

EDUKACYJNE FORUM KWALIFIKACJI ZAWODOWYCH

MULTIMEDIALNY KATALOG ZAWODÓW

ZAWÓD: TECHNIK ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

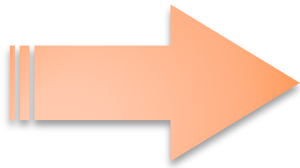
Program Operacyjny Kapitał Ludzki
Priorytet III Wysoka jakość systemu oświaty
Działanie 3.4 Otwartość systemu edukacji w kontekście uczenia się przez całe życie
Poddziałanie 3.4.3 Upowszechnianie uczenia się przez całe życie



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY



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 ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ



PREDYSPOZYCJE



WARUNKI FIZYCZNE



LITERATURA



CZY WIESZ, ŻE ...?



KARIERA ZAWODOWA

CZYM ZAJMUJE SIĘ **TECHNIK ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ?**



ZADANIA ZAWODOWE:

- przeprowadzanie prac pokładowych,
- delegowanie zadań i kontrolowanie pracy załogi statku podczas podróży rejsowych, wyładunku i załadunku towaru,
- monitorowanie stanu technicznego urządzeń oraz mechanizmów pokładowych, w razie potrzeby wykonywanie napraw i konserwacji tych urządzeń,
- monitorowanie kursu statku za pomocą urządzeń nawigacyjnych,
- przeprowadzanie w razie konieczności akcji ratunkowej,
- opracowanie i przygotowanie niezbędnej dokumentacji dotyczącej wykonywanych zadań.



JAKA JEST SPECYFIKA ŚRODOWISKA PRACY TECHNIKA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ?

Miejsce wykonywania pracy

Praca wykonywana jest w pomieszczeniach zamkniętych takich jak:

- ładownie,
- pomieszczenia magazynowe,
- szalupy,
- kotłownie,
- pomieszczenia biurowe.

Charakter pracy

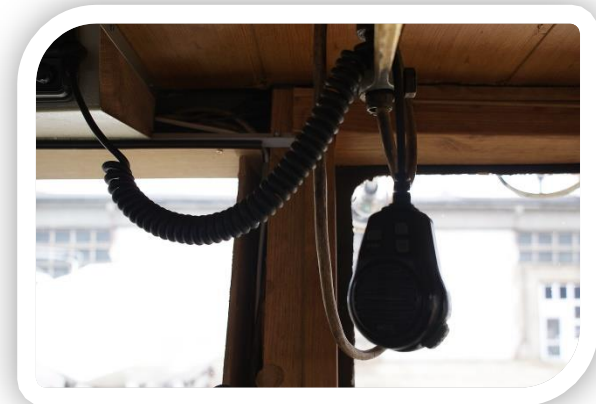
Praca ma charakter zarówno fizyczny, jak i umysłowy. Jest to praca wymagająca kontaktu z ludźmi.



JAKA JEST SPECYFIKA ŚRODOWISKA PRACY TECHNIKA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ?

Możliwości zatrudnienia

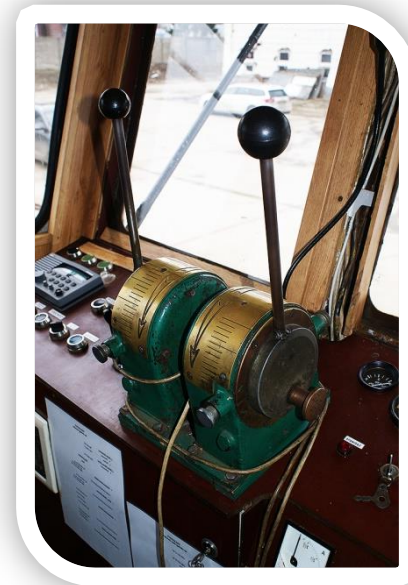
Statki żeglugi śródlądowej, statki żeglugi morskiej, służby administracyjne obsługujące transport oraz szlaki wodne, przedsiębiorstwa żeglugowe, zakłady budownictwa hydrotechnicznego, służby i/lub działy administracji wodnej.



Stanowiska pracy



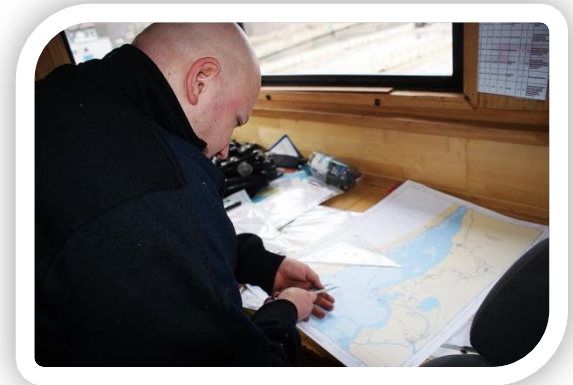
- technik żeglugi śródlądowej,
- asystent w służbie pokładowej,
- asystent w służbie maszynowej na statku,
- bosman w służbie pokładowej,
- motorzysty w służbie maszynowej statku,
- kapitan statku,
- kierownik maszyn,
- młodszy marynarz, starszy marynarz,
- sternik.



JAKA JEST SPECYFIKA ŚRODOWISKA PRACY TECHNIKA ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ?

Czas pracy

Czas pracy jest przeważnie uzależniony od rodzaju zlecenia - maksymalny czas do 14 h/doba i do 72 h/tydzień.



Zarobki



Zarobki uzależnione są od doświadczenia zawodowego, wymiaru czasu pracy oraz od zajmowanego stanowiska. Średnie zarobki marynarza w żegludze śródlądowej wynoszą 2300 zł brutto. Dla porównania zarobki kapitana żeglugi śródlądowej wynoszą 4000 zł brutto (www.wynagrodzenia.pl).

Czynniki zagrażające zdrowiu

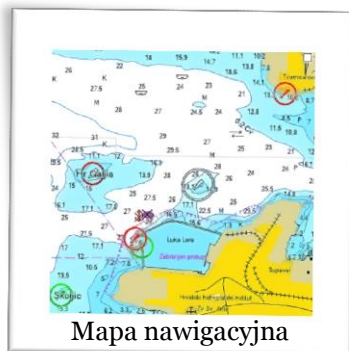
- hałas powstający podczas pracy z wykorzystaniem maszyn,
- duża wilgotność powietrza,
- praca w zmiennych warunkach atmosferycznych,
- ryzyko wystąpienia urazu w wyniku wykonywania czynności na śliskich powierzchniach,
- praca w warunkach stresogennych.



JAKICH MASZYN I NARZĘDZI UŻYWA TECHNIK ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ?



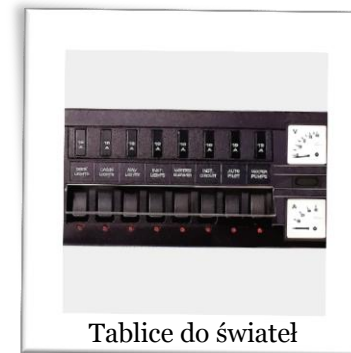
Twardościomierz Brinella



Mapa nawigacyjna



Twardościomierz
Rockwella



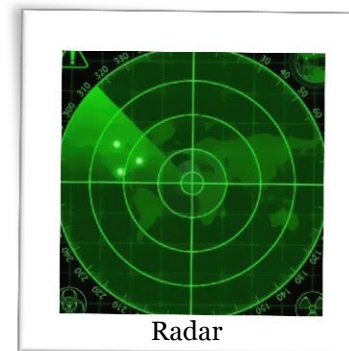
Tablice do świateł



Zestaw narzędzi



Sprężarka chłodnicza



Radar



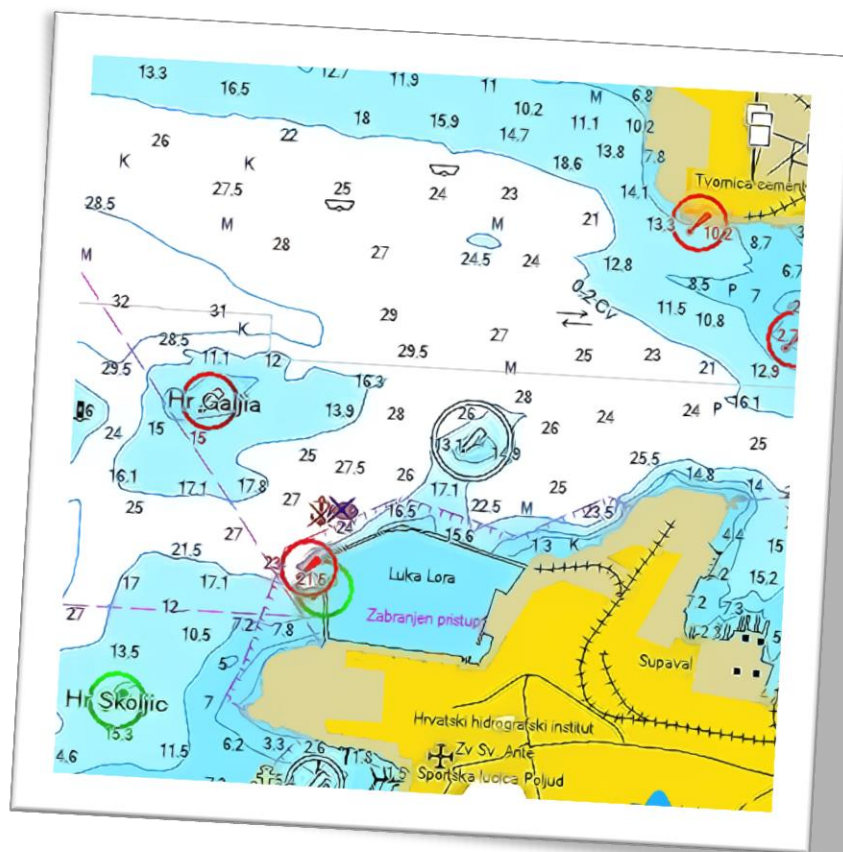
Twardościomierz Brinella

urządzenie do mierzenia skali twardości metali.



Elektroniczna mapa nawigacyjna

rodzaj tradycyjnej mapy morskiej, która została przetworzona na format cyfrowy.



Tworzościomierz Rockwella

urządzenie do określenia zespołu skal. Wykorzystywane do oznaczania twardości metali, tworzyw sztucznych i ceramiki.



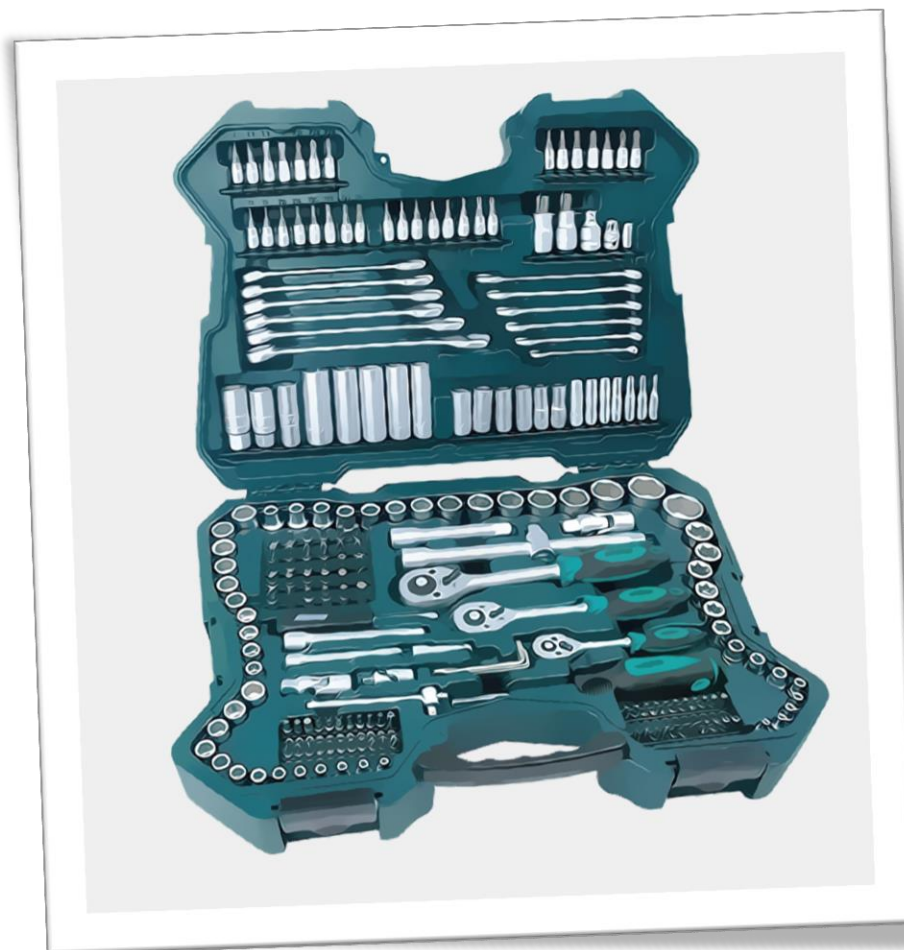
Tablice do świateł nawigacyjnych

tablice służące do załączania i wyłączania oraz kontroli obwodów świateł sygnałowych na statkach.



Zestaw narzędzi

standardowy zestaw narzędzi służący do naprawy i konserwacji sprzętów.



Sprężarka chłodnicza

sprężarka stosowana w typowych agregatach zasilających przemysłowe instalacje chłodnicze i klimatyzacyjne.



Radar

urządzenie służące do obserwacji przestrzeni powietrznej i powierzchni morza.



JAKIE PREDYSPOZYCJE POWINIEN POSIADAĆ TECHNIK ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ?

Wykonując zawód technika żeglugi śródlądowej bardzo ważne jest opanowanie, orientacja w terenie, zdolność koncentracji i podzielność uwagi. Podczas wykonywania czynności zawodowych przydatna jest wyobraźnia przestrzenna oraz umiejętność delegowania zadań.

Cechami niezbędnymi w tym zawodzie są:

- umiejętność pracy w zespole,
- zdolność koncentracji,
- komunikatywność,
- odpowiedzialność,
- dokładność,
- terminowość,
- opanowanie,
- dobra orientacja w terenie,
- umiejętność podporządkowania się,
- zainteresowania techniczne oraz matematyczne.



JAKIE WARUNKI FIZYCZNE SĄ NIEZBĘDNE W TYM ZAWODZIE?



Osoba, która chce podjąć naukę w technikum na kierunku technik żeglugi śródlądowej powinna odznaczać się:

- silną i prawidłową budową fizyczną ciała,
- odpornością organizmu,
- dobrym wzrokiem,
- dobrym słuchem,
- prawidłowym widzeniem oraz zdolnością do rozróżniania barw,
- zręcznością rąk,
- prawidłową koordynacją ruchowo-wzrokową.

Przeciwwskazania zdrowotne:

- zaburzenia niewielkiego stopnia sprawności rąk,
- zaburzenia niewielkiego stopnia zręczności rąk i palców,
- zaburzenia niewielkiego stopnia słuchu,
- zaburzenia dużego stopnia narządu wzroku, zaburzenia związane z rozróżnianiem barw,
- zaburzenia równowagi niewielkiego stopnia,
- zaburzenia widzenia stereoskopowego, koordynacji wzorkowo–ruchowej oraz precesji kształtów niewielkiego stopnia,
- zaburzenia nerwicowe,
- nosicielstwo chorób zakaźnych,
- choroba lokomocyjna,
- ograniczona sprawność fizyczna,
- epilepsja,
- skłonność do chorób reumatycznych.

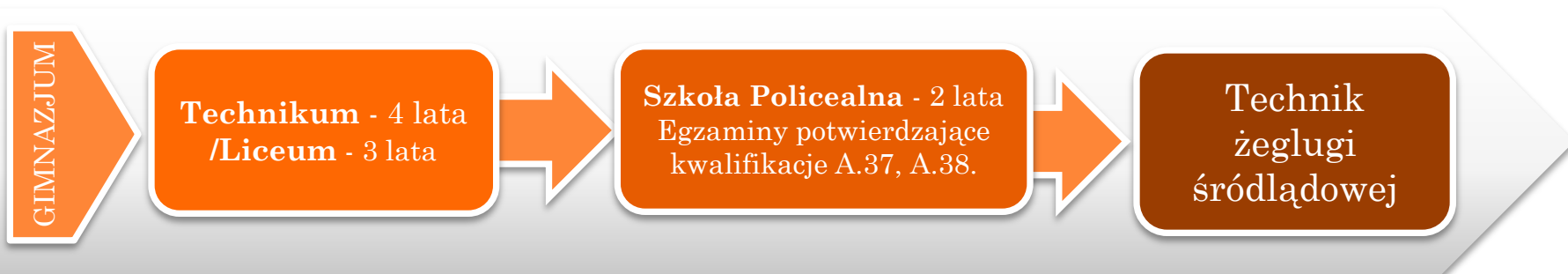


INFORMACJE DLA OSÓB Z NIEPEŁNOSPRAWNOŚCIĄ

- 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.
- Należy jednak pamiętać, iż każdy przypadek zatrudnienia osoby z niepełnosprawnością oraz przystosowania stanowiska pracy do jej potrzeb oraz możliwości zdrowotnych należy rozpatrywać indywidualnie.



JAK ZOSTAĆ TECHNIKIEM ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ?



Istnieje możliwość uzyskania kwalifikacji na Kwalifikacyjnym Kursie Zawodowym.

JAKIE SĄ MOŻLIWOŚCI ROZWOJU W TYM ZAWODZIE?

Kierunki studiów pierwszego i drugiego stopnia podnoszące kwalifikacje zawodowe:

Geografia morza i wybrzeża, Oceanografia, Gospodarka wodna i ochrona zasobów wód, Oceanotechnika, Mechanika i Budowa Maszyn.



CZY WIESZ, ŻE...?

CIEKAWOSTKI



- Sygnał SOS po raz pierwszy pojawił się w roku 1905 w niemieckich rozporządzeniach morskich. W roku 1908 został wprowadzony do standardów międzynarodowych. Znaki wykorzystywane podczas nadawania sygnału SOS nie niosą za sobą żadnego szczególnego znaczenia, zostały wybrane, ponieważ w alfabecie Morse'a są bardzo łatwo rozpoznawalne.
- Portem najdalej położonym od morza jest port w Hamburgu, który znajduje się na rzece Elbie. Odległość od ujścia rzeki do Morza Północnego wynosi 110 km.
- Największy statek w historii okrętownictwa to TT Knock Nevis - miał 458 m długości i 69 m szerokości. Statek został zbudowany w latach 1979-1981 w stoczni Oppama japońskiego koncernu stoczniowego Sumitomo.



CO CZYTAĆ?

LITERATURA FACHOWA



- Portale internetowe: www.zeglarze.net
- „Magazyn Wiatr” - www.magazynwiatr.pl





BIBLIOGRAFIA

- Podstawa programowa kształcenia w zawodzie, Opracowano 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/egzamin-zawodowy>
- Materiały projektu „Poznaj swoje zainteresowania i świat szkolnictwa zawodowego”, www.gimnazjum2.lublin.pl/efs/prezentacja
- Strony internetowe szkół prowadzących kształcenie w zawodzie
- „Podręcznik oceny zawodów z punktu widzenia różnych rodzajów niepełnosprawności. Zeszyty informacyjno-metodyczne doradcy zawodowego” (http://wupszczecin.home.pl/poradnik_gci/5_zeszyty_informacyjno_metodyczne/zeszyt_14.pdf).
- www.wynagrodzenia.pl (Raport Sedlak&Sedlak).
- Informacje zawarte w materiałach projektu pn.: „Ramowe wytyczne w zakresie projektowania obiektów, pomieszczeń oraz przystosowania stanowisk pracy dla osób niepełnosprawnych o specyficznych potrzebach”.
- <http://pl.globalquiz.org>



WYWIAD Z TECHNIKIEM ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

1. Dlaczego wybrał Pan zawód technika żeglugi śródlądowej?

Jeśli chodzi o mnie, to zdecydowała tradycja rodzinna. Ojciec pływał na statkach, ja za dzieciaka już z nim pływałem i tak wyszło, że mnie to zainteresowało. Poszedłem do szkoły, do technikum żeglugi śródlądowej we Wrocławiu. Pod koniec szkoły założyłem własną działalność i do tej pory działam w żegludze, pływam, wożę ładunki. Głównie gabaryty, bo masowych u nas po rzekach się nie da. Mój tata nadal działa w branży.

2. Kto miał wpływ na wybór tego zawodu?

Głównie ojciec. Tak jak każdy ojciec chciał, żeby syn robił to samo co on. Od samego początku wiedziałem, że nie jest to takie łatwe. Często jest się poza domem. Zakładając rodzinę trzeba się liczyć, że mogą być tarcia na tym tle. Aczkolwiek można to poukładać. Sam mam rodzinę, żonę, dwójkę dzieci, jesteśmy zadowoleni, więc i to można jakoś sobie ułożyć.

3. Jakie miał Pan marzenia dotyczące przyszłego zawodu?

Na początku nie miałem wizji, że to będzie własna firma, jednostka. Podobało mi się pływanie. Chciałem pływać na statkach. Moim marzeniem było sprawdzić jak to jest na wodzie, pod wodą i w niebie. Zrobiłem sobie płetwonurka, na statkach pływam. Jeśli chodzi o niebo, to na razie był skok w tandemie ze spadochronu, a w dalszej przyszłości planuję kurs na motolotnię.

4. Ilu spośród Pana rówieśników również wybrało ten zawód?

W mojej klasie zaczynało 25 osób. Takich szkół nie jest zbyt dużo w Polsce, szkoła, którą ja kończyłem już nie kształci w tym zawodzie. Z tego co wiem, funkcjonują jeszcze dwie szkoły średnie. Rocznie takie szkoły może kończyć maksymalnie jakieś 60 osób. To nie jest dużo w skali kraju. W każdej takiej szkole zaczyna jedna albo dwie klasy. Nie jest to bardzo ciężka szkoła. Jest selekcja i sporo osób odpada, ale są to najczęściej ludzie, którzy poszli do takiej szkoły, bo mieli blisko, bo tam się akurat dostali, a niekoniecznie dlatego, że się tym interesowali. Jeśli ktoś nie zamierza w tym kierunku iść, a musi uczyć się technicznego słownictwa związanego z zawodem, to często odpuszcza.

5. Ile lat pracuje Pan w tym zawodzie?

Samodzielnie prowadzę działalność od 2001 roku. Pływałem dużo, dużo wcześniej. Wdrażałem się do różnych prac. Pływałem najpierw mniej chętnie, potem bardziej chętnie i uczyłem się różnych rzeczy. Ojciec angażował mnie do bardzo różnych prac, tak żebym od samych podstaw poznał ten zawód. Zaczynałem od czyszczenia żez na barkach. Jest to najniższa część wewnątrz kadłuba barki. Jest to miejsce gdzie zbiera się woda i wszelkie zanieczyszczenia. Były to barki otwarte, wgłębne, więc mnóstwo się tego tam zbierało. Trzeba było to czyścić, zakonserwować, pomalować, żeby zwiększyć żywotność tego sprzętu. Potem były prace przy silnikach, remontowe, obsługowe. Szkoła w dużym stopniu przygotowuje do pracy od strony mechanicznej. Mieliśmy warsztaty, na których zajmowaliśmy się remontowaniem sprzętu. Uczyliśmy się i na tokarkach. Przełożyło się to na to, że jestem w stanie zrobić przy swojej jednostce naprawę bardzo dużo, jeśli nie wszystko. Jeśli chodzi o wdrażanie przez ojca, to już jako dzieciak byłem przez ojca sadzany za stery. Stał obok, nadzorował. Tak się uczyłem pływać. Dzieci są chłonne, więc szybko złapałem o co w tym chodzi. Na początku mówił jak i którędy płynąć, bo nasze rzeki nie są uregulowane i trzeba dużo czytać z wody. Trzeba wiedzieć, którędy płynąć. To widać na wodzie płynącej, te rysy, zawirowania, które się na niej tworzą. To się odznacza, gdzie jest głęboko, gdzie jest płytko, jakieś załamania fali, które jest inne na płytkiej wodzie, a na głębokiej inne. Trzeba obserwować w którym kierunku woda płynie, bo to nie jest tak, że ona płynie wzdłuż koryta rzeki, tylko słalodem od brzegu do brzegu. Z czasem i tego się nauczyłem i samodzielnie pływałem. Tata oczywiście był na statku, nadzorował, ale już nie stał nad głową. Polubiłem to, robię to i zamierzam robić to nadal.

6. Proszę opisać czym Pan obecnie się zajmuje?

Prowadzę własną firmę, więc poza pływaniem zajmuję się szeregiem spraw organizacyjnych, chociażby ofertowaniem. W zakres samej pracy na wodzie wchodzi nadzór nad załadunkiem, sprawdzenie jego zabezpieczenia. W czasie samego transportu jest to dbanie o bezpieczeństwo, sprawdzenie wszelkich warunków pogodowych, hydrologicznych, w przypadku Zatoki Gdańskiej trzeba patrzeć na wysokość fali, na kierunek, w przypadku rzek na stany wody. Sprawdzamy, czy przepłyniemy przy danym stanie wód. Sprawdzam prognozy na kilku różnych stronach, żeby uśrednić sobie to, co tam jest. Stany wody sprawdzam również na jednej zaufanej stronie internetowej. Jeśli chodzi o same warunki pracy, czyli na przykład czas spędzony poza domem, to jest bardzo różnie. Jeśli chodzi o transport na Wiśle, bo tam mamy najdłuższe rejsy, to transport z Gdańska do powiedzmy Annapola i powrót zajął nam kiedyś półtora miesiąca. Było to uzależnione od zmieniających się stanów wody, które zmieniały się w trakcie rejsu i zmuszały nas do niezaplanowanych przestojów. Bywało tak, że utknęliśmy w połowie drogi. Przepisy mówią, że głębokości tranzytowe powinny być utrzymane przez 265 dni w roku, to w praktyce jest to dużo mniej. Płyniemy, widzimy, że woda spada, szukamy bezpiecznego miejsca, dopływamy do niego i czekamy, aż popadają deszcze, albo wody przyjdzie i możemy kontynuować rejs. Przepisy określają ile godzin w czasie doby można pracować. Na naszych wodach co do zasady nie ma żegluga nocnej. Słyszałem, że na Odrze, w okolicach Szczecina jest w obszarze przygranicznym żegluga całodobowa. Wiąże się to między innymi z obowiązkiem utrzymania większej załogi. Żegluga nocna po Wiśle jest niemożliwa, płynamy tylko w porze dziennej.

7. Proszę opisać Pana ścieżka edukacyjna, aby móc pracować w zawodzie.

Jest kolejność zdobywania stopni. Po skończeniu szkoły trzeba odbyć odpowiednią praktykę. Na niektóre stopnie trzeba zdać dodatkowy egzamin, tak jak na stopień kapitana. Są to zarówno egzaminy teoretyczne i praktyczne. Żeby dodatkowo poruszać się po morskich wodach wewnętrznych,

czyli na Zatoce Gdańskiej trzeba mieć praktyki na statkach, które poruszają się w tym rejonie. Można zdobywać stopnie poczynając od młodszego marynarza, przez starszego marynarza, bosmana, sternika, aż po kapitana. Kapitan B to stopień uprawniający do pływania po rzekach, kapitan A uprawnia do pływania po zalewach i zatokach. To są stopnie charakterystyczne dla żeglugi śródlądowej.

8. Czy jest Pan zrzeszony w jakimś związku, stowarzyszeniu, towarzystwie związanym z wykonywanym zawodem?

Jestem zrzeszony w Polskim Stowarzyszeniu Armatorów. Jest to związek zrzeszający polskie firmy żeglugowe. Poprzez związek staramy się walczyć o warunki do żeglugi po naszych polskich rzekach.

9. Co wpływa na Pana satysfakcję z wykonywanego zawodu?

W naszym przypadku za każdym razem przewozimy inny ładunek, każdy rejs jest inny, nie ma rutyny. Pływamy w różne miejsca, nie jest tak, że pływamy między portem A a portem B i mówimy „o ja już ten kamień widzę trzeci raz w tym tygodniu”. Jest po prostu ciekawie. Mam już na tyle wiedzy i doświadczenia, że czuję się pewnie w tym co robię. Problemy i zaskoczenia mogą być zawsze, dlatego konieczna jest zimna krew. Jak się spanikuje, to można narozrabiać. Jak się wjeżdża w most i jest boczny wiatr, to trzeba trzymać dziób statku na filar, bo w ostatnim odcinku wiatr zniesie nas w odpowiednim kierunku. Taką wiedzę i umiejętności nabywa się z czasem.

10. Jakie wymagania stawiane są osobom wykonującym ten zawód?

Wyobraźnia, twarde nerwy. Umiejętność współpracy z innymi ludźmi. Trzeba nie bać się wyzwania, nowych sytuacji. Wymagana jest duża rzetelność w wykonywaniu powierzonych zadań. Taki kandydat musi mieć doskonałą orientację przestrzenną. Nie może być usprawiedliwienia, że ktoś się rozproszył, źle podawał na przykład kierunki, że się zagadał, bo przez taki głupi błąd można rozpruć barkę za kilka milionów. Przy przyjęciu do szkoły średniej wymagane jest standardowe zaświadczenie medyczne. Wymagany jest ogólny dobry stan zdrowia, brak jakichś zaburzeń równowagi.

11. Jakie wady zawodu może Pan wskazać?

Może wystąpić praca w hałasie. Największy hałas jest w maszynowni, ale te silniki słyszalne są wszędzie na jednostce. Zależy kto jak ma czuły błędnik, ale zdarza się, że ludzie na większe fale reagowali odruchem wymiotnym. Taki człowiek na prawdę nie jest w stanie nic zrobić na statku. Mój pracownik pracuje w systemie miesiąc na miesiąc. Po miesiącu spędzonym na jednostce czasami błędnik wariuje. Jestem na lądzie, a wydaje mi się, że buja. Bardzo głupie odczucie. Jasne, że jest też rozłtka, ale patrząc na ludzi pracujących w innych gałęziach transportu, to ten element występuje wszędzie. Lepiej mieszkać na statku, niż w samochodzie, mamy pralkę, lodówkę, normalną kuchnię, możemy się przespać w normalnym łóżku.

12. Proszę wymienić najważniejsze zalety Pana zawodu.

Kiedy się w lecie płynie po zatoce, jest wschód słońca i strzeli się fotkę i komuś pokaże, to pada pytanie gdzie byłem na wakacjach. A to moja codzienna praca. Wrażenia są naprawdę niesamowite. Ten sam wschód słońca zupełnie inaczej wygląda obserwowany z plaży, a inaczej z wody. Warunki pracy, wyposażenie socjalne to też niewątpliwe zalety.

13. Jak opisałby Pan wpływ tego zawodu na zdrowie osoby wykonującej go?

Ja osobiście czuję się zawsze lepiej jak popływam. A serio, to mogą występować duże obciążenia wzroku, tak jak w pracy kierowcy. W maszynowni jesteśmy narażeni na hałas, pracę przy jakiś wibracjach, w oparach. Teraz maszynownie są w dużej mierze bezobsługowe, nie trzeba tam siedzieć cały czas, wchodzi się raz na jakiś czas sprawdzić wodę, olej, smar. Przede wszystkim trzeba chronić słuch. Jaki widzę, jak na jednostkę wchodzi młody człowiek, od razu krzyczy, że ma założyć słuchawki. Młodzi tłumaczą się, że na przykład wchodzi tylko na chwilę, a nie rozumieją, że taką pracę będą wykonywać całe życie i jeśli teraz nie wyrobią w sobie pewnych nawyków, to przypląca to zdrowiem. Gdybym był kierowcą TIRa to byłbym dużo bardziej narażony na wypadek, niż jestem teraz.

14. Jakich zarobków może oczekiwać osoba wykonująca zawód technika żeglugi śródlądowej?

Pracownik zaraz po szkole średniej, pracując w Polsce, zaczyna od najniższej krajowej. Dosyć szybko dochodzi się do średniej krajowej.


15. Jak oceniłby Pan możliwości rozwoju w zawodzie technika żeglugi śródlądowej?

Są możliwości rozwoju. Jeśli w Polsce większy nacisk kładłoby się na upowszechnienie transportu rzeczno, to dużo zajęcia byłoby na miejscu. U naszych zachodnich sąsiadów rzekami transportuje się wszystko, cement, paliwa, ładunki masowe, gabarytowe. Rzeki są przystosowane do żeglugi, jest rozbudowana infrastruktura. A na Wiśle jest tak, że często musimy się wiązać do drzewa, bo stan wody jest taki, że bezpieczniej jest zatrzymać się poza wyznaczonym miejscem, zaryzykować nawet mandat, niż ryzykować bezpieczeństwo załogi, uszkodzenie barki czy utknięcie z ładunkiem na mieliźnie.

16. Co poradziłby Pan młodzieży decydującej się na wybór tego zawodu?

Żeby garnęła się do tego zawodu. Transport rzeczny jest transportem przyszłościowym, ekologicznym, przyjaznym środowisku. Jest to transport ekonomiczny, bo na ciężarówkę zabiera się 24 tony, a na barkę można zabrać jednorazowo 1000 ton i więcej. Walczymy, żeby na Wiśle do Płocka była klasa 5B czyli żeby mogły tam chodzić jednostki o ładowności 2000-2500 ton. To jest lekką ręką licząc 100 ciężarówek. Tam chodzi 100 silników, na barce takie, jak nasza chodzą dwa, bo pchacze muszą być dosyć mocno manewrowe. W tej chwili ładunków do portów morskich przychodzi coraz więcej. Polskie firmy działają na całym świecie, wysyłają towary w świat i ściągają towary i maszyny do Polski. Jakoś to trzeba przewozić, a drogi już mamy bardzo zapchane. Gdzieś w końcu tak się zakorkuje, że towary będzie trzeba przerzucić na wodę. Mamy jedną z największych rzek we wschodniej Europie, jest mnóstwo zapytań ofertowych. Ale jeśli nie mamy zapewnionej wody, to nie mogę zagwarantować klientowi, że będę mógł mu coś wozić określoną ilość dni w roku. Musi coś się zmienić systemowo w tej kwestii. Rząd walczy o jakość nawierzchni drogowej, a nie będzie to możliwe, jeśli część transportu nie zostanie przerzucona na rzeki.

Dziękuję za wywiad.



PODZIĘKOWANIA

dla

Pana Rafała Błockiego, właściciela firmy Żegluga

Wiślana Rafał Błocki za nieocenioną pomoc

w realizacji projektu.



SPRAWDŹ SWOJĄ WIEDZĘ - QUIZY

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

