

EDUKACYJNE FORUM KWALIFIKACJI ZAWODOWYCH

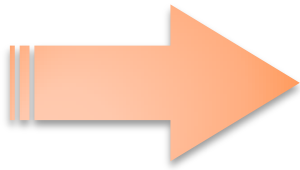
MULTIMEDIALNY KATALOG ZAWODÓW

ZAWÓD: TECHNIK EKSPLOATACJI PORTÓW I TERMINALI

Program Operacyjny Kapitał Ludzki
Priorytet III Wysoka jakość systemu oświaty
Działanie 3.4 Otwartość systemu edukacji w kontekście uczenia się przez całe życie
Poddziałanie 3.4.3 Upowszechnianie uczenia się przez całe życie



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego



ZADANIA ZAWODOWE



ŚRODOWISKO PRACY



MASZYNY I NARZĘDZIA

Sprawdź
swoją wiedzę



Wywiad
posłuchaj,
przeczytaj, zobacz



TECHNIK EKSPLOATACJI PORTÓW I TERMINALI



PREDYSPOZYCJE



LITERATURA



CZY WIESZ, ŻE ...?



KARIERA ZAWODOWA



WARUNKI FIZYCZNE

CZYM ZAJMUJE SIĘ TECHNIK EKSPLOATACJI PORTÓW I TERMINALI?

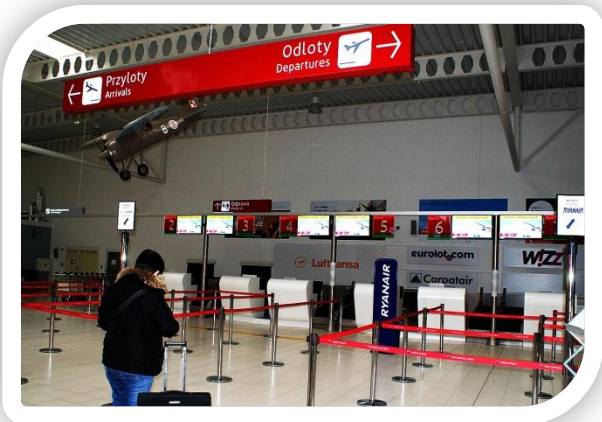


ZADANIA ZAWODOWE:

- organizowanie i wykonywanie obsługi podróżnych w portach i terminalach (samolotowych, kolejowych, samochodowych, rzecznych i portowych),
- dbanie o właściwy stan jakościowy i ilościowy ładunków przemieszczanych przez port lub terminal, zabezpieczanie ładunków przed uszkodzeniami, nadzorowanie ważenia, etykietowanie i sortowanie,
- prowadzenie dokumentacji magazynowej i przewozowej w portach i terminalach,
- organizowanie pracy związanej z przeładunkiem i magazynowaniem towarów w portach i terminalach.



JAKA JEST SPECYFIKA ŚRODOWISKA PRACY TECHNIKA EKSPLOATACJI PORTÓW I TERMINALI?



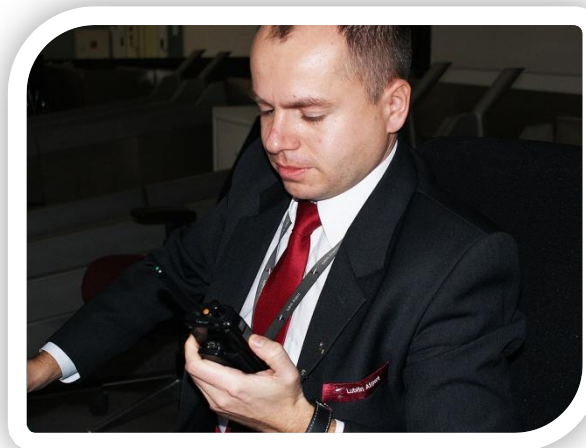
Miejsce wykonywania pracy

Zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz pomieszczeń – portów i terminali.



Charakter pracy

Jest to praca fizyczna i umysłowa. Współpracuje się z innymi ludźmi – pracownikami, zwierzchnikami, klientami, podróżnymi.



JAKA JEST SPECYFIKA ŚRODOWISKA PRACY TECHNIKA EKSPLOATACJI PORTÓW I TERMINALI?

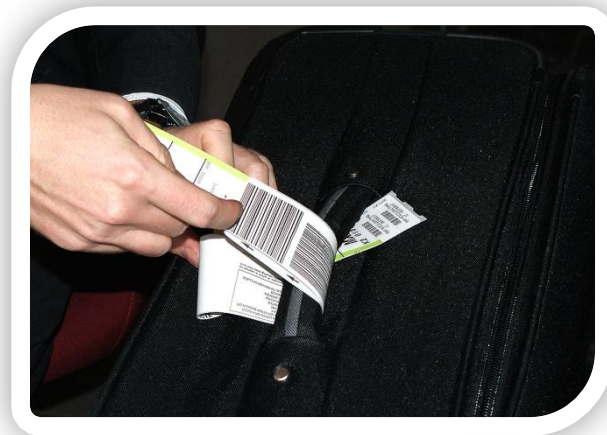
Możliwości zatrudnienia

- terminale lotnicze, samochodowe, kolejowe,
- działy przedsiębiorstw transportowo-spedycyjnych,
- agencje obsługi portów morskich i rzecznych,
- centra logistyczno-dystrybucyjne,
- agencje obsługi portów rzecznych, morskich i lotniczych,
- przedsiębiorstwa przemysłowe i handlowe na terenie wolnych obszarów celnych.



Stanowiska pracy

- technik eksploatacji portów i terminali.



JAKA JEST SPECYFIKA ŚRODOWISKA PRACY TECHNIKA EKSPLOATACJI PORTÓW I TERMINALI?

Czas pracy

Zwykle pracuje 8 godzin dziennie, a jego praca ma charakter zmianowy; może odbywać się zarówno w dzień jak i w nocy.

Czynniki zagrażające zdrowiu

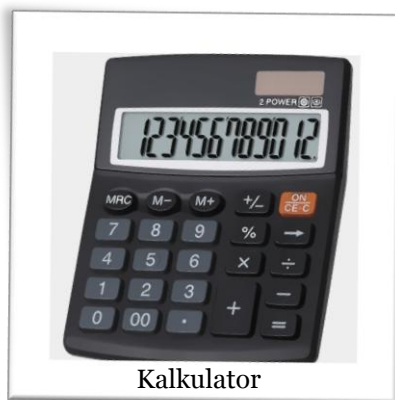
Technik obsługi portów i terminali pracuje często w zmiennych warunkach atmosferycznych, w dużym hałasie maszyn, w zadymieniu lub zapyleniu. Praca odbywa się głównie na stojąco, co może powodować nadmierne obciążenie układu kostno-stawowego.



JAKICH MASZYN I NARZĘDZI UŻYWA **TECHNIK** EKSPLOATACJI PORTÓW I TERMINALI?



Komputer



Kalkulator



Drukarka



Skaner



Krótkofalówka



Komunikator



Skaner do bagażu



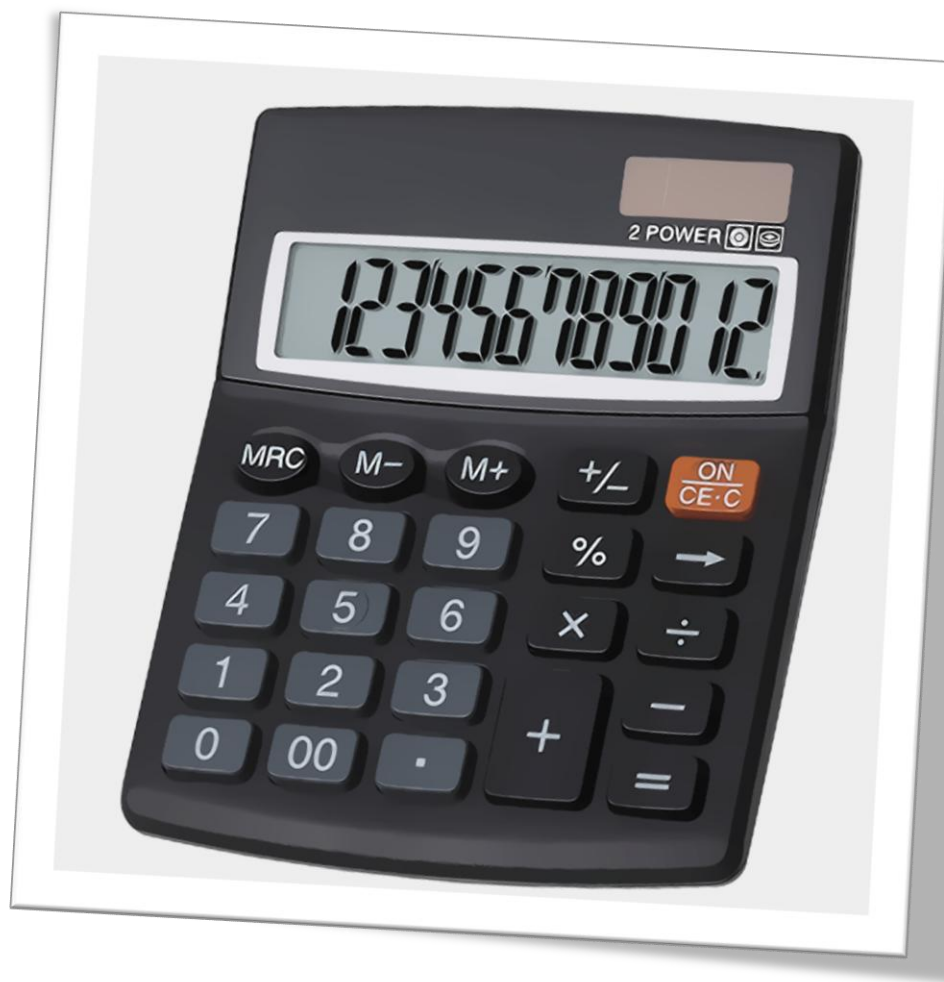
Komputer

urządzenie służące do planowania i katalogowania zadań terminalu transportowego zawierające bazy danych, arkusze kalkulacyjne i inne programy specjalistyczne.



Kalkulator

urządzenie pomocne w zadaniach obliczeniowych.



Drukarka

urządzenie przeznaczone do drukowania dokumentów.



Skaner

urządzenie dokonujące konwersji materiałów z formy papierowej na elektroniczną.



Krótkofalówka

urządzenie radiowe nadawczo-odbiorcze, służące przesyłaniu informacji głosowych drogą radiową.



Komunikator typu hands free

urządzenie przeznaczone do komunikacji bezprzewodowej.



Skaner do kontroli bagażu

przyrząd umożliwiający identyfikację przedmiotów umieszczonych w bagażu podręcznym.



JAKIE PREDYSPOZYCJE POWINIEN POSIADAĆ TECHNIK EKSPLOATACJI PORTÓW I TERMINALI?

W tym zawodzie ważne są zainteresowania rachunkami i zagadnieniami ekonomicznymi. Technik eksploatacji portów i terminali powinien biegle posługiwać się językiem angielskim oraz wybranym językiem obcym. Liczy się łatwość w nawiązywaniu kontaktów i zdolności negocjacyjne. Charakter pracy wymaga dużej samodzielności w podejmowaniu decyzji.

Cechami niezbędnymi w tym zawodzie są:

- podzielność uwagi,
- wytrzymałość na trudne warunki,
- umiejętności organizacyjne,
- kultura osobista,
- dobrze rozwinięta pamięć wzrokowa,
- samodzielność.



JAKIE WARUNKI FIZYCZNE SĄ NIEZBĘDNE W TYM ZAWODZIE?



- W tym zawodzie niezbędna jest odporność na długotrwały wysiłek fizyczny i dobra kondycja fizyczna. Potrzebna jest pełna sprawność rąk oraz dobra koordynacja wzrokowo-ruchowa. Przy obsłudze podróżnych liczą się umiejętności komunikacyjne, zdolność do formułowania jasnych i zwięzłych komunikatów oraz kultura osobista.
- Przeciwwskazania zdrowotne: skłonność do alergii i uczuleń, choroby układu oddechowego, zawroty głowy, zaburzona sprawność kończyn górnych i dolnych, choroby kostno-stawowe, reumatyzm, znaczna wada słuchu, zaburzenia wzroku niedające się skorygować szklami.



INFORMACJE DLA OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIĄ

Istnieje możliwość wykonywania zawodu przez osoby z niepełnosprawnością, o ile pozwalają jej na to warunki zdrowotne. Ostateczną decyzję o braku przeciwwskazań zdrowotnych do kształcenia w zawodzie podejmuje zawsze lekarz medycyny pracy.



JAK ZOSTAĆ TECHNIKIEM EKSPLOATACJI PORTÓW I TERMINALI?



JAKIE SĄ MOŻLIWOŚCI ROZWOJU W TYM ZAWODZIE?

Po zdaniu egzaminu maturalnego można kontynuować naukę na studiach wyższych:

Transport, Logistyka, Inżynieria transportu i logistyki.



CZY WIESZ, ŻE...?

CIEKAWOSTKI



- Lotnisko w Wielkiej Brytanii obsługuje 70 mln pasażerów rocznie. Londyn jednak ma w najbliższym czasie rozpocząć budowę nowego lotniska na sztucznej wyspie w ujściu Tamizy. Lotnisko ma mieć 6 pasów startowych. Jego zadaniem jest odciążenie największego lotniska w Londynie.
- Okęcie to największe lotnisko w Polsce – obsługuje 50% ruchu pasażerskiego w naszym kraju. Wybudowane zostało w 1926 roku.
- Koszt wybudowania Portu Lotniczego Lublin Świdnik to kwota 500 mln zł brutto.



CO CZYTAĆ?

LITERATURA FACHOWA



- „Transport i spedycja”, R.Kacperczyk
- „Polskie porty morskie”, J.Neider
- „Systemy logistyczne”, M.Matulewski, S.Konecka, P.Fajfer, A.Wojciechowski



BIBLIOGRAFIA



- Podstawa programowa kształcenia w zawodzie, opracowana na podstawie dokumentu z dnia 7 lutego 2012 r.
- Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 23 grudnia 2011 r. w sprawie klasyfikacji zawodów szkolnictwa zawodowego z późn. zmianami.
- Informator o egzaminie potwierdzającym kwalifikacje w zawodzie CKE, <http://www.cke.edu.pl/index.php/informatory-left/egzam-in-zawodowy>
- Materiały projektu „Poznaj swoje zainteresowania i świat szkolnictwa zawodowego”, www.gimnazjum2.lublin.pl/efs/prezentacja
- Strony internetowe szkół prowadzących kształcenie w zawodzie.



WYWIAD Z TECHNIKIEM EKSPLOATACJI PORTÓW I TERMINALI

1. Rozmawiamy o zawodzie technika obsługi portów i terminali, proszę powiedzieć, dlaczego wybrał Pan ten zawód?

Ponieważ jest dosyć niespotykany. Robiłem w życiu wiele rzeczy i postanowiłem zrobić coś kolejnego, innego i popracować w branży związanej z lotnictwem. Zaczęło się od tego, że kolega dowiedział się o projekcie unijnym, który umożliwia uzyskanie dodatkowego wykształcenia w kierunku lotnictwa, obsługi pasażerskiej. Odbyłem taki kurs, trwało to rok czasu. Program kursu był bardzo intensywny. Ukończenie go umożliwiło mi pracę na tym stanowisku, na którym obecnie pracuję.

2. Czy ktoś Panu doradzał ten wybór?

Nie, to był mój samodzielny pomysł. Jestem bardzo zadowolony z tego co robię.

3. Czy ten zawód był popularny wśród rówieśników?

Nie. Jest to podyktowane specyfiką samego zawodu. Nie ma u nas zbyt wielu lotnisk, więc szkolenie w tym zawodzie nie może odbywać się masowo. Znalazłem zatrudnienie na nowopowstałym lotnisku, które obsługuje bardzo mały ruch pasażerski. Pracuję w dziale obsługi naziemnej. W moim dziale jest zatrudnionych 16 osób. Wydaje mi się jednak, że ludzie są zainteresowani podjęciem pracy w takim zawodzie, bo na te 16 miejsc przyszło ponad 4000 zgłoszeń.

4. Od ilu lat Pan pracuje?

Na lotnisku pracuję od 2 lat.

5. Czy zawsze wykonywał Pan ten zawód?

Nie, wykonywałem bardzo różne zajęcia. Większość życia spędziłem pracując jako zawodowy kierowca.

6. Czym zajmuje się osoba na Pana obecnym stanowisku?

Zajmujemy się kompleksową obsługą samolotu. Zaczynamy od zabezpieczenia samolotu. Samolot wkołowuje na stanowisko, zabezpieczamy go checkami, pacholkami, podstawiamy schody, wyładujemy bagaże. Ewentualnie, jeśli potrzebny jest jakiś specjalny sprzęt, na przykład ambulift dla pasażera wymagającego pomocy przy wysiadaniu, podstawiamy taki sprzęt. Zajmujemy się też odladzaniem samolotu, uzupełnianiem wody, asenizacją. Dostarczamy wszystko to, co samolot potrzebuje na stanowisku. Jeżeli pasażer ze względów medycznych nie może samodzielnie wysiąść z samolotu, mamy specjalny samochód, jest to właśnie ambulift. Jest to samochód ze swego rodzaju platformą czy windą. Podjeżdżamy pod samolot, platforma unosi się, odbieramy pasażera z samolotu. Przewozimy go później w pobliże terminalu, druga platforma się opuszcza i pasażer trafia do punktu docelowego. Jest szereg specjalistycznych urządzeń, które wspomagają naszą pracę. Są to w większości urządzenia specyficzne wyłącznie dla lotnisk. Na początek schody podstawiane pod samolot. Takie schody mogą być przymocowane do samochodu, mogą być samojezdne, czyli mają własny napęd. Mamy też schody, które są podciągane ciągnikiem lotniskowym. U nas jest to sprzęt niemieckiej marki Mulag. W końcowej fazie podstawiania schodów pod samolot, jest to praca ręczna, czyli podciągnięcie schodów pod sam samolot rękami. Doświadczenie kierowcy zawodowego pomogło mi na pewno w obecnej pracy. Po pierwsze jest sporo specjalistycznych maszyn, ciągników, wózków, czy chociażby schodów. Większość jest duża gabarytowo, niewygodna w manewrowaniu, niektórymi należy wjeżdżać bezpośrednio pod samolot zachowując szczególną ostrożność. Moja funkcja polega na tym, że jestem odpowiedzialny za obsługę wszystkich maszyn, takich jak wspomniany wcześniej ambulift, odmrażarka, ciągniki. Mamy specjalne urządzenie do odmrażania, odladzania, jest to też częściowo praca ręczna. Jeśli chodzi o tą pracę, to konieczne są dwie osoby, kierowca oraz sprayer. Sprayer to jest ten człowiek, który stoi w koszu i polewa samolot płynem odlodzeniowym. Nie odladza się całej powierzchni samolotu, zależy to od zlecenia od pilota, bo to on ma decydujący głos w tej sprawie. Z reguły odladzamy skrzydła i tylni statecznik. Zajmuję się też wypychaniem samolotów. Jest do tego przygotowany specjalny ciągnik i dyszel. Podpinamy ciągnik pod dyszel, łączymy się z samolotem i za zgodą pilota wypychamy samolot ze stanowiska. Na naszym lotnisku samoloty są na stanowiskach przed samym terminalem i w 90% samoloty są wypychane. Samolot jest wypychany na drogę kołowania. Bardziej gabarytowego przedsięwzięcia niż przemieszczać taki samolot chyba nie ma. Wbrew pozorom jest to bardzo proste.

7. Czy musiał Pan uczestniczyć w jakiś kursach doszkalających?

Było tego mnóstwo. Były to przede wszystkim kursy na wszystkie sprzęty, które obsługujemy. Na każdy z nich był oddzielne uprawnienia. Oddzielne na podstawianie schodów, na obsługę taśmy, na odlodzenie, na wypychanie. Oprócz samej obsługi bardzo rozbudowane są moduły związane z bhp, bo na lotnisku są bardzo specyficzne warunki pracy. Lotnisko jest bardzo szczególnym miejscem i robimy bardzo różne kursy, które mogą się nam przydać. Robiliśmy ostatnio kursy z pierwszej pomocy. Planowany jest też kurs z języka angielskiego. W tej pracy angielski jest bardzo ważny. Jeśli chodzi o moją komórkę, to nie mamy zbyt dużo styczności z pasażerami, pilotami, ale jest cała masa nazewnictwa w języku angielskim. Są procedury, instrukcje, oznaczenia napisane w tym języku.

8. Czy miał Pan jakieś oczekiwania na temat tego zawodu i jak to wygląda w zderzeniu z rzeczywistością?

Nie miałem specjalnych oczekiwań. Od początku mieliśmy powiedziane, że będziemy mieć nienormowany czas pracy. Dzisiaj możemy pracować 10 godzin, a jutro 6, pojutrze możemy mieć wolne, zależy to od natężenia pracy na lotnisku. Pracujemy też w święta, w niedziele. Tak jak pracuje lotnisko. Trzeba się z tym liczyć. Jest to też praca zmianowa.

9. Jakie wymagania stawiane są osobom, które chciałyby ten zawód wykonywać?

Dobre zdrowie fizyczne. Wymagane są badania wysokościowe. Pracujemy na samolocie, na podnośnikach. Pracujemy głównie na Airbusach i Boeingach, drzwi w takim samolocie są na wysokości około 3 metrów. Przechodzi się badanie słuchu, wzroku. Poza ściśle fizycznymi są też predyspozycje osobowościowe. Trzeba być osobą dokładną, spokojną. Od naszej pracy zależy bezpieczeństwo ludzi.

10. Jakie wady tego zajęcia może Pan wymienić?

Jest to praca na zewnątrz. Pracujemy w różnych warunkach pogodowych, przy opadach. Nie wybieramy sobie pogody, jeśli samolot przyleci w deszcz, to tak samo musimy go obsłużyć. Są warunki, przy których stają prace na lotnisku. Przede wszystkim chodzi o wyładowania atmosferyczne. Jeśli wyładowania są poniżej określonej odległości od lotniska prace przerywa się. Jest zagrożenie, że piorun może uderzyć w samolot. Jesteśmy na płaskim, odkrytym terenie, należy się z tym liczyć. Jest to w pewien sposób praca stresująca. Nikt co prawda nie stoi nad głową i nie pogania do roboty, ale sama świadomość ile taki samolot kosztuje, ile kosztuje jego naprawa, lub zawieszenie lotów. Poza tym świadomość, że od dobrze przez nas wykonanej pracy zależy bezpieczeństwo pasażerów i pilotów.

11. Jakie zalety może Pan wskazać?

Jest to praca nietypowa. Dosyć przyjemna i dobrze płatna.

12. Czy ta praca może wpływać na zdrowie osoby, która ją wykonuje?

W pewnym stopniu tak, bo jest to praca w hałasie, na dworze. Jak w każdej pracy można ulec jakiemuś wypadkowi. Trzeba po prostu dobrze się zabezpieczyć, nosić dobre słuchawki ochronne, przestrzegać wszystkich zasad bhp.

13. Czy według Pana jest to praca rozwojowa?

Myślę, że tak. W ramach szkolenia zjeździliśmy dużo lotnisk, bo musieliśmy się szkolić. Poznawaliśmy dużo ludzi, którzy zaczynali od personelu naziemnego i awansowali na lidera, kierownika, szkoleniowca. Zaczynali od pracy na rampie. Jest to bardzo dobre, bo zna się pracę od podstaw. Poza tym, jeśli zna się bardzo dobrze język angielski, to można pracować na całym świecie. W Polsce liczba lotnisk jest ograniczona, ruch samolotów jest jeszcze umiarkowany w porównaniu z Europą, Stanami Zjednoczonymi, ale cały czas rośnie. Myślę, że taki fachowiec znajdzie zatrudnienie albo w kraju, albo za granicą.

PODZIĘKOWANIA

dla

Pana Dyrektora Wojciecha Jabłońskiego - Airport Lublin

za pomoc w realizacji projektu.



SPRAWDŹ SWOJĄ WIEDZĘ - QUIZY

Zapoznałeś się z charakterystyką zawodu. Teraz sprawdź swoją wiedzę i predyspozycje do zawodu rozwiązując quizy interaktywne.

