy bez względu na warunki pracy. Zasadą naczelną jej pracy jest bezpieczeństwo pasażera a więc musi ona umieć podporządkować się ściśle określonym przepisom i nigdy nie zapominać o priorytecie ratowania w sytuacji awaryjnej przede wszystkim pasażerów. W tym kontekście niezwykle ważna wydaje się zdolność empatii, a więc wczuwania się w problemy lub niepokoje pasażerów i odpowiednią reakcję.

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE.

Stewardesa powinna spełniać niezwykle wysokie wymagania zdrowotne. Konieczność wykonywaniu swoich obowiązków w trakcie lotu powoduje iż musi mieć ona wysoką sprawność układu krążenia (zdrowe serce) i układu oddechowego. Ze względu na ciągnięcie i przesuwanie ciężkich wózków gastronomicznych wymaga się od niej dość dużej siły fizycznej i sprawnego narządu równowagi. Pracując w hałasie i przy sztucznym oświetleniu powinna mieć dobry wzrok i słuch. Bezwzględny przeciwwskazaniem do pracy są wady układu kostno-stawowego (włączając skrzywienie kręgosłupa), schorzenia neurologiczne (padaczka, choroba Alzheimera i inne), alergiczne, astma, cukrzyca, duża krótkowzroczność.

Praktycznie rzecz biorąc nie istnieją żadne możliwości zatrudniania osób niepełnosprawnych w tym zawodzie.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W TYM ZAWODZIE

Transport i łączność

Nie ma żadnych formalnie zatwierdzonych szkół zajmujących się kształceniem. PLL LOT organizuje profesjonalne kursy, po których pomyślnym zakończeniu kandydat/kandydatka są zatrudniani na czas określony.

Warunkiem podstawowym i niezbędnym podjęcia pracy jest ukończenie szkoły średniej i zdanie egzaminu kwalifikacyjnego uprawniającego do szkolenia się w tym zawodzie. Egzamin ten kładzie przede wszystkim nacisk na umiejętności językowe (preferowany jest język angielski, ale zdaje się egzamin z dwóch języków z grupy angielski, francuski, hiszpański, włoski, niemiecki, rosyjski). Bierze się w nim także pod uwagę głównie wspomniane predyspozycje psycho-fizyczne i dobrą prezentację. Po pozytywnej kwalifikacji kandydaci do pracy kierowani są na kurs szkolenia podstawowego. Dopiero ukończenie z dobrym wynikiem tego kursu oznacza podpisanie umowy o pracę na czas określony. Mimo iż w zawodzie tym głównie można spotkać kobiety nie ma żadnych preferencji „osobowych”. Oznacza to że mężczyźni z równym powodzeniem mogą ubiegać się o pracę w tym zawodzie. Preferowany wiek zatrudnienia do 30 lat.

MOŻLIWOŚĆ AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ.

Awans w tym zawodzie oznacza możliwość pokonywania kolejnych stopni awansu od młodszej stewardesy do starszej stewardesy kierownika działu i kierownika wyszkolenia. Jest to związane z doświadczeniem w pracy i wykazaniem się odpowiednimi predyspozycjami do kierowania pracą innych i szkolenia. Awans taki, choć wydaje się w pewien sposób ograniczony, wiąże się jednak z większym prestiżem społecznym i zapewnia lepsze warunki finansowe.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH.

Przy zatrudnieniu preferowane są osoby do 30 roku życia. W późniejszym wieku możliwe jest podjęcie pracy ale tylko przez stewardesy, które z powodów osobistych przerwały pracę i ponownie starają się ją podjąć.

ZAWODY POKREWNE

przewodniczka turystyczna,
pielęgniarka,
kelnerka,
sekretarka,
negocjatorka (zawód polegający na mediacji i łagodzeniu konfliktów społecznych).

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚĆ ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE.

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Stewardesa** - (5110101), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 26 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	1
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	2
Mazowieckie	8
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	10
Śląskie	0
Świętokrzyskie	1
Warmińsko-mazurskie	1
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	3

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Stewardesa** wynosiła 1. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	1
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Stewardzi wynosiło 4031,08. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	4299,8
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	3024,79
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	1097,28

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Stewardzi, wynosiła 1797. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	1577
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	115
Śląskie	0
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	105

Transport i łączność

XVII.F.INNI PRACOWNICY TRANSPORTU

INŻYNIER TRANSPORTU (LOGISTYK)

kod: 214917

inne nazwy zawodu:

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Celem pracy inżyniera transportu jest opracowywanie oraz nadzorowanie bezkolizyjnych przejazdów środków transportu. W zależności od instytucji, w której pracuje, będą to przejazdy samochodów, autobusów, pociągów, czy też w wypadku specjalisty ds. transportu wewnętrznego i magazynowania, mogą to być produkty rafineryjne, tj. ropa naftowa, oleje. Wszystkie zadania sprowadzają się jednak do przewozu i przesyłu towarów oraz ich rozmieszczenia w czasie i przestrzeni.

Praca inżyniera transportu opiera się na działaniach logistycznych i kontaktach międzyludzkich. Polega ona w głównej mierze na wytyczaniu nowych tras przejazdów, tworzeniu rozkładów jazdy dla środków transportu, jakimi dysponuje dane przedsiębiorstwo oraz na ich kontrolowaniu i modyfikowaniu w zależności od zaistniałej sytuacji. Raz do roku tworzony jest nowy rozkład jazdy, który jest następnie wprowadzany w życie. Na bieżąco tworzone są rozkłady zastępcze (awaryjne) w sytuacji kiedy na przykład wytyczona trasa jest na jakimś odcinku nieprzejezdna. Czynności te wykonywane są w głównej mierze przy wsparciu systemów komputerowych.

Inną częścią pracy inżyniera transportu jest właściwe zorganizowanie pracy, zarówno środków transportu, np. autobusu jak i pracowników ich obsługujących. Do obowiązków inżyniera transportu należą również wyjazdy służbowe na różnego rodzaju konferencje, posiedzenia oraz wyjazdy w celu zbierania danych i kontroli podległych mu jednostek organizacyjnych.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Praca inżyniera transportu odbywa się głównie w pomieszczeniach biurowych, jest typową pracą siedzącą. Czasami zdarzają się wyjazdy w celu zbierania danych i kontroli podległych mu jednostek wykonawczych.

Zdarza się jednak, że praca jest wykonywana na wolnym powietrzu. Jest to związane ze specyfiką firmy zatrudniającej inżyniera. W wypadku specjalistów ds. organizacji i sterowania ruchem kolejowym, drogowym i lokalnym będzie to teren stacji. W wypadku specjalisty ds. technologii transportu wewnętrznego i magazynowania mogą to być np. różnego rodzaju rurociągi, rafinerie znajdujące się na terenie zakładu.

Podczas pracy w terenie może wystąpić zwiększone ryzyko wypadków, np. poparzenie parą, substancjami chemicznymi w wypadku kontroli rurociągu czy zbiornika z substancją chemiczną, łatwopalną, wybuchową czy alergenną. Pracownicy na takich stanowiskach otrzymują specjalistyczne ubranie ochronne.

warunki społeczne

Praca w zawodzie ma charakter zarówno indywidualny jak i zespołowy. W przeważającej mierze jest to jednak praca indywidualna, polegająca na samodzielnych działaniach, mających na celu tworzenie nowych tras, analizowanie aktualnej sytuacji w przedsiębiorstwie pod kątem jego zadań, sporządzanie projektów regulaminów.

Kontakty z ludźmi są niezbędne w razie przeprowadzania kontroli, w wypadku konsultowania zmian rozkładów czy też pracy w grupach roboczych, powołanych do współpracy nad jakimś projektem. Wówczas praca ma charakter działań zespołowych.

Transport i łączność

warunki organizacyjne

Inżynier transportu pracuje od 6 do 9 godzin, tylko w dzień. Zdarza się jednak, że czas ten ulega wydłużeniu w sytuacjach, kiedy wprowadzany jest nowy rozkład jazdy, lub też wtedy, gdy nastąpią nieprzewidziane zmiany w funkcjonowaniu przewoźników, (awaria środka transportu, zamknięcie dotychczasowej drogi przejazdowej, etc.). W sytuacjach takich niezbędna jest również praca w dni wolne od pracy (wolne soboty, święta).

Do obowiązków służbowych inżyniera transportu należą również wyjazdy na różnego rodzaju konferencje, szkolenia oraz na standardowe kontrole jednostek podległych.

Inżynier transportu posiada dużą swobodę w doborze metod działania. Zwierzchnicy nadzorują jedynie wybór głównych celów i zadań. Jego czynności są z reguły rutynowe, powtarzające się, przewidywalne. Zdarzają się nieprzewidziane sytuacje, występują one jednak bardzo rzadko.

Praca ta wiąże się przede wszystkim z odpowiedzialnością za funkcjonowanie przedsiębiorstwa. W mniejszym stopniu za bezpieczeństwo i zdrowie ludzi, oraz za ich pracę.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Biorąc pod uwagę, że praca inżyniera transportu jest w głównej mierze pracą z różnego typu danymi i liczbami, niezbędne wydają się w niej takie predyspozycje psychologiczne jak: spostrzegawczość, dokładność, wytrwałość i cierpliwość. Są to cechy niezbędne w pracy biurowej. Ze względu na to, że stanowiska charakterystyczne dla tego zawodu wyróżniają się wysokim stopniem specjalizacji niezbędna jest duża samodzielność, umiejętność radzenia sobie bez pomocy zwierzchnika, który z reguły ma tylko ogólne pojęcie o sprawach, którymi zajmuje się inżynier transportu.

Inną cechą niezbędną w tym zawodzie jest wyobraźnia przestrzenna. Ma to związek z tworzeniem rozkładów jazdy. Inżynier transportu musi umieć wyobrazić sobie odległości pomiędzy następującymi po sobie stacjami nie jako dwa oderwane od reszty punkty, ale jako część całości umieszczonej w przestrzeni. Musi widzieć całą mapę, a nie tylko jej wycinek. Jest z tym również związana wyobraźnia i myślenie twórcze, pozwalające wyobrazić sobie przyszłe połączenia, znaleźć optymalną ze względów ekonomicznych drogę przejazdu.

Druga kategoria wymagań psychologicznych związana jest z zespołowym charakterem pracy. Pożądanymi cechami są tutaj: umiejętność współdziałania, łatwość wypowiedzania się. Jest to związane z koniecznością wystąpień publicznych, np. na konferencjach, jak również z bezpośrednią pracą z podległymi pracownikami, udzielaniem im rad, konsultowaniem zaistniałych problemów.

Bardzo ważnymi cechami z psychologicznego punktu widzenia są również: odporność emocjonalna i umiejętność przechodzenia od jednej czynności do drugiej. Jest to związane z sytuacjami kryzysowymi. Przykładem może być wykolejenie się pociągu, czy też zepsucie się kilku środków transportu jednocześnie. Sytuacje takie wymagają również umiejętności pracy w szybkim tempie, logicznego rozumowania i przede wszystkim zachowania równowagi emocjonalnej.

Ze względu na specyfikę czynności zawodowych przydatne są zainteresowania społeczne i menedżerskie (praca z ludźmi) oraz techniczne i naukowe, wynikające z ukierunkowania zawodowego.

Bardzo przydatne w wypadku inżyniera transportu są zainteresowania geografiami. Ma to związek z ciągłym posługiwaniem się mapą, w celu analizowania istniejących i funkcjonujących już rozkładów jazdy, jak i tworzenia nowych połączeń pomiędzy oddalonymi od siebie miejscowościami.

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Ze względu na wydatek energetyczny praca inżyniera transportu zaliczana jest do prac lekkich. Nie ma zatem szczególnych wymagań fizycznych i zdrowotnych w stosunku do kandydatów do tego zawodu.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Transport i łączność

Warunki podjęcia pracy w zawodzie są zależne od rodzaju przedsiębiorstwa oraz od typu stanowiska zajmowanego przez inżyniera. Niezbędnym warunkiem jest wykształcenie średnie wsparte długoletnią pracą w firmie na stanowiskach wykonawczych, związanych bezpośrednio z zawodem. Bardzo przydatne są różnego rodzaju kursy, organizowane przez macierzystą firmę. Są to m.in. kursy dyspozytora, dyżurnego ruchu, BHP, tworzenia rozkładów jazdy. W wypadku specjalisty ds. technologii transportu wewnętrznego i magazynowania niezbędnym warunkiem podjęcia pracy jest wykształcenie wyższe o specjalności transport oraz znajomość języków obcych. Wskazana jest znajomość angielskiego i niemieckiego. Zarówno w pierwszym, jak i w drugim wypadku niezbędna jest znajomość obsługi komputera.

MOŻLIWOŚCI AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

Możliwości awansu w hierarchii zawodowej są zależne od stopnia specjalizacji pracownika na tym stanowisku. Im węższa specjalizacja, tym mniejsze możliwości awansu. Jest to związane z tym, iż osoba będąca wysokiej klasy specjalistą piastuje samodzielne stanowiska, znajdujące się niejako obok tradycyjnej struktury awansowania. W zawodzie tym możliwe są awanse, związane z przesunięciami na stanowiska kierownicze.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

Możliwość podjęcia pracy przez dorosłych w tym zawodzie w dużej mierze zależy od polityki kadrowej przedsiębiorstw. Niektóre firmy preferują młodych ludzi, tam granicą wieku jest 30 rok życia. Inne, za ważniejsze uważając doświadczenie, chętnie zatrudniają ludzi starszych, pomiędzy 40 i 50 rokiem życia. Wszystkie jednak wymagają wyższego wykształcenia technicznego i praktyki na zbliżonych stanowiskach.

ZAWODY POKREWNE

technik telekomunikacji
technik transportu kolejowego
kontroler ruchu
dyżurny ruchu

LITERATURA

Gajda B.: *Technika ruchu kolejowego*, Wyd. Komunikacji i Łączności, Warszawa 1990 r.
Przegląd Kolejowy
Gazeta Transportowa – tygodnik
Informator Transportowca – miesięcznik
Gospodarka Materiałowa i Logistyka – miesięcznik
Auto – miesięcznik

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚCI ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Inżynier transportu** - (21415), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 404 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	5
Kujawsko-pomorskie	7
Lubelskie	22
Lubuskie	10
Łódzkie	6
Małopolskie	21
Mazowieckie	102
Opolskie	2
Podkarpackie	12

Podlaskie	2
Pomorskie	11
Śląskie	63
Świętokrzyskie	22
Warmińsko-mazurskie	3
Wielkopolskie	27
Zachodniopomorskie	89

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Inżynier transportu** wynosiła 24. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	2
Kujawsko-pomorskie	1
Lubelskie	1
Lubuskie	0
Łódzkie	1
Małopolskie	2
Mazowieckie	11
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	3
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	3
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Inżynierowie transportu wynosiło 4096,39. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	3697,76
Kujawsko-pomorskie	4306,04
Lubelskie	2636,28
Lubuskie	6716,45
Łódzkie	2118,21
Małopolskie	3711,43
Mazowieckie	5177,36
Opolskie	2820,85
Podkarpackie	4076,96

Podlaskie	2506,93
Pomorskie	4297,39
Śląskie	3123,37
Świętokrzyskie	2361,71
Warmińsko-mazurskie	3596,1
Wielkopolskie	2982,97
Zachodniopomorskie	2508,62

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Inżynierowie transportu, wynosiła 2239. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	103
Kujawsko-pomorskie	48
Lubelskie	40
Lubuskie	20
Łódzkie	25
Małopolskie	125
Mazowieckie	922
Opolskie	24
Podkarpackie	46

Podlaskie	27
Pomorskie	70
Śląskie	498
Świętokrzyskie	31
Warmińsko-mazurskie	89
Wielkopolskie	111
Zachodniopomorskie	60

Transport i łączność

INFORMATOR RUCHU PASAŻERSKIEGO

kod - 422102

inne nazwy zawodu:

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Informator ruchu pasażerskiego udziela informacji o funkcjonowaniu komunikacji pasażerskiej, a w szczególności informacji dotyczących: rozkładów jazdy (godzin odjazdów i przyjazdów środków komunikacji), połączeń (w wypadku podróży z przesiadkami), ewentualnych zmian w rozkładzie jazdy oraz taryf (czyli przede wszystkim cen biletów i zniżek taryfowych).

W zawodzie tym można wyodrębnić dwa typowe stanowiska pracy: **informatora w biurze podróży** oraz **informatora w przedsiębiorstwach komunikacyjnych**. Zakres wykonywanych zadań i czynności na obu tych stanowiskach jest niemal identyczny, różni je natomiast miejsce pracy.

Pracownicy zatrudnieni jako informatorzy w biurach podróży i przedsiębiorstwach komunikacyjnych, oprócz udzielania informacji, zajmują się rezerwacją i sprzedażą biletów komunikacji kolejowej, autokarowej, promowej i lotniczej. Przyjmują i wydają należności klientom (a przy tym muszą sprawdzić autentyczności przyjmowanej gotówki), jak również dokonują zwrotu pieniędzy za niewykorzystane bilety oraz z tytułu mylnego obliczenia ceny biletów.

Innym rodzajem czynności wykonywanych przez informatorów w biurach podróży i przedsiębiorstwach komunikacyjnych jest terminowe rozliczanie się z należności kasowych z głównym kasjerem biura podróży oraz bieżące prowadzenie sprawozdawczości, polegające na prawidłowym i terminowym rozliczaniu sprzedaży.

W niektórych przedsiębiorstwach do zadań informatora należy sprawowanie nadzoru nad funkcjonowaniem komunikacji, co wiąże się z wykonywaniem następujących czynności: czuwaniem nad planowym odjazdem pojazdów komunikacyjnych z przystanków, prowadzeniem rejestru odjazdów i obserwacji ruchu pojazdów, potwierdzaniem wykonania zadań przez kierujących pojazdami, informowanie ich o zmianach w organizacji ruchu. W zależności od potrzeb pracownik musi podejmować decyzje w sprawie zmian w funkcjonowaniu linii komunikacyjnych.

Do jego zadań należy również informowanie kierownictwa przedsiębiorstwa o obecnym stanie komunikacji i ewentualnych zakłóceniach w ruchu. Współpracuje także z dyspozytorem taboru w zajezdni oraz musi zwracać uwagę na estetykę i właściwe oznakowanie pojazdów.

W pracy informatorzy posługują się przede wszystkim urządzeniami łączności (telefonami, radiotelefonami, telefaksami), a ponadto kalkulatorami i komputerami (dotyczy to zwłaszcza biur podróży).

Informator kontaktuje się z klientami przede wszystkim słownie.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Informator w biurze podróży wykonuje swą pracę w salach operacyjnych, tj. przeznaczonych do obsługi klientów. Informatorzy i dyżurni ruchu w przedsiębiorstwach komunikacyjnych pracują również w pomieszczeniach, do których jednak klienci nie mają bezpośredniego dostępu, są to dyspozytornie i punkty regulatorskie. Ponadto dyżurny ruchu część pracy wykonuje na wolnym powietrzu dokonując inspekcji pojazdów komunikacyjnych.

Dla środowiska pracy informatora charakterystyczne są takie właściwości, jak zmienna temperatura otoczenia (co dotyczy przede wszystkim dyżurnego ruchu podczas wychodzenia na wolne powietrze), zanieczyszczenie powietrza pyłami i gazami oraz hałas wynikające z ruchu pojazdów komunikacyjnych.

Niektóre z elementów środowiska są źródłem zagrożeń dla zdrowia, a nawet życia pracownika. Są to w szczególności przemieszczające się pojazdy komunikacyjne, a także hałas, przy czym zagrożenia te nie dotyczą informatora w biurze podróży.

Transport i łączność

Informatorzy ruchu pasażerskiego mogą zapadać na choroby strun głosowych, co jest skutkiem dużego ich zaangażowania w pracę. Jeżeli chodzi o możliwość wypadków przy pracy, to minimalnie większe ich ryzyko wiąże się z pracą dyżurnego ruchu.

warunki społeczne

Praca informatora ruchu pasażerskiego ma przede wszystkim charakter indywidualny, gdyż w wykonywaniu czynności polegających na udzielaniu informacji o rozkładach lub taryfach nie jest uzależniony od innych pracowników przedsiębiorstwa. Jednak w wypadku udzielania informacji o obecnym stanie funkcjonowania komunikacji, musi zasięgnąć informacji z innych źródeł, np. z dyspozytorni, wtedy jego praca przybiera charakter pracy zespołowej. Elementy pracy zespołowej występują w wypadku dyżurnego ruchu - wówczas, gdy podejmuje doraźne decyzje w sprawie zmian w funkcjonowaniu linii komunikacyjnych i przekazuje je w formie poleceń kierującym pojazdami.

Kontakty z ludźmi, klientami przedsiębiorstwa, bardzo intensywne, polegają na odpowiadaniu na pytania i udzielaniu rad, a także sprzedawanie biletów komunikacyjnych.

warunki organizacyjne

Praca informatora ruchu pasażerskiego zasadniczo trwa 8 godzin dziennie. Praca w przedsiębiorstwach komunikacyjnych odbywa się na trzy zmiany, także w dni wolne od pracy i święta. Jedynie informatorzy zatrudnieni w biurach podróży pracują na jedną zmianę, w stałych godzinach, przy czym w okresie spiętrzenia wyjazdów turystycznych czas pracy może być przedłużony.

Praca w tym zawodzie ma charakter rutynowy i polega na wykonywaniu czynności stale się powtarzających. Tylko czynności dyżurnego ruchu cechuje większa samodzielność, zwłaszcza w zakresie decyzji o zmianach w funkcjonowaniu komunikacji.

Informator nadzorowany jest w pracy okresowo, np. kontrola rozliczenia sprzedaży biletów ma miejsce po zakończonej pracy. Natomiast w wypadku dużurnych ruchu kontrolowane są jedynie główne cele ich pracy. Dyżurny ruchu pełni w pewnym zakresie funkcję przełożonego wobec kierujących pojazdami.

Informator ponosi odpowiedzialność finansową za sprzedane bilety. Ponadto odpowiada za dobre imię firmy, gdyż pasażer (klient) poprzez jego pracę kształtuje swoje wyobrażenie i opinię o funkcjonowaniu przedsiębiorstwa komunikacyjnego bądź biura podróży. Z tego również względu wymagana jest odpowiednia prezencja, a w wypadku informatora zatrudnionego w biurze podróży konieczny jest reprezentacyjny ubiór.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Charakter czynności wykonywanych w tym zawodzie, polegających głównie na przekazywaniu informacji, sprawia że do najważniejszych warunków stawianych kandydatom, należą podzielność uwagi i dobra pamięć. Trzeba umieć zapamiętać dużo różnorodnych informacji. Wymagana jest też dokładność w pracy, a dotyczy to w szczególności rzetelności i wiarygodności informacji o rozkładach i taryfach.

Informator sprzedaje bilety, może więc zetknąć się z fałszywymi pieniędzmi, stąd musi odznaczać się też odpowiednią ostrością wzroku i spostrzegawczością.

Ponieważ praca polega na bezpośrednich kontaktach z klientami, pożądane są takie cechy, jak łatwość umiejętności porozumiewania się z ludźmi.

Dyżurny ruchu pełni w pewnym zakresie funkcje kierownika wobec kierujących pojazdami, powinien ponadto charakteryzować się takimi cechami, jak umiejętność postępowania z ludźmi, umiejętność współdziałania oraz podejmowania szybkich i trafnych decyzji.

Podjęciu pracy w tym zawodzie sprzyjają przede wszystkim zainteresowania urzędnicze. Sprowadzają się one do chęci wykonywania czynności biurowych, jak np. prowadzenie korespondencji, rejestracja dokumentów czy wypełnianie różnych formularzy. W wykonywaniu pracy

Transport i łączność

dyżurnego ruchu przydatne są zainteresowania społeczne (np. kierowanie zespołami pracowników, rozwiązywanie sytuacji konfliktowych).

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Pod względem obciążenia fizycznego praca w zawodzie informatora ruchu pasażerskiego należy do kategorii prac bardzo lekkich, gdyż wykonywana jest w pozycji siedzącej.

Największe znaczenie ma w tym zawodzie dobry wzrok (wypisywanie biletów, odczytywanie tabel z rozkładami jazdy). Ponadto ważna jest odpowiednia sprawność narządu słuchu, gdyż informator w swej pracy korzysta z urządzeń łączności - telefonu i radiotelefonu. Ważna jest też wysoka ogólna wydolność fizyczna pracownika. Warunkowo do pracy przyjmuje się osoby z niedosłuchem, osłabieniem wzroku, niewydolnością układu krążenia, chorobami skórnymi i wadami wymowy.

Osoby z dysfunkcją kończyn dolnych lub poruszających się na wózkach inwalidzkich mogą być zatrudnione na stanowiskach informatorów, natomiast możliwość taka jest wykluczona w wypadku dyżurnego ruchu. Jednak większość stanowisk nie jest w chwili obecnej przystosowana do zatrudnienia osób niepełnosprawnych.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Warunkiem zatrudnienia na stanowisku dyżurnego ruchu i informatora w biurze podróży jest ukończenie szkoły średniej, dowolnej specjalności. Natomiast w wypadku informatora w przedsiębiorstwie komunikacyjnym wystarczy ukończenie szkoły zawodowej. Przed podjęciem pracy w przedsiębiorstwie komunikacyjnym konieczne jest ukończenie kursu bhp. W wypadku informatora w biurze podróży trzeba ukończyć wewnątrzzakładowy kursu kasjerów, a także wykazać się znajomością języków obcych i umiejętnością obsługi komputera.

MOŻLIWOŚĆ AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

Mniejsze możliwości awansu mają pracownicy zatrudnieni na stanowiskach informatorów, zarówno w biurach podróży jak i w przedsiębiorstwach komunikacyjnych (awans tylko do stanowiska starszego regulatora lub starszego kasjera). Natomiast dużo większe perspektywy awansu mają pracownicy zatrudnieni na stanowisku dyżurnego ruchu w przedsiębiorstwie komunikacyjnym. Mogą oni awansować przez stanowisko kierownika Działu Ruchu (tj. przełożonego ogółu kierowców w przedsiębiorstwie), aż do stanowisk dyrektorskich.

Wszyscy zatrudnieni w tym zawodzie mają możliwości awansu poziomego, polegającego na uzyskiwaniu wyższych kategorii zaszeregowania, czyli wyższych płac.

Awans może się również wyrażać w założeniu własnej firmy. Dotyczy to zwłaszcza informatorów zatrudnionych w biurach podróży, chociaż nie można wykluczyć możliwości prowadzenia działalności informacyjnej i sprzedaży biletów w komunikacji miejskiej przez przedsiębiorstwa prywatne.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

W tym zawodzie mogą podjąć pracę osoby starsze, przy czym muszą one spełniać wszystkie określone powyżej wymagania fizyczno-zdrowotne. Ze względu na wymaganą dobrą prezencję pracownika najchętniej zatrudniane są osoby młode, a górna granica wieku wynosi około 40 lat.

ZAWODY POKREWNE

kasjer

Transport i łączność

akwizytor
informator handlowy
kolektor
asystent pocztowy
specjalista ds. organizacji i rozwoju produkcji i usług
sprzedawca w handlu detalicznym

LITERATURA

Bronk H., *Organizacja przewozów pasażerskich w transporcie autobusowym*, Uniwersytet Szczeciński 1988.
Dziadek S., *Sieć komunikacyjna w środkach zurbanizowanych*, AE Katowice, 1992.
Pawlicka Z., *Przewozy pasażerskie*, WKŁ, 1978.

Transport i łączność

MOŻLIWOŚĆ ZATRUDNIENIA I PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Informator ruchu pasażerskiego** - (4220102), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 39 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	5
Kujawsko-pomorskie	2
Lubelskie	0
Lubuskie	2
Łódzkie	3
Małopolskie	3
Mazowieckie	7
Opolskie	2
Podkarpackie	0

Podlaskie	1
Pomorskie	3
Śląskie	3
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	5
Zachodniopomorskie	3

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Informator ruchu pasażerskiego** wynosiła 2. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	1
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	1

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Informatorzy, pracownicy biur podróży i pokrewni wynosiło 2256,79. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	1390,7
Kujawsko-pomorskie	1493,02
Lubelskie	1793,92
Lubuskie	2930,29
Łódzkie	1859,56
Małopolskie	1433,28
Mazowieckie	2842,91
Opolskie	1741,51
Podkarpackie	1445,57

Podlaskie	0
Pomorskie	1736,97
Śląskie	1600,2
Świętokrzyskie	1081,1
Warmińsko-mazurskie	1663,6
Wielkopolskie	1274,1
Zachodniopomorskie	2275,99

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Informatorzy, pracownicy biur podróży i pokrewni, wynosiła 5419. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	238
Kujawsko-pomorskie	125
Lubelskie	70
Lubuskie	412
Łódzkie	112
Małopolskie	157
Mazowieckie	2521
Opolskie	168
Podkarpackie	55

Podlaskie	0
Pomorskie	194
Śląskie	495
Świętokrzyskie	101
Warmińsko-mazurskie	218
Wielkopolskie	452
Zachodniopomorskie	101

Transport i łączność

WAGOWY

kod: 933109

Inne nazwy zawodu : brak

ZADANIA I CZYNNOSCI ROBOCZE

W zamierzonych czasach waga miejska była jednym z ważniejszych urządzeń w mieście, a osoba ją obsługująca poczytywała to sobie za wielki zaszczyt. Obecnie wagi są o wiele bardziej rozpowszechnione, a obsługa ich jest o wiele mniej skomplikowana. Dlatego też, coraz powszechniejsza staje się praktyka łączenia stanowiska wagowego z innymi zadaniami. Jedynie w bardzo dużych firmach można spotkać jeszcze osobę zajmującą się wyłącznie ważeniem.

Celem pracy wagowego jest prawidłowa obsługa wagi. W większości firm znajdują się już nowoczesne wagi elektroniczne, ale spotkać jeszcze można wagi tradycyjne. Wagi tradycyjne działają na podobnej zasadzie jak wagi w przychodniach lekarskich służące do ważenia osób. Pomiar na wagach tradycyjnych dokonywane są w oparciu o odczyty na ramieniu wagi

Do ważenia dużych i ciężkich gabarytów (pojazdy, wagony) używane są wagi dziesiętne lub posiadające jeszcze większe przeliczniki. Dokładność takich wag nie jest zbyt duża. Przy wagach tradycyjnych wynosi do około 40 kg w stosunku do ciężaru rzeczywistego. O wiele precyzyjniejsze są wagi elektroniczne z odczytem cyfrowym (dokładność od 5 do 20 kg).

Wagowy rozpoczyna dzień pracy od przygotowania używanych urządzeń: Wagi tradycyjne muszą być przed użyciem zabezpieczone, tzn. unieruchomione i wyzerowane. Przy wagach elektronicznych sprawdzeniu podlega program i pamięć komputera.

Podstawowe przeszkolenie umożliwia wagowemu usuwanie drobnych usterek w urządzeniu, przy bardziej skomplikowanych awariach wzywany jest serwis.

Jest również odpowiedzialny za konserwację wagi, która bardzo szybko ulega zanieczyszczeniu, przez co urządzenie nie dokonuje dokładnych pomiarów.

Pojazdy waży się zawsze dwukrotnie. W zależności od kierunku przepływu towaru waży się albo najpierw pojazd pusty (czyli tara), a później załadowany (brutto) albo odwrotnie najpierw załadowany, a później pusty. Po odjęciu od wagi brutto wagi pustego pojazdu otrzymujemy wagę towaru. Wagowy wprowadza do pamięci komputera datę, godzinę, numer pojazdu oraz rodzaj towaru. Następnie drukuje pokwitowanie i przekazuje je do działu handlowego. Tam wnoszona jest opłata za towar, który został w danym przedsiębiorstwie zakupiony.

Inne obowiązki wagowego to sprawdzenie czy cały pojazd stoi równo na wadze, czy kierowca nie próbuje go specjalnie dociążyć, aby uzyskać większą wagę.

Wagi przyzakładowe przeznaczone są głównie do użytku wewnętrznego przy dokonywaniu transakcji kupna – sprzedaży, ale istnieje też możliwość skorzystania z wagi przez osoby z zewnątrz.

Wagowy spełnia bardzo ważną funkcję również na przejściach granicznych, gdzie po zważeniu pojazdu, znając wagę danego towaru można stwierdzić, czy rzeczywiście przewożone jest to co zostało wpisane w deklaracji. Dzięki takiemu ważeniu bardzo często wykrywa się przemyt (np. papierosów).

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Miejscem zatrudnienia wagowego mogą być takie instytucje, jak: przedsiębiorstwa przemysłowe, magazyny, firmy spedycyjne, urzędy celne i przejścia graniczne.

Dwa podstawowe narzędzia, z którymi pracuje wagowy, to: waga znajdująca się na zewnątrz budynku, elektroniczne urządzenie ważące z komputerem, do którego wprowadzane są dane pojazdów i ich ciężar.

Wagowy pracuje głównie w wyodrębnionych i specjalnie przygotowanych pomieszczeniach. Są to najczęściej samodzielne, wolno stojące budynki, z okien których widać samochody wjeżdżające na wagę.

Częściowo praca wykonywana jest również na powietrzu, kiedy trzeba sprawdzić, czy pojazd jest ustawiony równo na wadze i czy nie są przewożone elementy mające dociążyć pojazd. Czasem trzeba również dokonać czyszczenia i konserwacji wagi.

Transport i łączność

Wszystkie osoby pracujące w zawodzie wagowego narażone są na działanie hałasu, w związku z pracą z dużymi pojazdami mechanicznymi. Ze względu na oszczędność czasu, kierowcy po wjechaniu na wagę nie wyłączają silników. Sprawdzanie pracujących pojazdów niesie więc ze sobą również ryzyko chorób układu oddechowego, jako skutek wydzielania się spalin.

Jeżeli chodzi o ryzyko chorób zawodowych dotyczy to wagowych, którzy wykonują jednocześnie funkcje magazyniera – ładowacza towarów sypkich (np. miazły węglowej). Istnieje wtedy ryzyko pylicy płuc, ale jest ono relatywnie małe.

warunki społeczne

Praca ma głównie charakter samodzielny, choć zdarzają się sytuacje, gdzie wagowi tworzą zespoły kilkuosobowe. Kontakty z ludźmi ograniczają się do spotkań z osobami korzystającymi z wagi. Kontakt jest powierzchowny i krótkotrwały, choć można nawiązać bliższe kontakty z tak zwanymi „stałymi klientami”, którzy prawie codziennie korzystają z wagi.

Kontakty z przełożonymi sprowadzają się głównie do odbierania dyspozycji i zgłaszania ewentualnych usterek.

warunki organizacyjne

Praca wagowego ma bardzo zrutynizowany charakter. W ciągu całego dnia pracy powtarza praktycznie te same czynności.

Czas pracy wagowego jest stały i waha się od 6 – 8 godzin dziennie. Inne elementy zależą od instytucji w której wagowy pracuje. Na przykład w przypadku celnika praca jest zmianowa, całodobowa oraz ściśle nadzorowana. W innych instytucjach nie ma tak ścisłego nadzoru nie ma też potrzeby pracy zmianowej. Praca generalnie nie wymaga wyjazdów poza macierzystą instytucję. Nie wiąże się z wysoką odpowiedzialnością materialną, ale istnieje jednak odpowiedzialność za stan elektronicznych i tradycyjnych urządzeń ważących.

W pracy wymagane jest specjalne ubranie robocze.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Wagowy przede wszystkim musi posiadać umiejętność pracy w warunkach monottonnych. Jeżeli wyłącznie waży, praktycznie przez cały okres pracy wielokrotnie wykonuje rutynowe, powtarzające się te same czynności.

Musi również posiadać umiejętność postępowania z ludźmi. Jego kontakt z klientami jest co prawda powierzchowny, ale jeśli firma w której pracuje nastawiona jest na zysk musi być na tyle profesjonalny i uprzejmy, żeby klienci chcieli korzystać z jego usług.

Z uwagi na materialne konsekwencje wykonywanych zadań dla instytucji, w której pracuje (określanie wagi towarów, będących podstawą rozliczeń między firmami) wagowy musi być osobą odpowiedzialną, dokładną i uczciwą. Zawsze musi sprawdzić, czy pojazd stoi na wadze równo, ponieważ każde inne ustawienie powoduje inny odczyt na wadze. Zdarza się też, że kierowcy celowo próbują dociążyć lub odciążyć samochód (w zależności od potrzeby), aby uzyskać lepszą dla nich wagę. Musi bardzo skrupulatnie i dokładnie sprawdzić zawartość pojazdu. Sam ma również możliwość dokonywania zmian w pomiarach (może ręcznie wprowadzić ciężar pojazdu inny niż wykazany na wadze), dlatego też tak bardzo podkreślana jest uczciwość, jaką musi cechować się osoba wykonująca ten zawód.

Wagowemu przydają się bardzo umiejętności urzędnicze (rejestracja dokumentów, wypełnianie formularzy), a także techniczne (proste naprawy wagi i urządzenia ważącego).

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

W stosunku do osób decydujących się na pracę w zawodzie wagowego wymagania dotyczące stanu zdrowia są zróżnicowane. Osoby te przechodzą standardowe, okresowe badania lekarskie. Na niektórych stanowiskach pracy, na których obsługuje się w pełni zautomatyzowane wagi elektroniczne, istnieje możliwość zatrudnienia osób niepełnosprawnych z dysfunkcją ruchu kończyn dolnych.

Osoby obsługujące wagi tradycyjne lub wykonujące jednocześnie pracę ekspedytorów, celników, magazynierów muszą wykazywać się pełną ogólną wydolnością fizyczną. Wymagana tu jest co najmniej średnia budowa ciała, brak zakłóceń w funkcjonowaniu układów krążenia, oddechowego,

Transport i łączność

kostno-stawowego, i mięśniowego. Przeciwwskazane są także nieskorygowane okularami wady wzroku, słuchu oraz zaburzenia zmysłu równowagi.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Umiejętności niezbędne do wykonywania tego zawodu nie muszą być zbyt duże, dlatego też nie ma wymagań dotyczących poziomu wykształcenia. Kandydat na to stanowisko przechodzi kilkugodzinny kurs obsługi wagi (uruchomienie komputera, urządzenia ważącego, przeprowadzenie samego procesu ważenia, wyłączenie urządzenia po zakończeniu pracy).

Z dodatkowych kwalifikacji zawodowych wymagany jest podstawowy kursy BHP (w przedsiębiorstwach, w których zawód wagowego połączony jest z czynnościami magazyniera czy ładowacza niezbędny jest specjalistyczny kurs BHP oraz obsługi urządzeń ładujących).

MOŻLIWOŚĆ AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

Możliwość awansu na tym stanowisku jest ograniczona. Są to stanowiska samodzielne albo praca odbywa się w małych zespołach. Dlatego też, najwyższy awans w ramach zawodu dotyczy najwyżej stanowiska kierownika takiego zespołu.

MOŻLIWOŚCI PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

Nie ma ograniczeń co do wieku, w którym można podjąć pracę w tym zawodzie. Praca nie należy do bardzo ciężkich, a umiejętności, które są niezbędne do wykonywania tego zawodu nie wymagają długiego szkolenia i nie są trudne do przyswojenia. Oczywiście decyzja o zatrudnieniu osoby w określonym wieku zależy od indywidualnych preferencji pracodawcy.

ZAWODY POKREWNE

(w których wykorzystywane są umiejętności wagowego)

celnik

magazynier

ładowacz

pakarz

LITERATURA

brak

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚĆ ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Zawód wagowego występujący samodzielnie jest co raz rzadziej spotykany, najczęściej łączony jest z innymi czynnościami. Można nawet stwierdzić, że w czystej formie jest zawodem zanikającym.

Co do szans zatrudnienia; Powiatowe Urzędy Pracy nie mają w swojej bazie bezrobotnych zarejestrowanych w tym zawodzie, ale też nie posiadają ofert pracy w tej specjalności, co może świadczyć o pewnej stabilności.

Pracę w zawodzie wagowego najłatwiej jest znaleźć w miastach przemysłowych, portowych (przeładunek towarów), a także w miejscowościach przygranicznych (celnik).

Pensje w typowym zawodzie wagowego wahają się w granicach 1300 – 1700 złotych brutto.

Obsługa w pełni zautomatyzowanych wag elektronicznych dopuszcza zatrudnienie osób niepełnosprawnych, z dysfunkcją kończyn dolnych.

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Wagowy** - (9330309), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 193 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	20
Kujawsko-pomorskie	12
Lubelskie	43
Lubuskie	1
Łódzkie	6
Małopolskie	11
Mazowieckie	19
Opolskie	4
Podkarpackie	6

Podlaskie	4
Pomorskie	7
Śląskie	34
Świętokrzyskie	3
Warmińsko-mazurskie	8
Wielkopolskie	9
Zachodniopomorskie	6

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Wagowy** wynosiła 98. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	5
Kujawsko-pomorskie	2
Lubelskie	31
Lubuskie	0
Łódzkie	6
Małopolskie	1
Mazowieckie	19
Opolskie	0
Podkarpackie	14

Podlaskie	0
Pomorskie	1
Śląskie	1
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	6
Wielkopolskie	3
Zachodniopomorskie	9

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Tragarze i pokrewni wynosiło 1677,51. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	1465,84
Kujawsko-pomorskie	1743,45
Lubelskie	1799,81
Lubuskie	1423,26
Łódzkie	1444,36
Małopolskie	1570,84
Mazowieckie	2034,15
Opolskie	1786,62
Podkarpackie	1643,79

Podlaskie	1603,7
Pomorskie	1864,64
Śląskie	1671,49
Świętokrzyskie	1484,97
Warmińsko-mazurskie	1665,26
Wielkopolskie	1722,04
Zachodniopomorskie	1785,88

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Tragarze i pokrewni, wynosiła 27755. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	1813
Kujawsko-pomorskie	1627

Lubelskie	802
Lubuskie	537

Transport i łączność

Łódzkie	3222
Małopolskie	2513
Mazowieckie	3246
Opolskie	525
Podkarpackie	1829
Podlaskie	435
Pomorskie	1618

Śląskie	2650
Świętokrzyskie	1824
Warmińsko-mazurskie	1375
Wielkopolskie	1738
Zachodniopomorskie	2001

XVII.G.TELEKOMUNIKACJA

INŻYNIER TELEKOMUNIKACJI

kod: 214402

inne nazwy zawodu: inżynier łączności

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Podstawowym celem pracy inżyniera telekomunikacji jest utrzymanie techniki telekomunikacyjnej na odpowiednio wysokim poziomie oraz zapewnienie jej rozwoju, tak, aby sprostać rosnącym potrzebom społecznym w tej dziedzinie. Z celem tym związane jest szereg zadań do wykonania dla inżynierów telekomunikacji, pracujących na wielu stanowiskach. Stanowiska te można w przybliżeniu podzielić na: związane ze sprawowaniem funkcji kierowniczej, prowadzeniem prac naukowych i badawczych, prowadzeniem i nadzorowaniem prac technicznych i modernizacyjnych. Podziałowi temu można przyporządkować typowe lub bardzo zbliżone do siebie czynności, jakie wykonuje inżynier pracujący w różnych zakładach i instytucjach związanych z telekomunikacją. Dla lepszego zrozumienia charakteru jego pracy, należy nakreślić obraz współczesnej telekomunikacji i kierunki jej rozwoju. Dzieli się ona na tradycyjne działy, takie jak: teletransmisja, radiokomunikacja, telekomutacja oraz nowe jak np. teleinformatyka.

Nowym i mającym bardzo duże perspektywy rozwoju jest dział telekomunikacji bezprzewodowej powszechnej, złożonej z telefonii komórkowej (systemy NMT450, GSM, DSC), sieci dostępu radiowego (miejskie DECT, wiejskie), telefonii globalnej (system satelitarny Irydium, Globstar) czy systemy nawigacji lądowej dla pojazdów, oraz ogólne GPS.

W każdym z tych działów następuje stały postęp w zakresie systemów, technologii i sprzętu. Dział teletransmisji zajmuje się przekazywaniem na odległość zakodowanych sygnałów mowy, dźwięku, plików komputerowych, przechodzi też z sieci miedzianej na szklaną światłowodową. Jednocześnie powstają nowe systemy obróbki i kodowania sygnałów, tak aby sprostać rosnącym zapotrzebowaniom przekazu coraz większej liczby jednostek informacji. Temu też służy tak zwana cyfryzacja systemów oraz powszechne stosowanie urządzeń komputerowych oraz nowych systemów sieci, takich jak LAN (Local Area Network) czy ISDN (Integrated Services Digital Network). W tym miejscu należy wymienić nowy dział, teleinformatykę, którego rozwój to przejście z telekomutacji elektromechanicznej na mikroprocesorową w systemach komputerowych. Zapewniają one niespotykane dotychczas możliwości techniczne zarówno w teletransmisji, jak i bezpośrednio na linii abonenta (w usługach abonenckich).

Można stwierdzić, że informatyka i technika komputerowa zmienia tradycyjny podział w telekomunikacji. Inżynier telekomunikacji zatrudniony w telewizji, radiu czy zakładzie telekomunikacyjnym posługuje się podobnymi systemami teleinformatycznymi do przekazu satelitarnego jak i naziemnego. Nowe systemy pracujące w technologii ATM (Asynchronous Transfer Mode), pracujące szerokopasmowo, przy wykorzystaniu dużej liczby kanałów przepływu informacji, mogą realizować transmisję sygnałów audio i video. Wykorzystanie ich do telekonferencji video, poszerzy funkcje tradycyjnej telewizji o nowe zastosowania. Większość stanowisk pracy inżyniera telekomunikacji będzie związana z nową techniką i jej zastosowaniem w telekomunikacji. W zakładzie produkcyjnym inżynier telekomunikacji w oparciu o współczesną technologię będzie projektował nowe urządzenia i kierował ich produkcją. W placówkach naukowo-badawczych inżynier będzie badał i oceniał urządzenia czy nowe systemy w technice i organizacji telekomunikacji. W zakładach telekomunikacji będzie wdrażał do użytku nowe rozwiązania i kierował pracą ekip zajmujących się utrzymaniem dobrego stanu technicznego i eksploatacją różnych urządzeń. Wykonując te czynności inżynier telekomunikacji będzie posługiwał się specjalistyczną aparaturą pomiarową, komputerem, specjalistycznym oprogramowaniem, literaturą fachową oraz wyposażeniem biurowym, takim jak telefon, faks, poczta elektroniczna.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Praca inżyniera telekomunikacji odbywa się w zależności od sprawowanej funkcji i stanowiska pracy w pomieszczeniach biurowych, w pomieszczeniach laboratoryjnych, czasem w pomieszczeniach technicznych, w których pracują urządzenia telekomunikacyjne. Pomieszczenia te są zazwyczaj klimatyzowane, zgodnie z wymaganiami dla pomieszczeń laboratoryjnych i technicznych z zainstalowanymi urządzeniami nowej generacji. Stanowiska pracy biurowe nie są związane z żadnymi zagrożeniami. Natomiast podstawowym zagrożeniem występującym na wielu stanowiskach technicznych i laboratoryjnych w pracy inżyniera to możliwy kontakt z napięciem w zakresie do 1 kV, występujące promieniowanie źródeł laserowych o długościach fali 1,3 i 1,5 μm w urządzeniach światłowodowych (groźne dla oczu), promieniowanie elektromagnetyczne występujące w pobliżu nadajników radiowych i telewizyjnych. Zagrożenia te są w praktyce w znacznym stopniu ograniczone poprzez szereg zabezpieczeń i procedur ostrzegawczych. Przestrzeganie obowiązujących w tym względzie przepisów BHP w decydujący sposób eliminuje możliwość wypadku przy pracy.

warunki społeczne

Inżynier telekomunikacji ze względu na omówione na wstępie zadania i czynności do wykonania na stanowisku pracy, ma bardzo liczne kontakty z otoczeniem, głównie zawodowym. Inżynier sprawujący funkcję kierowniczą utrzymuje intensywne kontakty z podległymi mu pracownikami i współpracownikami. Odbywa się to za pomocą telefonu, korespondencji pisanej, poczty elektronicznej oraz najczęściej bezpośredniej rozmowy.

Zatrudniony na stanowiskach naukowo-badawczych, konstrukcyjno-projektowych i technicznych, w zakresie swojej pracy zawodowej kontaktuje się bezpośrednio ze współpracownikami, używa też telefonu, faksu, poczty elektronicznej. Biorąc udział w licznych konferencjach, sympozjach i pokazach spotyka się osobiście z przedstawicielami swojej grupy zawodowej. Są to kontakty zewnętrzne, związane z wykonywaną pracą w sposób pośredni. W ostatnim czasie dość często zdarzają się w tym zawodzie wyjazdy szkoleniowe i naukowe, krajowe i zagraniczne. Niektóre z nich, np. kursy i praktyki językowe, są okazją do szerszych kontaktów, nie tylko ze specjalistami z tej samej branży.

warunki organizacyjne

Inżynier telekomunikacji zatrudniony na większości stanowisk, pracuje zazwyczaj w stałym czasie, w cyklu 8. godzinnym w ciągu dnia. Pewne stanowiska pracy, związane bezpośrednio z eksploatacją urządzeń telekomunikacyjnych, mogą wymagać bezpośredniego nadzoru inżyniera w ciągu całej doby, np. w poważnych sytuacjach awaryjnych.

Na ogół zawód ten zapewnia dużą swobodę podejmowania decyzji w wielu sprawach zawodowych. Praca na stanowiskach naukowo-badawczych i projektowo-konstrukcyjnych pozbawiona jest rutyny i w wielu przypadkach ma charakter pracy twórczej. Na niektórych stanowiskach praca inżyniera związana jest z wdrażaniem i uruchamianiem unikalnej aparatury i urządzeń. Wymaga to dużej wiedzy, dobrej organizacji pracy oraz współpracy z innymi specjalistami w określonych dziedzinach. Jednocześnie na wielu stanowiskach inżynier telekomunikacji odpowiada, w dużym stopniu, za pracę powierzonych jego pieczy pracowników, jak również za wyposażenie i aparaturę.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Jak wynika z podstawowych celów pracy, inżynier telekomunikacji powinien zapewnić rozwój i utrzymanie wysokiego poziomu techniki telekomunikacyjnej oraz sprawować właściwy nadzór nad podległymi mu służbami i pracownikami. W zakładach produkcyjnych, inżynier zatrudniony w działach konstrukcyjno-projektowych odpowiada za rozwój i produkcję nowego sprzętu

Transport i łączność

i urzędzeń. Tak zarysowane zadania wymagają określonych predyspozycji, ułatwiających wykonywanie zawodu. Najważniejszymi wymaganymi cechami osobowości dla inżyniera sprawującego funkcje kierowniczą, są: zdolność logicznego rozumowania, umiejętność podejmowania szybkich i trafnych decyzji. Daje to wymierne efekty w postaci dobrze zorganizowanej pracy. Inżynierowie zatrudnieni na stanowiskach naukowo-badawczych i wdrożeniowych, związanych z modernizacją sprzętu muszą posiadać oprócz wysokiego poziomu aktualnej wiedzy fachowej również zainteresowania techniczne i naukowe oraz chęć zdobywania nowych wiadomości. Ważna jest skłonność do inicjowania nowych rozwiązań i ich zastosowania w praktyce. Niezbędna tu będzie, odpowiednio ukierunkowana, wyobraźnia zawodowa, zdolność przewidywania kierunków rozwoju telekomunikacji. Przykładem takiego działania jest szybkie wdrożenie do zastosowań w telekomunikacji, przez inżynierów konstruktorów, techniki komputerowej, co owocuje niespotykanym dotychczas tempem jej rozwoju. Na wszystkich stanowiskach pracy inżyniera telekomunikacji najważniejszą cechą będzie dążenie do samokształcenia, poszerzania wiedzy i nadążania za szybkim postępem techniki telekomunikacyjnej na świecie.

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Kandydat do pracy w zawodzie inżyniera telekomunikacji, na wszystkich stanowiskach, ma obowiązek poddać się ogólnymi badaniami lekarskimi. Inżynier zatrudniony w środowisku zagrożonym, np. promieniowaniem od ekranów monitorowych, urządzeń nadawczych wysokiej częstotliwości, może być poddany dodatkowych badaniom specjalistycznym, związanym z tymi zagrożeniami. Praca inżyniera zaliczana jest do prac lekkich, w odniesieniu do fizycznej strony wykonywanych czynności. Z uwagi jednak na duży stopień odpowiedzialności, od kandydatów na określone stanowiska (np. dyspozytorów sieci) wymagana jest duża odporność psychiczna oraz zdolność do sprawnego działania w sytuacjach stresowych. Na większości stanowisk pożądana jest ogólna sprawność fizyczna i dobry stan zdrowia. Stanowiska naukowo-badawcze, projektowe mogą być objęte przez osoby niepełnosprawne np. z dysfunkcją kończyn dolnych czy z niedosłuchem. Dla tych osób powinny być przygotowane odpowiednie, właściwie wyposażone stanowiska pracy.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Do wykonywania pracy w zawodzie inżyniera telekomunikacji niezbędne jest posiadanie wykształcenia wyższego o specjalności telekomunikacja lub systemy telekomunikacyjne, systemy teleinformatyczne, telekomunikacja cyfrowa, telekomunikacja optyczna, radiokomunikacja i telewizja, telekomunikacja porozumiewawcza, rozsiewcza, ruchowa i inne specjalności związane z systemami pomiarowymi, komputerowymi i elektroniką.

Do zawodu inżyniera przygotowują szkoły wyższe techniczne na studiach dziennych bezpłatnych i studiach zaocznych i wieczorowych płatnych.

MOŻLIWOŚCI AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

Pozycja inżyniera telekomunikacji jest dość wysoka w hierarchii zawodów występujących w telekomunikacji. Inżynier telekomunikacji ma duże możliwości awansu na stanowiska kierownicze. Szanse awansu związane są z dalszym kształceniem tej grupy zawodowej. Inżynier z tytułem zawodowym może uzupełnić wiedzę na studiach magisterskich, inżynier z tytułem magistra ma możliwość zdobywania kolejnych stopni naukowych – adiunkta, doktora, docenta aż do tytułów profesorskich.

Możliwości kształcenia podyplomowego stwarzają zakłady o charakterze naukowo-badawczym, oraz niektóre duże firmy jak np. Telekomunikacja Polska S.A., Telewizja Polska S.A., Telekomunikacja Energetyczna TelEnerg Sp. z o.o.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

W zawodzie inżyniera telekomunikacji osoby starsze (ok. 50. roku życia), mające dłuższą przerwę w zatrudnieniu, mogą podejmować pracę jedynie na niektórych stanowiskach. Ograniczenie występuje dla stanowisk naukowo-badawczych i związanych z nową techniką komputerową w teleinformatyce i sieciach informatycznych. Szybki rozwój techniki w tych dziedzinach będzie dużym problemem dla osób, które czasowo były wyłączone z pracy w zawodzie.

Jednocześnie wielu pracodawców uważa za nieuzasadnione ponoszenie nakładów na przekwalifikowanie osób starszych i ich szkolenie. Koszty szkolenia w dziedzinie telekomunikacji są wysokie. Natomiast istnieją możliwości zatrudnienia osób starszych w tym zawodzie, na stanowiskach związanych z nadzorem i kierowaniem służb naprawczych i konserwacyjnych.

ZAWODY POKREWNE

inżynier elektronik
inżynier elektryk

LITERATURA

Przegląd Telekomunikacyjny, Wydawnictwo SIGMA NOT Sp. z o.o.

Biuletyn Informacyjny Instytutu Łączności - Wydawnictwo IŁ Warszawa

Pomiary w telekomunikacji, Wydawnictwo Centrum Badawczo-Rozwojowe TP S.A.

W telekomunikacji, Wydawnictwo Państwowej Inspekcji Telekomunikacyjnej TELPOST Warszawa

Transport i łączność

MOŻLIWOŚCI ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Inżynier telekomunikacji** - (2140412), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 243 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	30
Kujawsko-pomorskie	39
Lubelskie	13
Lubuskie	1
Łódzkie	12
Małopolskie	12
Mazowieckie	25
Opolskie	4
Podkarpackie	2

Podlaskie	4
Pomorskie	11
Śląskie	14
Świętokrzyskie	35
Warmińsko-mazurskie	14
Wielkopolskie	20
Zachodniopomorskie	7

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Inżynier telekomunikacji** wynosiła 31. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	3
Kujawsko-pomorskie	4
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	1
Mazowieckie	18
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	1
Śląskie	2
Świętokrzyskie	2
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Inżynierowie elektronicy i telekomunikacji wynosiło 4379,71. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	3451,48
Kujawsko-pomorskie	3950,51
Lubelskie	3794,59
Lubuskie	4436,62
Łódzkie	4138,09
Małopolskie	3757,64
Mazowieckie	5400,28
Opolskie	3535,34
Podkarpackie	2959,19

Podlaskie	2822,24
Pomorskie	3575,54
Śląskie	3082,19
Świętokrzyskie	3617,58
Warmińsko-mazurskie	5939,21
Wielkopolskie	3601,02
Zachodniopomorskie	4191,02

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Inżynierowie elektronicy i telekomunikacji, wynosiła 10117. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	769
Kujawsko-pomorskie	369
Lubelskie	376
Lubuskie	113
Łódzkie	383
Małopolskie	630
Mazowieckie	4260
Opolskie	129
Podkarpackie	79

Podlaskie	184
Pomorskie	709
Śląskie	903
Świętokrzyskie	175
Warmińsko-mazurskie	126
Wielkopolskie	710
Zachodniopomorskie	202

Transport i łączność

TECHNIK TELEKOMUNIKACJI

kod: 311402)

inne nazwy zawodu: teletechnik, radiotechnik, technik teletransmisji,
 technik radiokomunikacji, technik teleinformatyki

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Podstawowym zadaniem technika telekomunikacji jest obsługa urządzeń i sprzętu łączności tak, aby zapewnić ciągłość pracy tych urządzeń przy zachowaniu wymaganych parametrów transmisji sygnałów. Z tym zadaniem związane są niżej wymienione czynności występujące na wszystkich stanowiskach pracy w tym zawodzie. Są to: obsługa urządzeń, konserwacja i naprawy oraz modernizacja sprzętu. W zależności od stanowiska udział procentowy wymienionych czynności jest różny.

Praca technika zatrudnionego przy obsłudze urządzeń polega głównie na utrzymaniu ciągłej pracy tych urządzeń, ich kontroli i regulacji. Technik serwisu zajmuje się naprawą eksploatowanych urządzeń (awarie systemów) lub naprawą urządzeń rezerwowych wyłączonych z eksploatacji na czas naprawy. Technik wykonujący prace modernizacyjne, samodzielnie lub kierując monterami, instaluje urządzenia łączności w nowych lub remontowanych obiektach.

Współczesna telekomunikacja dzieli się ogólnie na takie dziedziny, jak: teletransmisja, radiokomunikacja, teleinformatyka, telekomutacja. W każdej z nich nastąpił ogromny postęp technologiczny i techniczny. Teletransmisja, przekazująca na duże odległości zakodowane sygnały mowy, dźwięku, obrazu, plików komputerowych przechodzi z sieci miedzianej na szklaną, światłowodową. Aby przeciwdziałać powstawaniu „korków” na telekomunikacyjnych traktach wprowadza się powszechnie cyfrowy system kodowania, poprzez stosowanie urządzeń komputerowych oraz nowych systemów sieci takich jak LAN (Local Area Network), ISDN (Integrated Services Digital Network), nowych technologii ATM (Asynchronous Transfer Mode) pracujących w szerokim paśmie częstotliwości i pozwalających przesyłać sygnały audio i wideo. Telekomutacja dotychczas mechaniczna, realizowana jest obecnie przez mikroprocesory w systemach komputerowych, zapewniające szeroki zakres usług i możliwości. Radiokomunikacja w dużej mierze opiera się już o systemy przekazu satelitarnego. Podane kierunki modernizacji i ich realizacja są nieodłącznie związane z zadaniami i celami pracy technika telekomunikacji. Wymienione powyżej czynności technik wykonuje, posługując się specjalistyczną aparaturą pomiarową, oprogramowaniem narzędziowym telekomunikacyjnym i również precyzyjnymi narzędziami ręcznymi.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Praca technika telekomunikacji odbywa się zazwyczaj w pomieszczeniach technicznych, gdzie pracują urządzenia telekomunikacyjne. Z uwagi na wymagania nowych urządzeń pomieszczenia te są zwykle klimatyzowane. Stanowiska techników serwisu posiadają odpowiednie oświetlenie i przy pracach lutowniczych odpowiednie urządzenia wentylacyjne. Jedynie praca w starych typach central komutacyjnych (mechanicznych) związana jest z uciążliwym hałasem. Centrale te są przeznaczone do modernizacji. Podstawowe zagrożenia w tym zawodzie, występujące na większości stanowisk pracy technika, to możliwy kontakt z napięciem w zakresie do 1kV. Zagrożenie to można ograniczyć przestrzegając obowiązujących w tym zakresie przepisów bhp.

warunki społeczne

W zależności od stanowiska pracy, technik telekomunikacji w różny sposób kontaktuje się z otoczeniem zawodowym. Na stanowisku serwisowym styka się z obsługą naprawianych urządzeń lub, w wypadku pracy zespołowej, z innymi technikami i monterami. Na stanowisku obsługi urządzeń występują intensywne kontakty z pracownikami zatrudnionymi na podobnych stanowiskach, zarówno bezpośrednio jak również za pośrednictwem łączy telefonicznych i połączeń w sieciach

Transport i łączność

informatycznych. Wynika to z konieczności wzajemnego przekazywania danych pomiarowych i uwag eksploatacyjnych, związanych z regulacją urządzeń.

Technik zatrudniony na indywidualnym stanowisku pracy również kontaktuje się z otoczeniem za pośrednictwem telefonu, faksu, poczty elektronicznej czy pisemnej dokumentacji.

warunki organizacyjne

Technik telekomunikacji zatrudniony na stanowisku związanym z obsługą i naprawą urządzeń działających w ruchu ciągłym, pracuje w cyklu zmianowym, od 8 do 12 godzin, w dzień i w nocy oraz dni świąteczne. Jego praca w tym systemie podlega określonym procedurom i regulaminom postępowania, ze względu na wymagania dotyczące zapewnienia nieprzerwanej pracy systemów łączności. Związane to jest jednocześnie z odpowiedzialnością za prawidłową pracę urządzeń i wyposażenie systemów łączności. W wielu wypadkach technik jest kierownikiem dyżurnej zmiany, odpowiada więc również za pracę podległych mu w tym czasie pracowników.

Technik pracujący na stanowisku naprawy urządzeń rezerwowych zatrudniony jest tylko w dzień. Praca przy modernizacji urządzeń łączności w zależności od aktualnych potrzeb, może odbywać się w dzień lub rządziej w systemie zmianowym. Natomiast charakter kontaktów z ludźmi uwarunkowany jest umiejscowieniem stanowiska pracy i zazwyczaj ogranicza się do kontaktów zawodowych, związanych z wykonywanymi czynnościami.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Do podstawowych obowiązków technika telekomunikacji należy zapewnienie ciągłości pracy urządzeń łączności oraz wykonywanie napraw w sytuacjach awaryjnych. W pracy tej ważne są takie cechy, jak: zdolność koncentracji uwagi i logicznego rozumowania, a w sytuacjach awaryjnych dodatkowo umiejętność pracy w szybkim tempie, przy zachowaniu odpowiedniej równowagi emocjonalnej. Taki zestaw cech, pozwala opanować ewentualny stres i umożliwia technikowi przeprowadzenie trafnej oceny objawów i możliwych następstw nieprawidłowości występujących w pracy sprzętu. Pomaga mu też szybko i odpowiednio reagować na zaistniałą awarię. Czynniki ułatwiającymi wykonywanie zawodu technika telekomunikacji są jego zainteresowania, spośród których najważniejsze to zainteresowania techniczne i informatyczne, związane z obsługą sprzętu komputerowego. Dużą pomocą w czynnościach zawodowych technika jest bierna lub czynna znajomość języków obcych.

Szybki rozwój telekomunikacji, wprowadzanie nowych rozwiązań sprzętowych i nowych systemów łączności powinien motywować technika do stałego doksztalcania się, niezależnie od wiedzy wyniesionej ze szkoły.

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Podjęcie pracy na stanowisku technika telekomunikacji jest związane z obowiązkowymi ogólnymi badaniami lekarskimi. Pracownicy na niektórych stanowiskach pracy mogą być kierowani na dodatkowe badania, szczególnie przy pracy w środowisku zagrożonym promieniowaniem, pochodzącym od ekranów monitorowych, urządzeń nadawczych wysokiej częstotliwości itp. Na stanowiskach pracy, związanych z obsługą urządzeń i usuwaniem awarii, zawód ten wymaga dobrego słuchu, wzroku, ogólnej sprawności fizycznej. Wyjątkowo prace związane z naprawą urządzeń rezerwowych, wyłączonych z ruchu i przeprowadzane na specjalnie przystosowanych stanowiskach mogą być wykonywane przez osoby niedosłyszące lub z dysfunkcją kończyn dolnych.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Zatrudnienie na stanowisku technika telekomunikacji jest uwarunkowane posiadaniem wykształcenia średniego z tytułem zawodowym „technik” o specjalności zawodowej teletransmisja, telekomunikacja, radiokomunikacja, teleinformatyka lub specjalnościach zbliżonych. Zawód technika można uzyskać kończąc technikum, liceum zawodowe lub policealne studia zawodowe. Szkoły

Transport i łączność

policealne kształcą w systemie wieczorowym i zaocznym. Dużą popularnością cieszą się Zespoły Szkół Zawodowych lub Zespoły Szkół Łączności grupujące kilka z wyżej wymienionych szkół.

Do technikum i liceum zawodowego przyjmowani są kandydaci w wieku 15–16 lat, natomiast do policealnego studium zawodowego kandydaci w wieku powyżej 19 lat.

Zespoły Szkół Łączności (ZSŁ) kształtujące w specjalności technika telekomunikacji znajdują się w wielu rejonach kraju.

MOŻLIWOŚCI AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

W zawodzie technika telekomunikacji istnieją duże możliwości kariery zawodowej. Jest to najczęściej awans na funkcje kierownicze, związane z nadzorem nad pracą monterów lub operatorów urządzeń telekomunikacyjnych. Jednocześnie istnieją możliwości awansu poprzez podnoszenie posiadanych kwalifikacji, zdobycia wykształcenia wyższego. Wiele możliwości daje szkolenie specjalistyczne na kursach wewnątrzzakładowych. Najpopularniejsze z nich to kursy związane z obsługą komputera i oprogramowania komputerowego oraz kursy języków obcych. W ostatnim czasie uruchomiono Wyższe Szkoły Informatyki i Zarządzania, gdzie można uzyskać tytuł licencjata, równoważny z zawodowym wykształceniem wyższym.

Duże możliwości podnoszenia kwalifikacji, a stąd i perspektywy awansu stwarzają duże firmy telekomunikacyjne takie jak Telekomunikacja Polska SA Zakłady Energetyczne i Telewizja Polska SA.

ZAWODY POKREWNE

technik elektronik

technik elektryk

LITERATURA

Przegląd Telekomunikacyjny - Wydawnictwo SIGMA NOT Sp. z o.o.

Łączność – Tygodnik Telekomunikacji Polskiej, Wydawnictwo TEL-ARP Sp. z o.o.

Elektronizacja – Czasopismo Stowarzyszenia Elektryków Polskich - SIGMA NOT

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

W zawodzie technika telekomunikacji, osoby starsze, mające odpowiednie wykształcenie mogą podejmować pracę do wieku ok. 50 lat. Ograniczenie w zatrudnieniu osób starszych może dotyczyć stanowisk, związanych z urządzeniami nowej generacji i systemami cyfrowymi. Duże trudności może sprawiać tym osobom technika komputerowa w telekomunikacji. Dlatego decydując się na powrót do pracy, po przerwie trwającej kilka lat, należy dokładnie poznać zakres obowiązków na danym stanowisku. Jednocześnie, osoby starsze, przy podejmowaniu zatrudnienia na pewnych stanowiskach wywołujących duże obciążenie psychiczne, powinny wziąć pod uwagę stan swojego zdrowia

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚCI ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Technik telekomunikacji** - (3110409), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 1929 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	246
Kujawsko-pomorskie	65
Lubelskie	138
Lubuskie	46
Łódzkie	149
Małopolskie	94
Mazowieckie	187
Opolskie	24
Podkarpackie	88

Podlaskie	53
Pomorskie	69
Śląskie	216
Świętokrzyskie	96
Warmińsko-mazurskie	78
Wielkopolskie	231
Zachodniopomorskie	149

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Technik telekomunikacji** wynosiła 36. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	2
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	0
Lubuskie	0
Łódzkie	3
Małopolskie	0
Mazowieckie	2
Opolskie	2
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	2
Świętokrzyskie	1
Warmińsko-mazurskie	16
Wielkopolskie	5
Zachodniopomorskie	3

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Technicy elektronicy i telekomunikacji wynosiło 3046,11. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	3137,16
Kujawsko-pomorskie	2455,79
Lubelskie	2818,8
Lubuskie	3035,36
Łódzkie	2910,23
Małopolskie	2742,78
Mazowieckie	3516
Opolskie	2985,8
Podkarpackie	1968,18

Podlaskie	1890,6
Pomorskie	2600,16
Śląskie	3055,09
Świętokrzyskie	3211,07
Warmińsko-mazurskie	3503,07
Wielkopolskie	2563,81
Zachodniopomorskie	3470,93

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Technicy elektronicy i telekomunikacji, wynosiła 24366. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	1753
Kujawsko-pomorskie	1579
Lubelskie	977
Lubuskie	563
Łódzkie	1225
Małopolskie	2384
Mazowieckie	6523
Opolskie	569
Podkarpackie	340

Podlaskie	203
Pomorskie	1464
Śląskie	2913
Świętokrzyskie	607
Warmińsko-mazurskie	1054
Wielkopolskie	1581
Zachodniopomorskie	631

Transport i łączność

Transport i łączność

OPERATOR URZĄDZEŃ NADAWCZYCH I TELEKOMUNIKACYJNYCH

kod: 313290

inne nazwy zawodu: teletechnik, radiotechnik, technik telekomunikacji: radiofonia, radiokomunikacja, radiolokacja, telekomutacja, teletransmisja, telewizja, radiotelefonista, radiotelegrafista

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Operator urządzeń nadawczych i telekomunikacyjnych zapewnia ciągłość pracy i utrzymanie wymaganych parametrów techniczno-eksploatacyjnych urządzeń nadawczych i telekomunikacyjnych, służących do przekazywania na odległość informacji (dźwięków, obrazów, znaków, ciągów impulsów).

Telekomunikacja dzieli się na kilka dziedzin: telekomutację (zestawianie połączeń), teletransmisję (przenoszenie sygnałów niosących informację na odległość), radiokomunikację (łączność radiowa, nadawanie programów radiowych i telewizyjnych) oraz teleinformatykę (sieci służące do wymiany informacji między komputerami). Operator może więc być specjalistą w jednej z tych dziedzin. Niezależnie od specjalności pewne czynności są wspólne dla wszystkich operatorów. Należą do nich czynności utrzymaniowe, konserwacyjne i naprawcze.

Czynności utrzymaniowe polegają na nadzorowaniu prawidłowej pracy urządzeń, dokonywaniu pomiarów parametrów technicznych urządzeń przewidzianych w instrukcjach technicznych oraz przełączaniu urządzeń głównych na urządzenia rezerwowe w przypadku awarii.

Czynności konserwacyjne polegają na dokonywaniu przewidzianych w instrukcjach przeglądów urządzeń, testowaniu ich pracy, czyszczeniu i regulowaniu.

Czynności naprawcze to lokalizowanie uszkodzeń urządzeń i usuwanie ich przyczyn.

Inny jest zakres czynności wykonywanych przez operatora radiotelefonu, który pełni funkcje o charakterze usługowym, zbliżone do funkcji telefonistki lub dyspozytora, zależnie od rodzaju sieci radiotelefonicznej. Zestawia on połączenia abonentów sieci radiotelefonicznej typu abonenckiego albo pośredniczy w przekazywaniu informacji w sieci radiotelefonicznej typu dyspozytorskiego (pogotowie ratunkowe, straż pożarna, radio taxi).

Wymienione wyżej czynności operatorzy wykonują na wyspecjalizowanych stanowiskach pracy, z pomocą specjalistycznej aparatury pomiarowej i testującej oraz specjalistycznych narzędzi.

Sieć telekomunikacyjna jest tworem złożonym, więc na właściwą jej pracę, czyli przekazywanie informacji bez przerw i zakłóceń, wpływa praca poszczególnych elementów składowych. Dla zilustrowania takich wzajemnych zależności można się posłużyć przykładem wystąpienia przerwy w nadawaniu programu telewizyjnego. Program powstaje w ośrodku telewizyjnym, skąd jest dosyłany do ośrodka nadawczego za pomocą urządzeń i linii telekomunikacyjnych. Brak wizji i fonii na ekranach odbiorników telewizyjnych może być spowodowany kilkoma przyczynami:

- brakiem sygnału (programu) z ośrodka telewizyjnego
- uszkodzeniem urządzeń lub linii telekomunikacyjnej łączącej ośrodek telewizyjny z ośrodkiem nadawczym
- uszkodzeniem nadajnika telewizyjnego lub anteny nadawczej.

Aby ustalić przyczynę przerwy, konieczna jest współpraca operatorów zajmujących się poszczególnymi rodzajami urządzeń: operatora urządzeń transmisji telewizyjnych, operatora urządzeń telekomunikacyjnych oraz operatora urządzeń radiowych. Każdy z nich sprawdza urządzenia, za które jest odpowiedzialny. Po ustaleniu przyczyny przerwy jeden z nich włącza urządzenia rezerwowe, które umożliwiają przywrócenie nadawania programu telewizyjnego, a następnie przystępuje do ustalenia przyczyny uszkodzenia i do naprawy urządzenia.

ŚRODOWISKO PRACY

Transport i łączność

materialne środowisko pracy

Praca operatora urządzeń nadawczych i telekomunikacyjnych odbywa się z reguły w pomieszczeniach technicznych, w których zainstalowane są urządzenia. Ze względu na zatrudniony personel oraz wymagania techniczne stawiane urządzeniom pomieszczenia te są klimatyzowane. W nielicznych już centralach telefonicznych starszego typu, których eksploatacja – jak się przewiduje – będzie zakończona ok. 2000 r., występuje hałas. Jednak na większości stanowisk pracy operatorów nie ma takiego zagrożenia.

W zawodzie operatora może zaistnieć konieczność kontaktu z urządzeniami pracującymi pod napięciem elektrycznym, zatem występuje możliwość porażenia prądem elektrycznym w przypadku nieprzestrzegania przepisów bhp. Jednak wszyscy operatorzy mają obowiązek odbycia szkolenia bhp i zdania egzaminu.

warunki społeczne

Charakter pracy operatora zależy od miejsca pracy i specjalności. Operator radiotelefonu pracuje na stanowisku indywidualnym, jednak ma intensywne kontakty z ludźmi przez telefon lub radiotelefon. Operator transmisji radiowych ma szerokie kontakty z ludźmi – twórcami programów, spikerami, obsługą studia (np. oprawa muzyczna) oraz operatorami innych specjalności, np. z operatorami urządzeń telekomunikacyjnych w przypadku przerwy w programie.

Praca operatora ma w zasadzie charakter zespołowy, gdyż sieć telekomunikacyjna stanowi łańcuch wzajemnych powiązań, wymagających kontaktów osób ją obsługujących pomiędzy sobą oraz z osobami z zewnątrz (abonentami, klientami).

warunki organizacyjne

Operator urządzeń nadawczych i telekomunikacyjnych pracuje w cyklu zmianowym, od 8 do 12 godzin, w dzień i w nocy, także w dni powszechnie wolne od pracy.

Praca operatora, ze względu na rygory zapewnienia nieprzerwanej pracy sieci, jest nadzorowana i oparta na określonych procedurach postępowania i instrukcjach.

Pewną swobodę działania ma operator urządzeń transmisji radiowych, jednak ogranicza się ona do spraw programowych. Kwestie techniczne są ściśle określone wymaganiami technicznymi, mającymi gwarantować wymaganą niezawodność transmisji programu radiowego.

Praca operatorów wiąże się głównie z odpowiedzialnością za wyposażenie i urządzenia.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Głównym zadaniem operatora urządzeń nadawczych i telekomunikacyjnych, jest zapewnienie ciągłej pracy urządzeń. Dlatego do podjęcia tego zawodu szczególnie predestynowane są osoby o raczej spokojnym usposobieniu i dużej odporności emocjonalnej, zwłaszcza w trudnych sytuacjach – w przypadku awarii urządzeń.

Znaczną część czasu i uwagi operator przeznaczają na obserwację i ocenę prawidłowości pracy urządzeń, do czego niezbędna jest zdolność koncentracji uwagi. W razie awarii i konieczności niezwłocznego przywrócenia funkcjonowania urządzeń niezbędnymi cechami są: zdolność logicznego rozumowania, umiejętność pracy w szybkim tempie oraz podzielność uwagi. Ten zestaw cech umożliwia operatorowi prawidłową analizę objawów awarii i skojarzenie ich z możliwymi przyczynami jej powstania, a także szybkie przywrócenie pracy urządzeń.

Czynnikami ułatwiającymi operatorowi wykonywanie zawodu oraz kształcenie lub szkolenie są zainteresowania techniczne. Dotyczy to wszystkich operatorów, bez względu na specjalność, w jakiej pracują. Zainteresowanie informatyką i obsługą komputera oraz językami obcymi ułatwia operatorom wykonywanie czynności zawodowych i stwarza większe możliwości awansowania i rozwoju kariery zawodowej.

Transport i łączność

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Praca operatora urządzeń nadawczych i telekomunikacyjnych zaliczana jest do prac lekkich, lecz tylko w odniesieniu do fizycznej strony tej pracy.

Ze względu na to, że warunki pracy w tym zawodzie wymagają odporności psychicznej, kandydaci są kierowani na odpowiednie badania psychologiczne.

Bardzo istotne – w różnym stopniu na poszczególnych stanowiskach – jest posiadanie dobrego słuchu (operator urządzeń transmisji radiowych, operator radiotelefonu) oraz dobrego wzroku (operator urządzeń transmisji telewizyjnych). Wymagany jest ogólnie dobry stan zdrowia i sprawność fizyczna.

Ze względu na możliwość pracy w polu promieniowania (ekrany monitorów komputerowych, nadajniki radiowe i telewizyjne, siłownie energetyczne, radiotelefony) operatorzy poddawani są okresowym badaniom lekarskim w celu kontroli stanu zdrowia (neurologicznym, okulistycznym, laryngologicznym, morfologia krwi).

Na stanowisku operatora urządzeń nadawczych i telekomunikacyjnych wymagana jest duża dyspozycyjność i sprawność ruchowa, dlatego wyklucza się możliwość pracy osób niepełnosprawnych.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Do podjęcia pracy w zawodzie operatora urządzeń nadawczych i telekomunikacyjnych niezbędne jest posiadanie wykształcenia co najmniej średniego o specjalności telekomunikacja, teletransmisja, radiokomunikacja lub teleinformatyka. Coraz częściej jednak – ze względu na szybki postęp techniczny i technologiczny – pracodawcy wymagają od kandydatów do pracy wykształcenia wyższego.

Do zawodu operatora przygotowują wyłącznie państwowe szkoły średnie oraz wyższe uczelnie techniczne.

MOŻLIWOŚĆ AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

Pozycja operatora w hierarchii zawodowej zależy od wykształcenia, doświadczenia, dodatkowych umiejętności, jak: znajomość informatyki i umiejętność obsługi komputera oraz rzeczywista znajomość języków obcych.

W zawodzie operatora możliwość awansu ogranicza się do układu podwładny-kierownik. Istnieją jednak duże możliwości awansu w skali całej firmy zatrudniającej operatorów, a są to na ogół bardzo duże firmy, np. Telekomunikacja Polska S.A., Telewizja Polska S.A., Polskie Radio S.A., Telewizja POLSAT.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

W zawodzie operatora urządzeń nadawczych i telekomunikacyjnych pracę mogą podejmować osoby w zasadzie nie starsze niż 40 lat. Ograniczenie takie wynika z wymaganej w przypadkach awaryjnych dużej odporności psychicznej, umiejętności pracy w szybkim tempie oraz podatności na zmiany, nowości techniczne i organizacyjne. Ograniczenie to nie jest bardzo rygorystyczne i pracę operatora mogą podejmować także osoby starsze (ok. 50. roku życia), jeżeli ich stan zdrowia jest dobry oraz mają wymagane kwalifikacje. Ponoszenie nakładów na przekwalifikowanie osób jeszcze starszych i ich szkolenie jest uznawane za nieuzasadnione, gdyż koszty kształcenia i szkolenia w dziedzinie telekomunikacji należą do bardzo wysokich.

Transport i łączność

ZAWODY POKREWNE

operator urządzeń elektrycznych
informatyk
telefonistka

LITERATURA

Bardzo przydatnymi dla osób zainteresowanych telekomunikacją są miesięczniki:
Przegląd Telekomunikacyjny
Świat Telekomunikacji
Telecom Forum.

Transport i łączność

MOŻLIWOŚCI ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Operator urządzeń nadawczych i telekomunikacyjnych** - (31302), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 289 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	31
Kujawsko-pomorskie	16
Lubelskie	8
Lubuskie	9
Łódzkie	17
Małopolskie	7
Mazowieckie	49
Opolskie	12
Podkarpackie	16

Podlaskie	10
Pomorskie	18
Śląskie	37
Świętokrzyskie	6
Warmińsko-mazurskie	19
Wielkopolskie	15
Zachodniopomorskie	19

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Operator urządzeń nadawczych i telekomunikacyjnych** wynosiła 26. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	2
Kujawsko-pomorskie	2
Lubelskie	0
Lubuskie	2
Łódzkie	2
Małopolskie	5
Mazowieckie	3
Opolskie	0
Podkarpackie	1

Podlaskie	0
Pomorskie	1
Śląskie	2
Świętokrzyskie	0
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	1
Zachodniopomorskie	5

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Operatorzy urządzeń nadawczych i telekomunikacyjnych wynosiło 2548,33. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	2170,02
Kujawsko-pomorskie	3105,09
Lubelskie	1811,31
Lubuskie	0
Łódzkie	1988,55
Małopolskie	2655,4
Mazowieckie	4076,37
Opolskie	1157,61
Podkarpackie	1375,55

Podlaskie	0
Pomorskie	2276,61
Śląskie	1871,97
Świętokrzyskie	1344
Warmińsko-mazurskie	1418,81
Wielkopolskie	1723,7
Zachodniopomorskie	2136,92

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Operatorzy urządzeń nadawczych i telekomunikacyjnych, wynosiła 3882. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	430
Kujawsko-pomorskie	19
Lubelskie	139
Lubuskie	0
Łódzkie	81
Małopolskie	112
Mazowieckie	1068
Opolskie	11
Podkarpackie	78

Podlaskie	0
Pomorskie	288
Śląskie	1370
Świętokrzyskie	11
Warmińsko-mazurskie	74
Wielkopolskie	128
Zachodniopomorskie	73

Transport i łączność

Transport i łączność

MONTER INSTALACJI I URZĄDZEŃ TELEKOMUNIKACYJNYCH (TELEMONTER)

kod: 725201

inne nazwy zawodu:

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Głównym celem pracy telemontera jest podłączenie abonenta do sieci oraz utrzymanie ciągłości działania urządzeń telegraficznych i dalekopisowych. Zajmuje się on przede wszystkim instalacją linii i aparatów łącznościowych. Są to głównie telefony, a także telegrafy i dalekopisy (zwane teletekstami).

Praca telemontera to ostatni etap instalacji linii telefonicznej lub dalekopisowej. Wcześniej odpowiednie służby firmy telekomunikacyjnej wykonują prace przygotowawcze, tzn. zakładają kable (np. pod ziemią, na słupach, w budynkach) i montują skrzynki kablowe.

Instalowanie telefonu rozpoczyna się od ustalenia miejsca jego podłączenia. Kolejną fazę stanowi odszukanie odpowiednich przyłączy - kabli zakończonych kostką. Każda kostka to 10 tzw. par, czyli miejsc, do których podłącza się daną linię. Telemonter sprawdza liczbę wolnych par na kablu i ustala pierwszą wolną parę. Następnie udaje się do tzw. szafy kablowej. Tam za pomocą mikrotelefonu (słuchawka monterska) łączy się z biurem badań firmy telekomunikacyjnej, które sprawdza parametry linii i - jeżeli wszystko funkcjonuje prawidłowo - włącza przygotowany wcześniej numer. Telemonter wraca do abonenta i instaluje gniazdko oraz aparat telefoniczny. Z założonego już aparatu dzwoni ponownie do biura badań i sprawdza, czy wszystko mieści się w określonych parametrach.

Nieco inaczej wygląda dzień pracy telemontera urządzeń telegraficznych i dalekopisowych. Telemonter udaje się do abonenta podstawowej instalacji i gniazdka przyłączeniowego. Sprawdza stan techniczny dalekopisu i programuje jego wizytówkę, czyli nazwę i adres użytkownika, które będą się pojawiać w każdej przesyłanej informacji. Następnie podłącza aparat do gniazdka i do prądu. Jego zadaniem jest również przeszkolenie nowego abonenta w obsłudze urządzenia.

Ze względu na małą liczbę nowo instalowanych urządzeń dalekopisowych telemonterzy zajmują się głównie konserwacją i naprawą aparatów już działających. Jeżeli nie ma zgłoszeń awarii wykonują po prostu bieżące przeglądy i konserwacje, średnio dwa razy w miesiącu dla każdego aparatu.

Obecnie zaczynają się pojawiać dodatkowe przystawki do komputerów, tzw. modemy, które umożliwiają pracę komputera jako dalekopisu. Telemonterzy są odpowiednio przeszkoleni także w obsłudze i naprawie tych urządzeń. W swojej pracy telemonter korzysta z podstawowych narzędzi, takich jak śrubokręty, kleszczyki, wiertarka, lutownica, oraz z przyrządów do wykrywania instalacji prądowych i mierników prądu.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Praca telemontera odbywa się w różnych miejscach. Głównie są to rozmaite budynki. Telefony i dalekopisy instaluje się w domach mieszkalnych, biurach, urzędach, szkołach, szpitalach, halach produkcyjnych itp. Może jednak zdarzyć się konieczność schodzenia do piwnic lub wchodzenia na dach. Część pracy wykonywana jest na wolnym powietrzu (skrzynki kablowe). W związku z różnorodnością tych miejsc, telemonterzy są narażeni na zmienną temperaturę powietrza, słabe oświetlenie (piwnice), a co gorsze - na upadki z wysokości i związane z tym urazy. Konieczność używania w pracy np. materiałów lutowniczych lub izolacji może powodować choroby skóry.

warunki społeczne

Transport i łączność

Praca telemontera jest pracą o charakterze usługowym. Jest indywidualna, mimo że w jej trakcie pracownik kontaktuje się z innymi służbami telekomunikacji (biuro badań). Bezpośredni kontakt ustny lub przez urządzenia telekomunikacyjne jest sporadyczny. Ogranicza się zwykle do konsultacji z abonentem co do umieszczenia aparatu telefonicznego czy dalekopisowego lub określenia rodzaju usterki.

warunki organizacyjne

Telemonter pracuje 8 godzin dziennie. Zwykle są to stałe godziny (7.⁰⁰ - 15.⁰⁰). Jedyne w przypadku pracowników mających dyżury w bazie dalekopisowej, gdzie zachodzi konieczność utrzymania ruchu ciągłego, praca ma charakter 4-zmianowy. Wymagana jest także praca w dni wolne i świąteczne, jeżeli przewiduje to harmonogram dyżurów. W wyjątkowych przypadkach (np. wybory, referendum) czas i liczba dyżurów mogą zostać zwiększone.

Telemonter pracuje głównie w terenie, co wymaga stałego przemieszczania się na małych odległościach. Pracownicy terenowi noszą specjalne kombinezony w barwach telekomunikacji, dzięki którym są łatwo rozpoznawalni. Daje to pewność, że ze skrzynek kablowych nie korzysta osoba do tego nie upoważniona. Roboczy kombinezon jest rzadko używany przez telemonterów urządzeń dalekopisowych, gdyż pracują oni głównie w pomieszczeniach biurowych i warsztatach.

Zwykle telemonter pełni funkcję szeregowego pracownika firmy. Jego praca ma charakter rutynowy. Czynności wykonywane są według ustalonych instrukcji i się powtarzają. Praca taka jest okresowo nadzorowana.

Pracownik jest odpowiedzialny za powierzone mu wyposażenie (aparaty, przyrządy, czasem służbowy samochód). Ponosi także społeczno-moralną odpowiedzialność za jakość usług, od których może zależeć np. prawidłowa praca innych ludzi. W przypadku udowodnienia mu nierzetelnego wykonania usługi u klienta może ponieść karę zgodną z regulaminem właściwym dla zakładu pracy, w którym jest zatrudniony.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Ze względu na główny cel pracy, jakim jest zakładanie instalacji łącznościowych, niezbędne w tym zawodzie są zainteresowania i uzdolnienia techniczne. W połączeniu z takimi cechami jak koordynacja wzrokowo-ruchowa, zręczność rąk i palców zdolności te umożliwiają sprawne i dokładne wykonanie przydzielonych zadań, czyli instalacji lub napraw uszkodzonego sprzętu. Ponadto czynności, które wykonuje telemonter, wymagają dokładności i precyzji. Pomyłka lub niedbale wykonane zadanie powodują złą jakość połączenia telefonicznego, wadliwe działanie licznika (straty finansowe abonenta lub telekomunikacji), częste usterki. Aby tego uniknąć i dokładnie wykonać pracę, telemonter musi także umieć podporządkować się ustalonym instrukcjom, regułom i przepisom.

Naprawianie aparatów dalekopisowych w warsztacie lub zakładanie skomplikowanej instalacji jest pracą rutynową i monotonna, która wymaga skupienia się na danym zadaniu, czyli koncentracji uwagi. Potrzebna jest też podzielność uwagi, która pozwala na jednoczesne kontrolowanie różnych sygnałów wzrokowych i słuchowych.

Podobnie jak większość prac terenowych, tak że praca telemontera wymaga częstego przerzucania się z jednej czynności na drugą i - jeżeli sytuacja tego wymaga - również szybkiego i sprawnego wykonywania zadań (pilna naprawa nagłej awarii).

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Praca telemontera zalicza się do prac średnio ciężkich. Największe znaczenie w tym zawodzie ma sprawność narządów słuchu i wzroku (ostrość wzroku, zdolność prawidłowego rozróżniania barw i widzenie stereoskopowe, jeżeli istnieje konieczność pracy na wysokości). Ważne są także ogólna dobra sprawność fizyczna, sprawność układów kostno-stawowego i mięśniowego.

Transport i łączność

Przeciwwskazaniami do pracy w tym zawodzie są poważne wady wzroku, słuchu, zaburzenia ośrodkowego układu nerwowego, padaczka, cukrzyca, zaburzenia równowagi i koncentracji, choroby układu krążenia, wady kręgosłupa. Do przeciwwskazań względnych można zaliczyć alergie skórne.

W zawodzie telemontera nie zatrudnia się osób niepełnosprawnych.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Do podjęcia pracy telemontera niezbędne jest co najmniej wykształcenie zawodowe o kierunku telekomunikacyjnym. Szkół zawodowych kształcących w tym zawodzie jest jednak coraz mniej. Obecnie są to głównie 5-letnie technika. Istnieje także możliwość kształcenia w trybie wieczorowym w 3-letnich technikach o takim kierunku. Mogą w nim kontynuować naukę osoby z wykształceniem zawodowym elektrycznym, elektronicznym, łącznościowym lub pokrewnym.

MOŻLIWOŚĆ AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

W zawodzie telemontera możliwości awansu są ograniczone. Osiąganie wyższych stopni (młodszy telemonter, starszy telemonter, instruktor techniczny) jest uzależnione od wyników w pracy oraz poziomu wykształcenia.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

W zawodzie telemontera mogą podejmować pracę osoby starsze - pod warunkiem dobrego stanu zdrowia oraz odpowiednich kwalifikacji. Górna granica wieku tych osób nie powinna jednak przekraczać 50 lat.

ZAWODY POKREWNE

mechanik maszyn i urządzeń
elektromonter
mechanik precyzyjny
elektromechanik
inżynier telekomunikacji
monter sprzętu elektronicznego

LITERATURA

Janina Skoczylas, *Eksploatacja telekomunikacyjna*, WSiP, Warszawa 1996

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚĆ ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Telemonter** - (7240401), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 3059 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	240
Kujawsko-pomorskie	202
Lubelskie	164
Lubuskie	108
Łódzkie	152
Małopolskie	146
Mazowieckie	497
Opolskie	119
Podkarpackie	123

Podlaskie	94
Pomorskie	153
Śląskie	464
Świętokrzyskie	33
Warmińsko-mazurskie	142
Wielkopolskie	263
Zachodniopomorskie	159

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Telemonter** wynosiła 18. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	0
Kujawsko-pomorskie	2
Lubelskie	1
Lubuskie	0
Łódzkie	1
Małopolskie	0
Mazowieckie	3
Opolskie	0
Podkarpackie	2

Podlaskie	0
Pomorskie	0
Śląskie	5
Świętokrzyskie	4
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Instalatorzy i konserwatorzy urządzeń telegraficznych i telefonicznych wynosiło 2729,44. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	2576,47
Kujawsko-pomorskie	2472,88
Lubelskie	3054,03
Lubuskie	2992,32
Łódzkie	2846,14
Małopolskie	2509,15
Mazowieckie	2938,74
Opolskie	2547,82
Podkarpackie	1726,35

Podlaskie	2260,8
Pomorskie	2565,43
Śląskie	2866,75
Świętokrzyskie	2731,43
Warmińsko-mazurskie	3146,61
Wielkopolskie	1805,45
Zachodniopomorskie	2983,3

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Instalatorzy i konserwatorzy urządzeń telegraficznych i telefonicznych, wynosiła 5657. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	608
Kujawsko-pomorskie	361
Lubelskie	88
Lubuskie	268
Łódzkie	146
Małopolskie	1290
Mazowieckie	634
Opolskie	114

Podkarpackie	51
Podlaskie	12
Pomorskie	252
Śląskie	1113
Świętokrzyskie	195
Warmińsko-mazurskie	435
Wielkopolskie	15
Zachodniopomorskie	75

Transport i łączność

Transport i łączność

TELEFONISTKA

kod: 422301

inne nazwy zawodu:

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Głównym celem pracy telefonistki jest połączenie rozmowy dwóch abonentów telefonicznych. Telefonistki pracują tam, gdzie nie jest możliwe realizowanie połączeń w ruchu automatycznym.

W zawodzie telefonistki można wyróżnić dwa stanowiska: telefonistka w centrali (międzymiastowej i międzynarodowej) i telefonistka w biurze (instytucji, przedsiębiorstwie). Jakkolwiek główny cel pracy jest taki sam na obu stanowiskach, to różnią się one zakresem i warunkami pracy.

Nowoczesne centrale wyposażone są w elektroniczne terminale, z wyglądu przypominające komputer, do których dołączone są słuchawki i mikrofon. Składają się z monitora oraz specjalistycznej klawiatury. Umożliwiają łączenie jednocześnie sześciu rozmów oraz kontrolowanie ich czasu i przebiegu. W taki sprzęt wyposażone są głównie centrale Telekomunikacji Polskiej S.A. Jest to zwykle kilkadziesiąt terminali połączonych ze sobą w sieć.

Po zgłoszeniu się abonenta zamawiającego rozmowę, telefonistka wprowadza jego dane na monitor oraz zapisuje je na kartce. Następnie dzwoni do zamawiającego abonenta w celu potwierdzenia zamówienia. Ma to na celu wyeliminowanie pomyłki. Kolejnym krokiem jest połączenie się z zamawianym numerem i bezpośrednie połączenie rozmowy.

Po zakończeniu rozmowy telefonistka dzwoni jeszcze raz do zamawiającego i informuje go o czasie rozmowy oraz jej cenie.

W biurach, instytucjach, dużych firmach coraz częściej będą się pojawiać takie nowoczesne urządzenia. Wciąż jednak funkcjonują proste centrale wyposażone w tradycyjną słuchawkę, tarczę wybierającą i szereg przycisków. Telefonistki w biurach obsługują zwykle abonentów wewnętrznych. W zależności od potrzeb liczba numerów wewnętrznych waha się od kilku do kilkuset.

Telefonistki biurowe łączą rozmowy z zewnątrz z numerami wewnętrznymi. Abonenci wewnętrzni mają natomiast już bardziej zautomatyzowaną możliwość dzwonienia - tzw. wyjście przez „0” lub inną cyfrę. Jeśli tej możliwości nie ma, to rozmowy wychodzące - tzn. abonenta dzwoniącego z biura z abonentem spoza instytucji - również są łączone przez telefonistkę. Do zadań telefonistek biurowych należy również zamawianie rozmów międzymiastowych i międzynarodowych do miejscowości nie posiadających numerów kierunkowych. Połączenie takie jest możliwe dzięki pracy telefonistek z centrali. Oprócz zamawiania rozmów, telefonistki biurowe zamawiają telegramy dla abonentów wewnętrznych i udzielają informacji, np. o numerach kierunkowych. Do zadań telefonistek może również należeć realizowanie dodatkowych usług (np. budzeń), sprawdzanie prawidłowości przesyłania faksów oraz rejestr prowadzonych rozmów.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Miejszem pracy telefonistek jest centrala telefoniczna lub specjalnie do tego celu przeznaczone pomieszczenie w biurowcu. Praca telefonistki biurowej jest spokojna chociaż monotonna. Natomiast telefonistka w centrali narażona jest na hałas wynikający z prowadzenia jednocześnie rozmów przez inne pracujące obok osoby. Ponadto występuje zagrożenie przewlekłymi chorobami narządu głosu, związanymi z nadmiernym wysiłkiem głosowym.

warunki społeczne

Transport i łączność

Praca telefonistki jest pracą indywidualną. Kontakty z ludźmi są ograniczone głównie do rozmów za pomocą urządzeń telekomunikacyjnych. Może się jednak zdarzyć, że telefonistki w centrali pracujące przy połączonych w sieci terminalach będą miały pracę podzieloną na wykonywanie określonych czynności, jedna będzie przyjmować zamówienia, a inna je realizować.

warunki organizacyjne

Czas i godziny pracy telefonistek są uzależnione od charakteru firmy, w której pracują. Jeśli jest to biuro lub urząd, którego godziny pracy są stałe, to również praca telefonistek ogranicza się do tych godzin.

Natomiast praca telefonistek w centralach międzymiastowych i międzynarodowych jest pracą zmianową w ruchu ciągłym. Cykl pracy to 3 zmiany: 7-godzinne w ciągu dnia i do 10 godzin w nocy. Ze względu na ruch ciągły wymagana jest praca w dni wolne i świąteczne.

Praca telefonistek ma charakter zrutynizowany, czynności wykonywane są według standardowych procedur.

Praca w tym zawodzie jest okresowo nadzorowana, nowoczesne centrale wyposażone są w odpowiednie funkcje, które umożliwiają ściśle kontrolowanie wykonywanej pracy.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Praca telefonistek jest zdecydowanie zrutynizowana. Przez szereg godzin powtarzają one te same, ściśle określone czynności. Z tego względu bardzo ważna w tym zawodzie jest umiejętność pracy w warunkach monotonicznych, a także zdolność koncentracji uwagi.

Niezbędnymi sprawnościami w tym zawodzie są ostrość słuchu i wzroku. Ta ostatnia cecha jest szczególnie ważna w nowoczesnych centralach, gdzie podstawowym narzędziem pracy jest monitor. Równie ważną sprawnością jest koordynacja wzrokowo-ruchowa, czyli jednoczesne współdziałanie narządu wzroku i ruchu (rąk) - ważne przy wybieraniu zamawianych numerów za pomocą klawiatury, przycisków bądź tarczy wybierającej.

W telefonicznych godzinach szczytu pracownica łączy duże ilości rozmów - w centrali lub terminalu prowadzona jest maksymalnie możliwa liczba rozmów. Godziny takie wymagają od telefonistki umiejętności pracy w szybkim tempie oraz dużej podzielności uwagi. Musi ona przecież śledzić prawidłowość realizowanych właśnie połączeń. Z tego samego powodu dobrze jest, jeśli potrafi łatwo przechodzić od jednej czynności do innej.

Praca telefonistek to nie tylko łączenie rozmów, ale także udzielanie informacji, np. o numerach kierunkowych czy obowiązującym cenniku usług. Dlatego przydatna jest dobra pamięć pozwalająca na udzielenie abonentowi szybkiej informacji bez konieczności sprawdzania jej w spisach numerów lub cenniku.

W pracy telefonistki przydatne są zainteresowania o charakterze urzędniczym, przejawiające się w sprawnej obsłudze urządzeń biurowych i komunikacyjnych (fax, telefon) oraz wypełnianiu druków i formularzy. Jeśli telefonistka obsługuje nowoczesną centralę, to może jej się przydać pewna doza zainteresowań informatycznych, umożliwiająca lepsze zrozumienie działania obsługiwanego sprzętu.

Przydatne jest również, szczególnie w centralach międzynarodowych, zainteresowanie językami obcymi i geografiami - ułatwia orientację w położeniu geograficznym kraju, z którym łączy rozmowę i wybór języka, którym będzie się posługiwać.

Telefonistka ponosi moralną i społeczną odpowiedzialność za realizowane rozmowy. Jej błąd czy pomyłka naraża abonenta na stratę czasu, a często także na niemożność wykonywania własnej pracy.

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Praca telefonistki zalicza się do prac lekkich. Ma ona charakter siedzący. Największe znaczenie ma w tym zawodzie dobra sprawność narządów wzroku i słuchu. Przeciwwskazaniami do pracy w zawodzie

Transport i łączność

telefonistki, oprócz wad wzroku i słuchu, są także wady wymowy, nerwice, padaczka, choroby psychiczne oraz zaburzenia ośrodkowego układu nerwowego.

W zawodzie telefonistki mogą być zatrudnione osoby z dysfunkcją kończyn dolnych lub poruszające się na wózkach inwalidzkich pod warunkiem zgody lekarza ortopedy i posiadania wyżej wymienionych sprawności.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

W zawodzie telefonistki pracują osoby z wykształceniem zawodowym, jednak obecnie pracodawcy coraz częściej wymagają wykształcenia średniego. Nie jest wymagana określona specjalizacja, ale osoby, które ukończyły szkołę o profilu łącznościowym będą miały niewątpliwie większe szanse znalezienia pracy. Telefonistki zatrudnione w centrali międzynarodowej lub zagranicznej firmie powinny znać język obcy w stopniu podstawowym. Preferowane języki to angielski, niemiecki i francuski.

MOŻLIWOŚĆ AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

W zawodzie telefonistki nie ma możliwości awansu w znaczeniu osiągnięcia coraz wyższych stopni w hierarchii organizacyjnej.

MOŻLIWOŚCI PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

W zawodzie telefonistki znajdują pracę przede wszystkim kobiety. Preferowany wiek zatrudnianej osoby - do 35 lat. Istnieje jednak możliwość podjęcia pracy w zawodzie przez osoby starsze, głównie w biurach i urzędach, pod warunkiem spełniania wymagań zdrowotnych.

ZAWODY POKREWNE

repcjonistka
maszynista
sekretarka
inkasent
lektor
portier

LITERATURA

Skoczylas J., *Eksploatacja telekomunikacyjna*, Wyd. Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa 1996.
Łączność, tygodnik TP S.A.
Poczta Polska, tygodnik

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚCI ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Telefonistka** - (4220301), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 3921 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	289
Kujawsko-pomorskie	251
Lubelskie	270
Lubuskie	190
Łódzkie	185
Małopolskie	307
Mazowieckie	532
Opolskie	93
Podkarpackie	200

Podlaskie	128
Pomorskie	183
Śląskie	497
Świętokrzyskie	81
Warmińsko-mazurskie	216
Wielkopolskie	336
Zachodniopomorskie	163

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Telefonistka** wynosiła 383. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	18
Kujawsko-pomorskie	8
Lubelskie	2
Lubuskie	0
Łódzkie	224
Małopolskie	0
Mazowieckie	51
Opolskie	2
Podkarpackie	3

Podlaskie	7
Pomorskie	27
Śląskie	25
Świętokrzyskie	2
Warmińsko-mazurskie	5
Wielkopolskie	6
Zachodniopomorskie	3

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Telefoniści wynosiło 1849,62. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	1427,29
Kujawsko-pomorskie	2094,46
Lubelskie	2108,03
Lubuskie	1164,03
Łódzkie	1655,65
Małopolskie	1473,08
Mazowieckie	2290,64
Opolskie	2092,47
Podkarpackie	1404,67

Podlaskie	1320,67
Pomorskie	1917,69
Śląskie	1801,92
Świętokrzyskie	2013,59
Warmińsko-mazurskie	1594,94
Wielkopolskie	1440,29
Zachodniopomorskie	1387,54

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Telefoniści, wynosiła 6743. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	311
Kujawsko-pomorskie	376
Lubelskie	287
Lubuskie	56
Łódzkie	375
Małopolskie	438
Mazowieckie	1612
Opolskie	174
Podkarpackie	256

Podlaskie	211
Pomorskie	404
Śląskie	1356
Świętokrzyskie	154
Warmińsko-mazurskie	188
Wielkopolskie	477
Zachodniopomorskie	68

Transport i łączność

XVII.H.POCZTA

EKSPEDIENT POCZTOWY

kod: 414102

inne nazwy zawodu:

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Ekspedienta pocztowy wykonuje czynności związane z gromadzeniem przesyłek pocztowych, przygotowaniem ich do ekspedycji, załadunkiem i wyładunkiem ze środków transportu, przemieszczaniem i konwojowaniem.

Ekspedient zbiera listy ze skrzynek pocztowych umieszczonych w różnych punktach swojego rejonu, odbiera przesyłki znajdujące się w danym urzędzie pocztowym, gdzie na miejscu je stempluje, a następnie kompletuje poszczególne paczki, listy i wkłada do worków. W trakcie ich segregowania musi zwracać uwagę na to czy list, paczka nie są uszkodzone, a zauważone usterki zgłosić przełożonemu. Kolejną jego czynnością jest transportowanie i nadzorowanie ich załadunku do środków komunikacyjnych (kolejowych, drogowych, lotniczych, morskich itp.). Wykonuje podobne czynności w wypadku przemieszczania ładunków w kierunku odwrotnym, tj. ze środków transportu do urzędu pocztowego. Tak więc ekspedient odbiera i dokonuje wyładunku przesyłek pocztowych np. z pociągu, a następnie transportuje i nadzoruje przewóz przesyłek do urzędu pocztowego, gdzie dokonuje wstępnego rozbioru i dostarcza je do poszczególnych rozdzielni.

Gdy urząd pocztowy znajduje się blisko, np. stacji kolejowej, to do transportowania używa wózków ręcznych, elektrowózków, przenośników taśmowych. Do pokonywania większych odległości, przykładowo przy opróżnianiu skrzynek pocztowych, wykorzystuje samochód. Może być to jego prywatny samochód, wówczas nie musi posiadać zawodowego prawa jazdy.

Praca ekspedienta pocztowego polega głównie na wykonywaniu czynności ruchowych, a zwłaszcza na podnoszenie i przenoszenie ładunków oraz pchaniu i ciągnięciu wózków. Czynności wykonywane przez ekspedienta wymagają zaangażowania również zmysłów, głównie wzroku i słuchu.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Ekspedient pracuje w różnych miejscach - w magazynach urzędu pocztowego, na rampach i peronach kolejowych. Narażony jest na zmienną temperaturę i zanieczyszczenie powietrza pyłem oraz na hałas. Niebezpieczne sytuacje tworzą też przemieszczające się środki transportu i ruchome części urządzeń przeładunkowych.

Ekspedient narażony jest na ryzyko chorób zawodowych, a w szczególności na przewlekłe choroby narządu ruchu - dyskopatia oraz żylaki kończyn dolnych czy też choroby obwodowego układu nerwowego. Choroby te są skutkiem podnoszenia i przenoszenia ciężkich ładunków pocztowych. Praca w zmiennych warunkach pogodowych sprzyja występowaniu schorzeń górnych dróg oddechowych. Ponadto z tą pracą wiąże się podwyższone ryzyko wypadków przy pracy, takich jak mechaniczne uszkodzenie ciała i złamanie kończyn.

warunki społeczne

Praca ekspedienta ma charakter zespołowy.

warunki organizacyjne

Ekspedient pracuje w systemie tryzmianowym, zarówno w dzień, jak i w nocy. Ponadto konieczne jest przystępowanie do pracy w dni wolne od pracy.

Transport i łączność

Jest to praca ściśle nadzorowana. Ekspedient powinien wykonywać swą pracę z należytą starannością, gdyż ponosi odpowiedzialność finansową w razie uszkodzenia przesyłki. W pracy używa zwykłego ubrania roboczego.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Ze względu na to, że praca ekspedienta polega na podnoszeniu i przenoszeniu niekiedy bardzo ciężkich ładunków, niezbędna jest wytrzymałość na długotrwały wysiłek. Wykonywane czynności wymagają również koordynacji wzrokowo-ruchowej, a także zręczności rąk i palców.

Zespołowy charakter pracy sprawia, że istotna jest umiejętność współdziałania z innymi pracownikami. Praca odbywa się również w godzinach nocnych - trzeba więc mieć odpowiednią ostrość wzroku i zdolność widzenia o zmroku.

Czynności ekspedienta są rutynowe i stosunkowo proste.

Wykonywanie zawodu ułatwiają zainteresowania techniczne i urzędnicze.

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE.

Praca w tym zawodzie należy do prac bardzo ciężkich. najbardziej charakterystyczne są bowiem czynności związane z przemieszczaniem ładunków, takie jak podnoszenie i przenoszenie ładunków oraz pchanie i ciągnięcie wózków z załadowanymi przesyłkami. Dlatego największe znaczenie ma wysoka ogólna wydolność fizyczna, duża sprawność układu kostno-stawowego oraz układu mięśniowego. Przydatna jest także duża sprawność układu krążenia oraz odpowiednia sprawność narządu wzroku (słabe oświetlenie w czasie pracy nocą).

Do pracy w tym zawodzie nie przyjmuje się osób cierpiących na schorzenia narządu ruchu, poważne choroby układu oddechowego i sercowo-naczyniowego. Względne przeciwwskazania dotyczą takich schorzeń, jak choroby krwi, choroba tarczycy i żyłaki. Przeciwwskazaniem są również mała wytrzymałość fizyczna i płaskostopie.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Warunkiem zatrudnienia jest ukończenie zasadniczej szkoły zawodowej (rodzaj szkoły nie ma znaczenia) Przed podjęciem pracy na konkretnym stanowisku pracy, trzeba jeszcze ukończyć wewnątrzzakładowy kurs dla ekspedientów pocztowych. najchętniej zatrudniani są do tej pracy młodzi mężczyźni.

MOŻLIWOŚĆ AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

W zawodzie tym istnieje tylko możliwość awansu poziomego, polegającego na uzyskaniu wyższych kategorii zaszerzgowania, a więc wyższych płac, przez osoby o dłuższym stażu pracy lub osiągające lepsze rezultaty w pracy. Formą awansu może być również podjęcie pracy w firmie kurierskiej.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

Górna granicą wieku kandydatów do zawodu jest 40 lat.

ZAWODY POKREWNE

ekspedytor
magazynier
spedytor
sprzedawca hurtowy

Transport i łączność

pakowacz ręczny

LITERATURA

Poczta Polska - tygodnik

Technika i Eksploatacja Poczty - kwartalnik

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚĆ ZATRUDNIENIA I PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Ekspedient pocztowy** - (4140202), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 892 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	98
Kujawsko-pomorskie	30
Lubelskie	45
Lubuskie	34
Łódzkie	94
Małopolskie	71
Mazowieckie	65
Opolskie	28
Podkarpackie	51

Podlaskie	8
Pomorskie	35
Śląskie	162
Świętokrzyskie	8
Warmińsko-mazurskie	23
Wielkopolskie	82
Zachodniopomorskie	58

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Ekspedient pocztowy** wynosiła 57. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	2
Kujawsko-pomorskie	4
Lubelskie	2
Lubuskie	1
Łódzkie	2
Małopolskie	0
Mazowieckie	18
Opolskie	0
Podkarpackie	1

Podlaskie	2
Pomorskie	12
Śląskie	0
Świętokrzyskie	11
Warmińsko-mazurskie	2
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Doręczyciele pocztowi i pokrewni wynosiło 1871,99. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	1862,44
Kujawsko-pomorskie	1892,92
Lubelskie	1803,88
Lubuskie	1816,69
Łódzkie	1791,3
Małopolskie	2025,9
Mazowieckie	1964,24
Opolskie	1554,86
Podkarpackie	1796,71

Podlaskie	1653,29
Pomorskie	2023,2
Śląskie	1881,39
Świętokrzyskie	1733,39
Warmińsko-mazurskie	1794,2
Wielkopolskie	1755,18
Zachodniopomorskie	1832,09

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Doręczyciele pocztowi i pokrewni, wynosiła 31554. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	2046
Kujawsko-pomorskie	1588
Lubelskie	1947
Lubuskie	760
Łódzkie	2223
Małopolskie	3675
Mazowieckie	6126
Opolskie	402
Podkarpackie	2117

Podlaskie	1182
Pomorskie	1660
Śląskie	2397
Świętokrzyskie	875
Warmińsko-mazurskie	1540
Wielkopolskie	2044
Zachodniopomorskie	972

Transport i łączność

Transport i łączność

ASYSTENT USŁUG POCZTOWYCH

kod: 421301

inne nazwy zawodu:

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Asystent pocztowy świadczy usługi pocztowe. Zadania i czynności realizowane na tym stanowisku mają charakter uniwersalny, co oznacza, że każda usługa może być wykonywana na wszystkich równorzędnych miejscach pracy. Istnieje jednak pewna specjalizacja. Dotyczy ona zwłaszcza dużych urzędów pocztowych, gdzie wyodrębnione są następujące stanowiska:

asystent pocztowy - okienko kasowe,
asystent pocztowy - przyjmowanie listów,
asystent pocztowy - przyjmowanie paczek i EMS - Pocztex,
asystent pocztowy - sprzedaż pozapocztowa.

Asystent pocztowy zatrudniony w okienku kasowym przyjmuje wpłaty i dokonuje wypłat pieniężnych. Wpłaty przyjmuje z tytułu przekazów pocztowych, utargów sklepowych, abonamentu radiowo-telewizyjnego, rachunków telefonicznych, czynszów mieszkaniowych, rachunków energetycznych, podatku drogowego i składek ubezpieczeniowych. Wypłaty dokonuje z tytułu realizacji czeków, przekazów emerytalnych i rentowych oraz przekazów pocztowych. Ponadto przyjmuje wpłaty i dokonuje wypłat oszczędnościowych i czekowych PKO. W pracy wykorzystuje między innymi datowniki i kalkulatory oraz utrastery banknotów.

Asystent zatrudniony na stanowisku przyjmowania listów przyjmuje i wydaje przesyłki listowe oraz sprzedaje znaczki i karty pocztowe. Głównie przyjmuje przesyłki polecone i zwykłe o nietypowych rozmiarach, wydaje przesyłki awizowane i przesyłki „POSTE RESTANTE”, a także sprzedaje znaczki pocztowe i skarbowe oraz karty pocztowe i okolicznościowe. Na tym stanowisku pracy asystent posługuje się datownikiem, kalkulatorem, wagą listową i maszyną do frankowania.

Kolejne stanowisko to przyjmowanie paczek. W tym wypadku praca asystenta polega na przyjmowaniu paczek nadawanych pojedynczo, listów wartościowych oraz przesyłek nadawanych w systemie EMS - Pocztex. Ponadto zabezpiecza on paczki i listy wartościowe nalepkami lub lakiem, a także zajmuje się sprzedażą znaczków pocztowych. Na tym stanowisku asystent wykorzystuje w pracy datowniki, kalkulator, wagę oraz lakownicę elektryczną.

Na stanowisku sprzedaży pozapocztowej prowadzona jest sprzedaż drobnych towarów, takich jak gazety, czasopisma, książki, artykuły biurowe i artykuły kosmetyczno - chemiczne.

Ponadto w okienku pocztowym można nadać telegram pocztowy oraz nabyć karty drogowe i telefoniczne.

W ostatnim czasie rozszerzono zadania asystenta pocztowego w zakresie usług finansowych. Wśród nich można wyróżnić: obsługę na rzecz Banku Poczтового, udzielanie kredytów z Banku Poczowego, realizacja wypłat pieniężnych z rachunków oszczędnościowo-rozliczeniowych innych banków, z którymi Poczta Polska zawarła umowy, wypłacanie zasiłków przyznawanych przez Powiatowe Urzędy Pracy i Miejskie, Powiatowe Ośrodki Pomocy Rodzinie oraz obsługa książeczek czekowych i bankowych.

Należy zaznaczyć, że obecnie wszystkie stanowiska pracy asystenta pocztowego wyposażone są w sprzęt komputerowy, który umożliwi sprawną realizację powierzonych zadań. Pracownicy poczty w swojej pracy wykorzystują również fax i kserokopiarkę.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Asystent pracuje w urzędach pocztowych, w salach, w których obsługiwani są klienci. Czynnikiem uciążliwym, przeszkadzającym w pracy jest zwiększony poziom hałasu, wynikający z obecności licznych klientów oraz pracującego sprzętu biurowego. Charakterystycznym dla materialnego środowiska pracy jest również zmienna temperatura powietrza oraz intensywne oświetlenie sali. W małych oddziałach uciążliwymi czynnikami występującymi na stanowisku pracy są między innymi

Transport i łączność

ograniczone, wąskie przestrzenie, dojścia i przejścia. W związku z występującymi warunkami pracy asystent pocztowy narażony jest na uszkodzenie słuchu, narządu ruchu, nerwice i depresje.

warunki społeczne

Praca w tym zawodzie ma charakter indywidualny. Każdy asystent wykonuje swe czynności samodzielnie, niezależnie od pracy innych pracowników. Jego praca polega na świadczeniu usług bezpośrednio na rzecz klientów, zatem kontakty z ludźmi są bardzo intensywne i niezbędne. W pracy tej występuje ryzyko powstawania konfliktów np. na tle negatywnej oceny przez klienta poziomu obsługi.

warunki organizacyjne

Praca trwa 8 godzin dziennie i wykonywana jest w trybie zmianowym, najczęściej na dwie zmiany, poranną i popołudniową. Pełnienie dyżurów w dni wolne od pracy i święta zależy od zapotrzebowania na usługi pocztowe i z reguły ma miejsce w dużych oddziałach. Należy zaznaczyć, że coraz więcej małych oddziałów pocztowych powstaje na terenach supermarketów. Ich czas pracy odpowiada godzinom pracy sklepu. Praca asystenta pocztowego jest pracą rutynową, ściśle nadzorowaną. Pracownik musi postępować według ściśle określonych procedur (sposobów) działania, a efekty jego pracy podlegają kontroli już w trakcie jej wykonywania.

Asystent pocztowy odpowiada finansowo za dokonywane przez siebie wypłaty i przyjmowane wpłaty pieniędzy oraz rozliczenie sprzedanych znaczków pocztowych, kart pocztowych itp. Ponadto odpowiada za dobre imię firmy, gdyż klient właśnie poprzez pracę asystenta pocztowego kształtuje swoje wyobrażenie o funkcjonowaniu poczty.

Obecnie asystent pocztowy nie podlega służbie mundurowej, jednak zobowiązany jest pracować w stroju reprezentacyjnym, firmowym.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Zakres czynności wykonywanych przez asystenta pocztowego jest dość zróżnicowany - wymaga to zatem podzielności uwagi, łatwości przerzucania się z jednej czynności na drugą. Jest to szczególnie istotna umiejętność w wypadku pracy w okienku kasowego. W pracy asystent musi dokonywać licznych manipulacji różnymi drobnymi przedmiotami, takimi jak pieniądze, znaczki, blankiety, co wymaga odpowiednio dużej zręczności palców. Niezbędna jest także umiejętność pracy w warunkach monotonicznych, gdyż czynności wykonywane przez asystentów są powtarzane wielokrotnie w ciągu dnia pracy, co wymaga od nich wytrwałości i cierpliwości.

Ze względu na możliwość pojawienia się fałszywych pieniędzy lub znaczków pocztowych trzeba w tym zawodzie mieć dobry wzrok i charakteryzować się spostrzegawczością. Pożądane są również uzdolnienia rachunkowe np. w wypadku przeliczania przyjętych przesyłek, przeliczania pieniędzy lub kontrolowania sum różnych rachunków. Nie mniej ważna jest dokładność w pracy, zwłaszcza, że praca ta wymaga ścisłego trzymania się określonych procedur (np. wypłacanie kwot pieniężnych musi być poprzedzone sprawdzeniem tożsamości osoby pobierającej, a następnie wypłata powinna być odpowiednio zarejestrowana). Brak odpowiedniej staranności może być bowiem źródłem odpowiedzialności finansowej pracownika.

Ze względu na ściśle nadzorowaną pracę asystent pocztowy winien posiadać umiejętność podporządkowania się narzuconym regułom zachowania lub ścisłym instrukcjom.

Istotną umiejętnością jest też łatwość komunikowania się z ludźmi umiejętność porozumiewania się z ludźmi (zwłaszcza, gdy klienci zwracają się z prośbą o informację lub radę). W okresie spiętrzenia płatności i wydłużonych kolejek w urzędach pocztowych asystenci powinni wykazać się umiejętnością pracy w szybkim tempie i odpornością emocjonalną.

Podjęciu pracy w tym zawodzie sprzyjają zainteresowania urzędnicze, przy wykorzystaniu wiedzy z zakresu matematyki, poprawnej polszczyzny, psychologii.

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Praca w tym zawodzie jest pracą lekką. Wyjątkiem jest praca na stanowisku przyjmowania paczek, którą zalicza się do prac średnio ciężkich, (występują takie czynności jak podnoszenie i przenoszenie paczek).

Największe znaczenie w tym zawodzie ma duża sprawność narządu wzroku, szczególnie istotna w wypadku pracy w okienku kasowym (wpłaty i wypłaty kwot pieniężnych). Ponadto przydatna jest

Transport i łączność

duża sprawność narządu słuchu. Ważna jest również dobra kondycja fizyczna, zwłaszcza w przypadku osób zajmujących się paczkami.

Nie mogą być zatrudnione osoby ze schorzeniami psychicznymi i wadami słuchu i wadami wzroku nie poddającymi się korekcji oraz z wadami wymowy.

Osoby niepełnosprawne, z dysfunkcją kończyn dolnych i poruszające się na wózkach inwalidzkich, mogą być zatrudnione w okienku kasowym i okienku przyjmowania listów. W praktyce jednak w większości urzędów pocztowych na razie nie ma takich możliwości, głównie z powodu wąskich przejść między stanowiskami.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Warunkiem przyjęcia do pracy jest wykształcenie średnie. Coraz częściej jednak na to stanowisko zatrudniane są osoby z wyższym wykształceniem, a osoby już pracujące zobowiązane są do podnoszenia kwalifikacji zawodowych. Zatrudniani są zarówno absolwenci szkół średnich zawodowych o kierunkach telekomunikacyjnych jak również liceum ogólnokształcącego, a także osoby kończące wyższe uczelnie. Zatrudnienie na konkretnym stanowisku pracy jest poprzedzone ukończeniem wewnątrzzakładowego kursu asystentów. Ponadto kandydaci muszą uzyskać pozytywny wynik testów psychologicznych. W celu zapewnienia sprawnej i kulturalnej pracy asystenci pocztowi szkoleni są w zakresie "sztuki obsługi klienta". Zwiększone zadania z tytułu rozszerzonych usług finansowych powodują konieczność zdobywania wiedzy z zakresu bankowości, finansów np.: kurs - "kasjer walutowy" czy licencja agenta ubezpieczeniowego. Praca przy komputerze wymaga od nich znajomości obsługi sprzętu komputerowego, z którą zapoznają się podczas kursów.

MOŻLIWOŚCI AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

W zawodzie tym istnieją ograniczone możliwości awansu pionowego w hierarchii organizacyjnej przedsiębiorstwa. Doświadczeni asystenci pocztowi, mający wyższe wykształcenie coraz częściej awansowani są na stanowiska kierownicze. Natomiast możliwość awansu poziomego, polegająca na uzyskaniu wyższych kategorii zaszeregowania, a więc wyższych płac, istnieje wśród osób o dłuższym stażu pracy lub osiągającym lepsze wyniki w pracy.

MOŻLIWOŚCI PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

Pracę tę mogą podjąć osoby znajdujące się w zróżnicowanym przedziale wiekowym. Niemniej najchętniej zatrudniani są ludzie młodzi, zaraz po szkole.

ZAWODY POKREWNE

kasjer
sprzedawca w handlu detalicznym,
kolektor,
specjalista ds. rachunkowości
informator handlowy,
agent ubezpieczeniowy

LITERATURA

Poczta Polska - tygodnik
Technika i Eksploatacja Poczty - kwartalnik

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚĆ ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Zawód asystenta pocztowego kojarzy się jednoznacznie z „Poczta Polska” S.A. W chwili obecnej, jest to jedyna możliwość uzyskania pracy w tym zawodzie. Zawód asystenta pocztowego jest dość często spotykany. Liczba tych pracowników jest proporcjonalna do liczby urzędów pocztowych, których jest co najmniej kilka tysięcy. W najbliższym czasie nie należy spodziewać się istotnego wzrostu zatrudnienia, bardziej prawdopodobna jest raczej stabilizacja liczby zatrudnionych. Nowe miejsca pracy w tym zawodzie powstają najczęściej w małych oddziałach otwieranych w supermarketach.

Obecnie jest więcej chętnych do podjęcia pracy niż wolnych etatów. Stosunkowo najtrudniej o pracę w tym zawodzie w województwach, w których notuje się najwyższą stopę bezrobocia. Są to w szczególności województwa: pomorskie, zachodnio-pomorskie, podlaskie. Z drugiej strony najłatwiej o zatrudnienie w województwach najbardziej uprzemysłowionych i wielkomiejskich, charakteryzujących się najniższą stopą bezrobocia np.: mazowieckie, wielkopolskie, śląskie.

Płace są stosunkowo niskie i kształtują się na niższym poziomie niż średnia płaca krajowa.

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Asystent pocztowy** - (4210101), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 1192 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	175
Kujawsko-pomorskie	65
Lubelskie	66
Lubuskie	42
Łódzkie	38
Małopolskie	50
Mazowieckie	146
Opolskie	34
Podkarpackie	90

Podlaskie	40
Pomorskie	91
Śląskie	96
Świętokrzyskie	28
Warmińsko-mazurskie	55
Wielkopolskie	126
Zachodniopomorskie	50

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Asystent pocztowy** wynosiła 193. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	3
Kujawsko-pomorskie	82
Lubelskie	6
Lubuskie	7
Łódzkie	5
Małopolskie	4
Mazowieckie	7
Opolskie	1
Podkarpackie	10

Podlaskie	3
Pomorskie	26
Śląskie	17
Świętokrzyskie	12
Warmińsko-mazurskie	8
Wielkopolskie	2
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Kasjerzy i sprzedawcy biletów wynosiło 1900,88. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	1878,87
Kujawsko-pomorskie	1885,81
Lubelskie	1967,46
Lubuskie	1862,81
Łódzkie	1783,6
Małopolskie	1772,19
Mazowieckie	2081,37
Opolskie	1889,38
Podkarpackie	1802,51

Podlaskie	1896,45
Pomorskie	1837,46
Śląskie	1962,63
Świętokrzyskie	1886,75
Warmińsko-mazurskie	1880,95
Wielkopolskie	1730,37
Zachodniopomorskie	2030,03

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Kasjerzy i sprzedawcy biletów, wynosiła 79599. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Transport i łączność

Dolnośląskie	4868
Kujawsko-pomorskie	3084
Lubelskie	3960
Lubuskie	2752
Łódzkie	5001
Małopolskie	8257
Mazowieckie	15926
Opolskie	1138
Podkarpackie	4120

Podlaskie	2533
Pomorskie	4737
Śląskie	8498
Świętokrzyskie	1884
Warmińsko-mazurskie	2642
Wielkopolskie	7552
Zachodniopomorskie	2647

Transport i łączność

DORĘCZYCIEL POCZTOWY

kod: 414101

inne nazwy zawodu: listonosz

ZADANIA I CZYNNOŚCI ROBOCZE

Doręczyciel pocztowy (listonosz) dostarcza do osób wskazanych przez nadawców listy, telegramy, różne dokumenty, paczki oraz kwoty pieniężne.

W zawodzie można wyodrębnić następujące stanowiska: doręczyciel paczek, doręczyciel pocztowy miejski (listowo-pieniężny) i doręczyciel telegramów.

Doręczyciel listowo - pieniężny i doręczyciel telegramów rozpoczynają pracę od pobrania w urzędzie pocztowym przesyłek listowych poleconych, ekspresowych, przekazów pocztowych, rentowych i emerytalnych, telegramów, zawiadomień o przesyłkach, wezwań procesowych, egzekucyjnych, administracyjnych, powołań wojskowych, czasopism oraz gotówki. Z kolei doręczyciel paczek rozpoczyna pracę od pobrania w magazynie urzędu pocztowego paczek zwykłych, wartościowych, małych (tzw. PM-ów) i zagranicznych. Podczas tych czynności doręczyciel paczek posługuje się wózkami ręcznymi.

Następnie listonosze udają się w wyznaczony rejon. Doręczyciel paczek jeździ samochodem dostawczym, a doręczyciel listowo-pieniężny i doręczyciel telegramów najczęściej korzystają ze środków komunikacji publicznej lub samochodu osobowego. Mogą również jeździć rowerami, motorowerami lub motocyklami. Po dotarciu do adresata doręczają przesyłki, telegramy, dokumenty i wezwania, czasopisma i paczki, dokonują wypłat pieniężnych z tytułu przekazów pocztowych, rent i emerytur, przekazów czekowych i telegraficznych oraz inkasują należności ciążące na przesyłkach, paczkach - sumy pobrania, wpłaty na prenumeratę czasopism. Gdy nie zastaną adresata to sporządzają awizo, czyli zawiadomienie o nadejściu przesyłki. Po powrocie z rejonu do urzędu pocztowego rozliczają się z doręczonych i nie doręczonych przesyłek, paczek oraz przekazów, a także z pobranej, wypłaconej i zainkasowanej gotówki.

W pracy doręczyciela pocztowego dominują czynności o charakterze ruchowym. Istotną czynnością jest również wchodzenie po schodach w budynkach wielopiętrowych.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Listonosz dużo czasu spędza w budynkach (domach prywatnych, instytucjach) ale również część swojego czasu pracy przebywa na wolnym powietrzu docierając do adresatów przesyłek. Narażony jest więc na zmienną temperaturę powietrza, zanieczyszczenie powietrza gazami i pyłami, hałas komunikacyjny i wibracje. Sprzyja to częstym infekcjom górnych dróg oddechowych. Pewne zagrożenie stwarza też słabe oświetlenie klatek schodowych i korytarzy w budynkach mieszkalnych, a niekiedy śliskie dojścia i przejścia w budynkach. Doręczyciele narażeni są również na choroby zawodowe, a w szczególności na przewlekłe choroby narządu ruchu. Wynika to, między innymi, z konieczności dźwigania ciężkich paczek lub toreb z przesyłkami. Ponadto występuje podwyższone ryzyko wypadków przy pracy, takich jak wypadki komunikacyjne, złamania kończyn, skutki coraz częstszych napadów rabunkowych, a także pokąsanie przez psy.

warunki społeczne

Każdy pracownik wykonuje swe czynności samodzielnie, niezależnie od innych doręczycieli. Praca listonosza polega na świadczeniu usług bezpośrednio na rzecz klientów, zatem kontakty z ludźmi są bardzo intensywne. Niesie ze sobą pewne ryzyko powstawania konfliktów np. w związku z negatywną oceną przez klienta poziomu obsługi.

warunki organizacyjne

Praca doręczyciela pocztowego trwa 8 godzin dziennie. Zasadniczo odbywa się na jedną zmianę, przy czym może być przedłużona w wypadku większej ilości przesyłek do doręczenia. Możliwa jest również praca w dni wolne od pracy.

Transport i łączność

Czynności wykonywane przez doręczyciela powtarzają się i przebiegają według przyjętych procedur. Praca doręczyciela jest kontrolowana jedynie dorywczo, ma miejsce dopiero w urzędzie pocztowym, gdy rozlicza się on z doręczonych i nie doręczonych przesyłek, paczek oraz gotówki. Może być również przeprowadzana w trakcie obsługi rejonu. Z uwagi na doręczanie rent i emerytur listonosz ponosi odpowiedzialność finansową. Ponadto ponosi odpowiedzialność za dobre imię firmy, gdyż klient właśnie poprzez pracę doręczyciela pocztowego kształtuje swoje wyobrażenie o funkcjonowaniu poczty. Z tego względu wymagana jest też dobra prezencja, do czego przyczynia się obowiązkowe umundurowanie i dbałość o higienę osobistą.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Praca ta wymaga ciągłego chodzenia oraz przenoszenia paczek i innych przesyłek, dlatego doręczyciel pocztowy powinien odznaczać się wytrzymałością na długotrwały wysiłek. Listonosz często porusza się w niedostatecznie oświetlonych korytarzach, niekiedy w wąskich przejściach, na nierównych czy śliskich schodach w klatkach schodowych, w związku z czym wymagana jest dobra ostrość wzroku. Może być też przydatna gotowość do pracy w nieprzyjemnych warunkach środowiskowych np. brudne korytarze, klatki schodowe. W związku z zagrożeniem napadami rabunkowymi lub możliwością pokąsania przez psy przydaje się niekiedy odwaga.

Od doręczyciela paczek, który jest jednocześnie kierowcą samochodu dostawczego wymagane są cechy niezbędne do prawidłowego funkcjonowania w warunkach wzmożonego miejskiego ruchu drogowego, a mianowicie ostrość wzroku i słuchu, rozróżnianie barw, widzenie o zmroku, koordynacja wzrokowo-ruchowa, szybki refleks, spostrzegawczość oraz podzielność uwagi.

Ze względu na to, że doręczyciel dokonuje wypłat rent i emerytur czy inkasuje należności ciężące na przesyłkach, powinien charakteryzować się dokładnością w pracy oraz uzdolnieniami rachunkowymi. Możliwość pojawienia się fałszywych pieniędzy wymaga od pracownika odpowiedniej ostrości wzroku i spostrzegawczości.

Ponieważ praca polega na świadczeniu usług bezpośrednio na rzecz klientów pożądana jest umiejętność komunikowania się z ludźmi. Niekiedy, zwłaszcza w wypadku osób samotnych starszych, listonosz staje się ich pośrednikiem w różnych sprawach życiowych.

Podjęciu pracy w tym zawodzie sprzyjają przede wszystkim zainteresowania urzędnicze oraz zainteresowania o charakterze społecznym, przyjazny stosunek do innych ludzi.

Dla doręczyciela paczek - kierowcy samochodu dostawczego przydatne są również zainteresowania o charakterze technicznym.

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Praca doręczyciela paczek jest pracą ciężką, głównie ze względu na ciężar przenoszonych, podnoszonych paczek. Natomiast praca doręczyciela listowo-pieniężnego to praca średniociężka, gdyż polega ona głównie na chodzeniu. Dla obu stanowisk charakterystyczne jest również wchodzenie po schodach w wielopiętrowych budynkach. Czynności te wymagają wysokiej ogólnej sprawności fizycznej, dużej sprawności układu kostno-stawowego i układu mięśniowego. Ponadto od doręczyciela paczek (kierowcy samochodu dostawczego) wymagana jest duża sprawność narządu wzroku i słuchu. Z uwagi na charakter wykonywanych czynności do pracy w zawodzie doręczyciela nie przyjmuje się pod żadnym warunkiem osób cierpiących na poważne choroby ośrodkowego układu nerwowego oraz niektóre choroby układu krążenia i oddechowego, a także osób z dysfunkcją narządu ruchu i skrzywieniem kręgosłupa. Natomiast do przeciwwskazań względnych, czyli umożliwiających podjęcie pracy po ich wyeliminowaniu, należą płaskostopie, podatność na schorzenia górnych dróg oddechowych, mała wytrzymałość fizyczna i nadmierna pobudliwość nerwowa.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

W zawodzie doręczyciela pocztowego mogą być zatrudnione osoby, które ukończyły zasadniczą szkołę zawodową, przy czym nie jest istotny kierunek (specjalizacja) tego wykształcenia. Od kandydata do pracy na stanowisku doręczyciela paczek wymaga się dodatkowo prawa jazdy kategorii B.

Zatrudnienie na konkretnym stanowisku pracy musi być jeszcze poprzedzone ukończeniem wewnątrzzakładowego kursu doręczycieli. Ponadto kandydat musi uzyskać pozytywny wynik testów

Transport i łączność

psychologicznych, a doręczyciel paczek - również badań psychotechnicznych. Pożądane jest też ukończenie kursu samoobrony.

Z uwagi na dość ciężką pracę najchętniej zatrudniani są młodzi mężczyźni.

MOŻLIWOŚĆ AWANSU W HIERARCHII ZAWODOWEJ

W zawodzie doręczyciela pocztowego nie ma możliwości awansu pionowego w hierarchii organizacyjnej przedsiębiorstwa. Natomiast istnieje możliwość awansu tzw. poziomego, polegającego na uzyskiwaniu wyższych kategorii zaszeregowania, a więc wyższych płac, przez osoby o dłuższym stażu pracy lub osiągające lepsze rezultaty w pracy. Awans może również polegać na założeniu własnej firmy kurierskiej, doręczającej przesyłki.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROŚŁYCH

Nie występuje górna granica wieku, do której przyjmowani są kandydaci do pracy w tym zawodzie,

ZAWODY POKREWNE

akwizytor
inkasent
agent ubezpieczeniowy
konduktor

LITERATURA

Poczta Polska - tygodnik
Technika i Eksploatacja Poczty - kwartalnik

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚĆ ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Doręczyciel pocztowy** - (4140201), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 2178 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	274
Kujawsko-pomorskie	161
Lubelskie	148
Lubuskie	92
Łódzkie	95
Małopolskie	106
Mazowieckie	267
Opolskie	110
Podkarpackie	112

Podlaskie	88
Pomorskie	128
Śląskie	178
Świętokrzyskie	47
Warmińsko-mazurskie	150
Wielkopolskie	110
Zachodniopomorskie	112

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Doręczyciel pocztowy** wynosiła 116. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	9
Kujawsko-pomorskie	0
Lubelskie	8
Lubuskie	5
Łódzkie	1
Małopolskie	9
Mazowieckie	8
Opolskie	6
Podkarpackie	14

Podlaskie	5
Pomorskie	19
Śląskie	6
Świętokrzyskie	1
Warmińsko-mazurskie	7
Wielkopolskie	8
Zachodniopomorskie	10

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Doręczyciele pocztowi i pokrewni wynosiło 1871,99. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	1862,44
Kujawsko-pomorskie	1892,92
Lubelskie	1803,88
Lubuskie	1816,69
Łódzkie	1791,3
Małopolskie	2025,9
Mazowieckie	1964,24
Opolskie	1554,86
Podkarpackie	1796,71

Podlaskie	1653,29
Pomorskie	2023,2
Śląskie	1881,39
Świętokrzyskie	1733,39
Warmińsko-mazurskie	1794,2
Wielkopolskie	1755,18
Zachodniopomorskie	1832,09

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Doręczyciele pocztowi i pokrewni, wynosiła 31554. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	2046
Kujawsko-pomorskie	1588
Lubelskie	1947
Lubuskie	760
Łódzkie	2223
Małopolskie	3675
Mazowieckie	6126
Opolskie	402
Podkarpackie	2117

Podlaskie	1182
Pomorskie	1660
Śląskie	2397
Świętokrzyskie	875
Warmińsko-mazurskie	1540
Wielkopolskie	2044
Zachodniopomorskie	972

Transport i łączność

XVII.1. UZUPEŁNIENIE

EKSPEDIENT W PUNKCIE USŁUGOWYM

kod: 522104

Inne nazwy zawodu: przedstawiciel, sprzedawca

ZADANIA I CZYNNOSCI

Podstawowym zadaniem ekspedienta jest obsługa klientów w zakresie usług oferowanych przez zakład. Praca ta w pewnym sensie przypomina czynności sprzedawcy, gdzie przedmiotem transakcji jest usługa.

Ważną funkcją pracownika jest informowanie o możliwościach technicznych zakładu, cenach i ustalanie celu efektu końcowego. Należy wówczas jasno i konkretnie przedstawić ofertę usług tak, aby po jej wykonaniu uniknąć reklamacji. Do obowiązków pracownika należy również przyjmowanie i załatwianie reklamacji, jeśli zastrzeżenia klienta są uzasadnione i możliwe do realizacji. Wymaga to umiejętności rzeczowego wypowiedzania się, przekonywania i cierpliwości.

Kontakt z klientem może być bezpośredni lub telefoniczny, dlatego też ważne jest posiadanie umiejętności prowadzenia negocjacji przez telefon.

Czynności polegające na przekonywaniu, negocjowaniu i sprawnym udzielaniu informacji są typowe w tym zawodzie.

Ekspedient wycenia usługę, przyjmuje zapłatę i wystawia faktury, dlatego musi dobrze radzić sobie z czynnościami rachunkowymi. Niezbędna jest umiejętność dobrej organizacji pracy oraz utrzymania porządku w przechowywanej dokumentacji.

Kolejnym zadaniem pracownika jest dbałość o czystość i estetykę miejsca pracy. Jest to szczególnie ważne ponieważ wrażenia estetyczne są częścią reklamy punktu usługowego. Ekspedient zajmuje się również innymi formami promocji i reklamy.

Aby rzetelnie wykonywać pracę ekspedienta niezbędna jest dobra znajomość branży, technik pracy wykonawców usługi, wykorzystywanych materiałów itp.

Pracownik w każdym punkcie usługowym obsługuje kasę fiskalną, niekiedy jego pracę usprawnia komputer i inne urządzenia biurowe. W wielu przypadkach ekspedient zabezpiecza punkt usługowy przed włamaniem i kradzieżą. Często do jego obowiązków należy prowadzenie rozliczeń finansowo-ekonomicznych.

Celem pracy ekspedienta powinno być usatysfakcjonowanie klienta. Umiejętność pozostawienia dobrego wrażenia procentować będzie w przyszłości, ponieważ właśnie w ten sposób pozyskuje się stałych klientów.

ŚRODOWISKO PRACY

materialne środowisko pracy

Praca wykonywana jest w pomieszczeniach zamkniętych. Mogą to być oddzielne pomieszczenia lub wydzielone części sklepu, supermarketu itp.

Miejsce pracy wyposażone jest zwykle w krzesło i stół lub ladę, za którą siada ekspedient oraz kasę fiskalną. Niekiedy ma do dyspozycji komputer i inne urządzenia biurowe.

W związku z tym, że w wielu punktach usługowych personel techniczny wykonuje na miejscu usługę, ekspedient może być narażony na działanie różnego rodzaju szkodliwych czynników: substancji chemicznych, hałasu, wibracji itp. Jest to uzależnione od rodzaju świadczonych usług np. ekspedient w pralni chemicznej ma kontakt z oparami chemicznych środków czyszczących a niekiedy pracuje w hałasie.

Stanowisko pracy powinno być wyposażone we wszystkie urządzenia niezbędne do demonstracji, że usługa została wykonana zgodnie z życzeniem klienta (np. w punktach obsługi klientów naprawy sprzętu elektrycznego powinna istnieć możliwość zademonstrowania klientowi, że sprzęt funkcjonuje prawidłowo).

warunki społeczne

Transport i łączność

Praca zwykle ma charakter indywidualny i polega na ciągłym kontakcie z ludźmi (klientami i wykonawcami usług).

Realizowanie zleceń klientów niesie ze sobą duże ryzyko konfliktów ze względu na pełnienie roli pośrednika między nimi a wykonawcami usług.

Niekiedy wykonanie pracy zgodnie z życzeniami klienta jest niemożliwe np. ze względów technicznych i wówczas ekspedient musi wykazać się dużą umiejętnością przekonywania.

warunki organizacyjne

Czas pracy zwykle jest stały i nie przekracza dziewięciu godzin. Ze względu na konieczność operowania pieniędzmi oraz przechowywania powierzonych własności klientów pracownik ponosi często w mniejszym lub większym zakresie odpowiedzialność finansową.

Możliwość awansu uzależniona jest od struktury organizacyjnej firmy. Zwykle punkt usługowy obsługuje tylko jedna lub dwie osoby, niekiedy ekspedient tworzy jednoosobową firmę i wówczas nie ma żadnych możliwości awansu.

WYMAGANIA PSYCHOLOGICZNE

Ekspedient w punkcie usługowym powinien lubić rozmawiać z ludźmi, umieć zachować się w różnych sytuacjach, być opanowanym i cierpliwym. Musi wypowiadać się jasno i rzeczowo. Podobnie ważna w wykonywaniu tego zawodu, jest zdolność przekonywania i zachęcania do korzystania z oferowanych usług.

Osoba pracująca na tym stanowisku powinna pracować szybko, mieć podzielność uwagi i być odporna na stres. Mogą się zdarzyć takie sytuacje, że kilku zdenerwowanych klientów jednocześnie domaga się obsługi i wówczas należy działać sprawnie, a do osób oczekujących zwracać się uprzejmie. W każdej sytuacji należy zachowywać się kulturalnie, znać i przestrzegać zasady dobrego wychowania.

Należy umieć dostosować rodzaj lub pakiet oferowanych usług do indywidualnych potrzeb klienta. W tym celu trzeba najpierw określić jego oczekiwania, a następnie doradzić najlepszy wybór. W takich sytuacjach niezbędna jest umiejętność wysłuchania i rozumienia ludzi (nie każdy klient potrafi jasno precyzować swoje oczekiwania), a także elastyczność i indywidualne podejście.

Praca ekspedienta polega także na przyjmowaniu zapłaty za usługi i wystawianiu rachunków oraz faktur. Dlatego też niezbędne jest posiadanie uzdolnień rachunkowych. Konieczna jest umiejętność obsługi kasy fiskalnej, a w wielu przypadkach komputera i urządzeń biurowych. Zawód wymaga co najmniej przeciętnej sprawności intelektualnej.

WYMAGANIA FIZYCZNE I ZDROWOTNE

Wykonywanie czynności zawodowych ma zróżnicowany wpływ na samopoczucie i zdrowie pracownika i uzależnione jest od organizacji stanowiska pracy. Jeśli wyposażone jest w wygodne krzesło, wówczas praca uznawana jest za lekką, natomiast w niektórych przypadkach wymaga ciągłego stania lub chodzenia. W przypadku konieczności stania i chodzenia istotna jest duża sprawność kończyn dolnych, bez żyłaków oraz innych schorzeń układu krążenia. Zawsze jednak istnieje możliwość dostosowania stanowiska do osób niepełnosprawnych z problemami w poruszaniu się.

Poważne wady lub choroby narządów zmysłów (wzroku, słuchu itp.) uniemożliwiają sprawną komunikację z klientami są przeszkodą w wykonywaniu opisywanego zawodu.

Ekspedient w punkcie usługowym nie może mieć poważnych zaburzeń sprawności rąk, ponieważ posługuje się nimi podczas podstawowych czynności przyjmowania i wydawania towarów i urządzeń. Jeśli stanowisko pracy jest skomputeryzowane, wówczas wymagany jest dobry wzrok, czyli brak ograniczeń zdrowotnych uniemożliwiających pracę na komputerze.

WARUNKI PODJĘCIA PRACY W ZAWODZIE

Osoby pragnące wykonywać opisywany zawód mogą mieć ukończone różne szkoły, bo nie ma formalnych wymogów co do posiadanego wykształcenia. Ważniejsze z punktu widzenia pracodawcy są posiadane umiejętności i predyspozycje psychiczne. W praktyce preferowane przez pracodawców są jednak osoby z wykształceniem średnim, ale osoby z wykształceniem zawodowym mają również duże szanse zatrudnienia w tym zawodzie. Mile widziana jest wiedza i umiejętności oraz

Transport i łączność

wykszałcenie związane z branżą z zakresu której świadczone są usługi (np. ukończone technikum elektryczne w punkcie naprawy sprzętu elektrycznego) lub wykształcenie handlowe. Dodatkowym atutem jest doświadczenie w pracy na podobnym stanowisku.

Niezbędna do wykonywania zawodu ekspedienta w punkcie usługowym jest umiejętność obsługi kasy fiskalnej (często wymagany jest dokument potwierdzający ukończenie odpowiedniego kursu). Przydatna jest umiejętność obsługi komputera oraz innych urządzeń biurowych.

MOŻLIWOŚĆ AWANSU W HIERARHII ZAWODOWEJ

Możliwość awansu w opisywanym zawodzie zależy od struktury organizacyjnej firmy. W niektórych dużych firmach posiadających rozbudowaną strukturę organizacyjną zarządzających siecią punktów usługowych istnieją ściśle określone ścieżki awansu. W każdym powstającym supermarkecie w całej Polsce otwierane są punkty usługowe firm. Pracownik mający pewien staż w jakimś innym punkcie, automatycznie ma szansę na otrzymanie propozycji stanowiska kierowniczego w nowo powstającym obiekcie, gdzie będą podobne stanowiska.

W wielu przypadkach jednak możliwości awansu są niewielkie, co spowodowane jest małą liczbą zatrudnianych osób w danym punkcie usługowym, a zwłaszcza wtedy, gdy ekspedient prowadzi firmę samodzielnie.

MOŻLIWOŚĆ PODJĘCIA PRACY PRZEZ DOROSŁYCH

Na stanowisku ekspedienta w punkcie usługowym mogą pracować osoby w różnym wieku. Nie ma żadnych przeciwwskazań, aby pracę tę podejmowali absolwenci szkół, osoby z pewnym doświadczeniem zarówno na podobnym stanowisku, jak i całkowicie innym, a także osoby starsze. Jeśli spełnione są inne warunki, a kandydat do pracy posiada wymagane umiejętności i predyspozycje, to może być zatrudniony bez przeszkód.

ZAWODY POKREWNE

sprzedawca w handlu detalicznym
sprzedawca w handlu hurtowym
sprzedawca w stacji paliw
antykwariusz
księgarz
kierownik małego i średniego zakładu pracy

LITERATURA

John Adair „Anatomia biznesu. Komunikacja” wydawnictwo „Studio Emka”, Warszawa 2000
Klaudiusz Ofertowicz „Uruchamianie sprzedaży czyli szkoła przetrwania dla sprzedawców” wydawnictwo „DIFIN”, Warszawa, 1999
Janina Sobczak- Matysiak „Psychologia kontaktu z klientem” Wydawnictwo Wyższej Szkoły Bankowej, Poznań 1997
Nick Thornely „Sprzedaż doskonała”, Dom wydawniczy REBIS, Poznań 1999

Transport i łączność

Transport i łączność

MOŻLIWOŚCI ZATRUDNIENIA ORAZ PŁACE

Ekspedient w punkcie usługowym jest zawodem coraz częściej spotykanym, i jest również uważany za zawód przyszłości. Jest to związane z prognozą wzrostu znaczenia sektora usług w gospodarce kraju. Dlatego też liczba miejsc pracy na opisywanym stanowisku również będzie rosła. Jednakże w związku z tym, że do wykonywania tej pracy nie są potrzebne żadne szczególne kwalifikacje ilość kandydatów jest bardzo duża, a w związku z tym rośnie konkurencja. Prowadzi to do takiej sytuacji, w której pracodawcy wybierają najlepszych kandydatów kierując się przede wszystkim kryterium posiadania przez nich szeroko rozumianych umiejętności komunikacyjnych. W tej sytuacji możliwość podjęcia pracy na własny rachunek, samozatrudnienia, a nawet utworzenia nowych miejsc pracy jest szczególnie ważne.

Płace w zawodzie ekspedienta w punkcie usługowym zwykle nie przekraczają średniej krajowej i są uzależnione od wielu czynników (przede wszystkim rodzaju świadczonych usług, aktualnego zapotrzebowania itp.). W przypadku osób prowadzących własną działalność gospodarczą dochody mogą być wyższe.

Zapotrzebowanie na kandydatów do pracy w opisywanym zawodzie nie jest uzależnione od regionu kraju. Niemniej jednak w większych miastach jest więcej wolnych miejsc pracy, a branże i zakresy usług są bardziej różnorodne.

Z przedstawicielami tego zawodu spotykamy się na co dzień załatwiając różne osobiste sprawy. Typowymi firmami zatrudniającymi ekspedientów są zakłady świadczące usługi napraw różnego rodzaju sprzętu elektrycznego, elektronicznego (tak zwane serwisy), obuwia itp. Istnieje również wiele firm dokonujących przeróbek odzieży, pralni chemicznych, remontowych (np. montaż żaluzji, rolet, kominków), ostrzenie noży, dorabianie kluczy, usługi fotograficzne. Lista możliwości świadczenia usług jest długa i nieskończona, ponieważ zawsze można znaleźć lukę na rynku i stworzyć taki ich rodzaj, który będzie zaspakajał inne, nowe potrzeby klientów.

Na koniec roku 2002 w zawodzie **Ekspedient w punkcie usługowym** - (5220112), liczba osób bezrobotnych zarejestrowanych w urzędach pracy wynosiła 245 osób. W poszczególnych województwach sytuacja kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	25
Kujawsko-pomorskie	13
Lubelskie	12
Lubuskie	1
Łódzkie	6
Małopolskie	15
Mazowieckie	72
Opolskie	14
Podkarpackie	10

Podlaskie	12
Pomorskie	23
Śląskie	26
Świętokrzyskie	2
Warmińsko-mazurskie	4
Wielkopolskie	2
Zachodniopomorskie	8

W drugim półroczu 2002r. liczba ofert pracy zgłoszonych do urzędów pracy w zawodzie **Ekspedient w punkcie usługowym** wynosiła 16. W poszczególnych województwach zgłoszono oferty pracy dla zawodu w następującej ilości:

Dolnośląskie	1
Kujawsko-pomorskie	2
Lubelskie	5
Lubuskie	0
Łódzkie	0
Małopolskie	0
Mazowieckie	0
Opolskie	0
Podkarpackie	0

Podlaskie	0
Pomorskie	7
Śląskie	0
Świętokrzyskie	1
Warmińsko-mazurskie	0
Wielkopolskie	0
Zachodniopomorskie	0

Według danych GUS za 2002 rok przeciętne wynagrodzenie osób zatrudnionych w zawodach z grupy Sprzedawcy i demonstratorzy wynosiło 1316,08. Według tych danych wynagrodzenie w tej grupie zawodów wynagrodzenie w poszczególnych województwach kształtowało się następująco

Dolnośląskie	1344,9
--------------	--------

Kujawsko-pomorskie	1225,87
--------------------	---------

Transport i łączność

Lubelskie	1107,99
Lubuskie	1186,46
Łódzkie	1311,87
Małopolskie	1265,24
Mazowieckie	1586,11
Opolskie	1233,17
Podkarpackie	1132,61
Podlaskie	1366,42

Pomorskie	1439,17
Śląskie	1223,18
Świętokrzyskie	1181,82
Warmińsko-mazurskie	1126,51
Wielkopolskie	1359,78
Zachodniopomorskie	1250,32

Według danych GUS za 2002 liczba osób pełnozatrudnionych w zawodach z grupy Sprzedawcy i demonstratorzy, wynosiła 278639. Liczba osób pełnozatrudnionych w tej grupie zawodów w poszczególnych województwach kształtowała się następująco:

Dolnośląskie	11754
Kujawsko-pomorskie	11668
Lubelskie	14729
Lubuskie	7133
Łódzkie	19544
Małopolskie	25517
Mazowieckie	47175
Opolskie	4128
Podkarpackie	15626

Podlaskie	11029
Pomorskie	17554
Śląskie	40211
Świętokrzyskie	6643
Warmińsko-mazurskie	11632
Wielkopolskie	26723
Zachodniopomorskie	7573