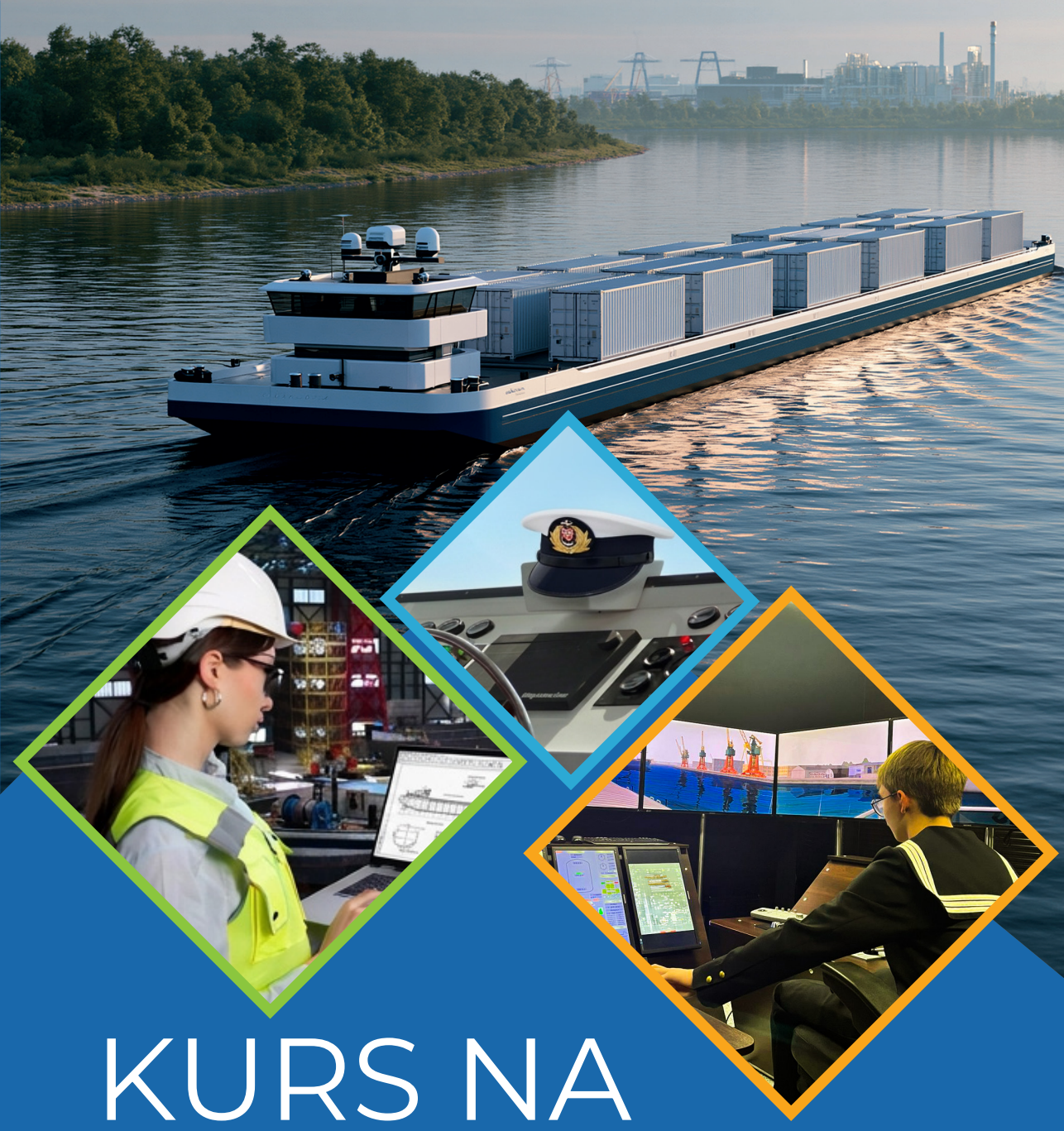


KURS NA KARIERĘ

PRZEWODNIK PO ZAWODACH ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Ministerstwo Infrastruktury

Wydawca:
Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Departament Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
ul. Nowy Świat 6/12
00-400 Warszawa

Opracowanie, redakcja, skład:
Euro Pilot Sp. o.o.
ul. Konarskiego 3, 01-355 Warszawa
www.europilot.com.pl

Teksty:
Magdalena Budkiewicz-Suchecka, Dominika Borówka-Sitnik

Redakcja:
Magdalena Budkiewicz-Suchecka, Jolanta Sieradzka-Kasprzak

Korekta:
Ewelina Biernaś

Skład:
Ewa Chmielewska

Zdjęcia:
Ministerstwo Infrastruktury (s. 57),
Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej im. Bohaterów Westerplatte w w Kędzierzynie-Koźlu (s. 56),
archiwum Euro Pilot

ISBN 978-83-8218-383-2

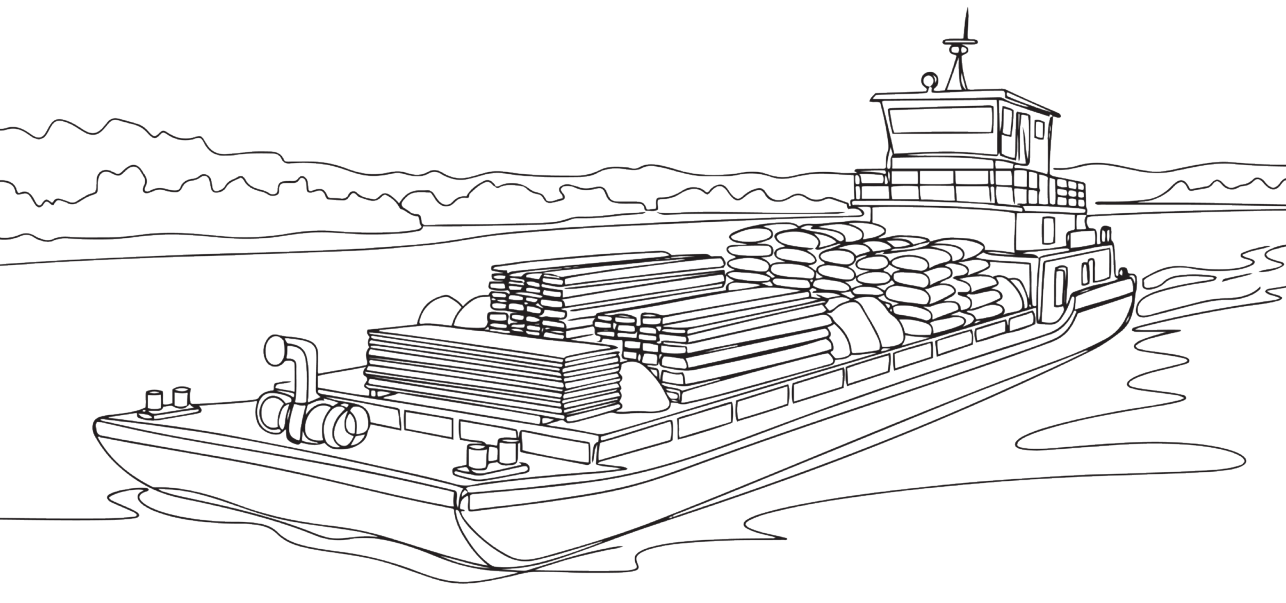
Warszawa, 2026

Publikacja została sfinansowana ze środków Funduszu Żeglugi Śródlądowej w ramach Planu promocji żeglugi śródlądowej na rok 2026.

KURS NA KARIERĘ

PRZEWODNIK PO ZAWODACH ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

Ministerstwo Infrastruktury



spis treści

1 ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA – TO MUSISZ WIEDZIEĆ 4

1.1 CZYM JEST ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA 4

1.2 PALCEM PO MAPIE – GDZIE SIĘ PŁYWA W POLSCE 8

1.3 FLOTA W PIGUŁCE 14



2 ZAWODY NA WODZIE – KTO TU PRACUJE I CO ROBI NA CO DZIEŃ? 15

2.1 SŁUŻBA POKŁADOWA I MASZYNOWA 15

2.1.1 SŁUŻBA POKŁADOWA – kwalifikacje unijne 15

2.1.2 SŁUŻBA POKŁADOWA – PRZEWOŹNICY I STERMOTORZYŚCI – kwalifikacje krajowe 21

2.1.3 SERCE STATKU, czyli służba maszynowa 23

2.2 LUDZIE OD BUDOWY STATKÓW, czyli zawody stoczniowe ... 28

2.3 INSPEKTOR NADZORU NAD ŻEGLUGĄ – na straży przepisów prawa i bezpieczeństwa 36

2.4 ARMATOR – przedsiębiorca na wodzie 38

2.5 GDY STATEK SPOTYKA BIURO – organizacja transportu i zarządzanie flotą 41

2.6 INŻYNIEROWIE I TWÓRCY NOWYCH TECHNOLOGII 44



3 KOMPETENCJE PRZYSZŁOŚCI – TRENDY W ZAWODACH ŻEGLUGOWYCH 48

3.1 CYFRYZACJA WCHODZI NA POKŁAD 48

3.2 ZIELONA I INTELIGENTNA EWOLUCJA STATKÓW 52

4 START W BRANŻY – TWOJE NASTĘPNE KROKI 54

4.1 PIERWSZY KROK – TECHNIKA I KLASY ŻEGLUGOWE 54

4.2 NA GŁĘBOKĄ WODĘ – STUDIA DLA PRZYSZŁYCH KADR 57

4.3 INWESTYCJA W DODATKOWE KWALIFIKACJE – KURSY I SZKOLENIA 60

1.1 CZYM JEST ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA

Żegluga śródlądowa to pojęcie bardzo szerokie. Obejmuje m.in. śródlądowe przewozy promowe, działalność związaną z utrzymaniem i remontem budowli hydrotechnicznych oraz dróg wodnych, zadania realizowane na wodzie przez wyspecjalizowane jednostki policji i straży pożarnej, a także turystykę i rekreację wodną, w tym żeglarstwo, kajakarstwo i sporty motorowodne. Ważną częścią żeglugi śródlądowej jest **również transport wodny śródlądowy**, czyli zorganizowany **przewóz ładunków lub pasażerów**. Odbywa się on na śródlądowych **drogach wodnych**: żeglownych rzekach i ich skanalizowanych odcinkach, kanałach oraz jeziorach.



W naszej publikacji skupimy się przede wszystkim na transporcie wodnym śródlądowym, czyli przewozie ładunków i pasażerów po śródlądowych drogach wodnych.



Transport wodny śródlądowy vs. rekreacja i turystyka wodna

Transport wodny śródlądowy		Rekreacja i turystyka wodna
Barki motorowe, barki pchane, holowniki, pchacze, promy, statki pasażerskie, lodołamacze.	Rodzaje jednostek pływających	Jachty rekreacyjne, jachty komercyjne oraz łodzie wędkarskie, kajaki, rowery wodne.
Każda jednostka pływająca musi posiadać tzw. dokument bezpieczeństwa statku.	Wymagania techniczne	Niektóre jednostki pływające muszą posiadać dokument bezpieczeństwa, zazwyczaj jest to uproszczone świadectwo zdolności żeglugowej.
Skład załogi różni się w zależności od rodzaju statku i czasu jego pracy[1]. Członkowie załogi muszą posiadać odpowiednie uprawnienia, o których dowiesz się więcej w dalszej części publikacji.	Wymagania załogowe	Załoga może być jednoosobowa. W przypadku niektórych rodzajów jednostek wymagane są odpowiednie uprawnienia lub patenty.

§

Wspólne przepisy regulują m.in.:

1. ruch i postój statków na szlaku żeglownym i w portach, sygnalizację wzrokową i dźwiękową oraz łączność radiową na śródlądowych drogach wodnych;
2. oznakowanie nawigacyjne szlaków żeglownych, budowli i urządzeń hydrotechnicznych, przeszkód nawigacyjnych oraz budowli i linii przesyłowych, a także wzory znaków i sygnałów żeglugowych, ich znaczenie oraz zakres obowiązywania[2].

Wybierając kształcenie związane z żeglugą śródlądową, możesz przygotować się do pracy w wielu specjalistycznych zawodach – zarówno na wodzie, jak i na lądzie.

1 Szczegółowe wymagania znajdują się w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 17 sierpnia 2023 r. w sprawie wykazu stanowisk na statkach, minimalnego składu załogi statków na śródlądowych drogach wodnych, przeprowadzania egzaminu i sposobu działania komisji egzaminacyjnych (Dz. U. poz. 1697).

2 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 kwietnia 2003 r. w sprawie przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. z 2003 r. Nr 212, poz. 2072).

KARIERA W BRANŻY – CO WARTO WIEDZIEĆ?

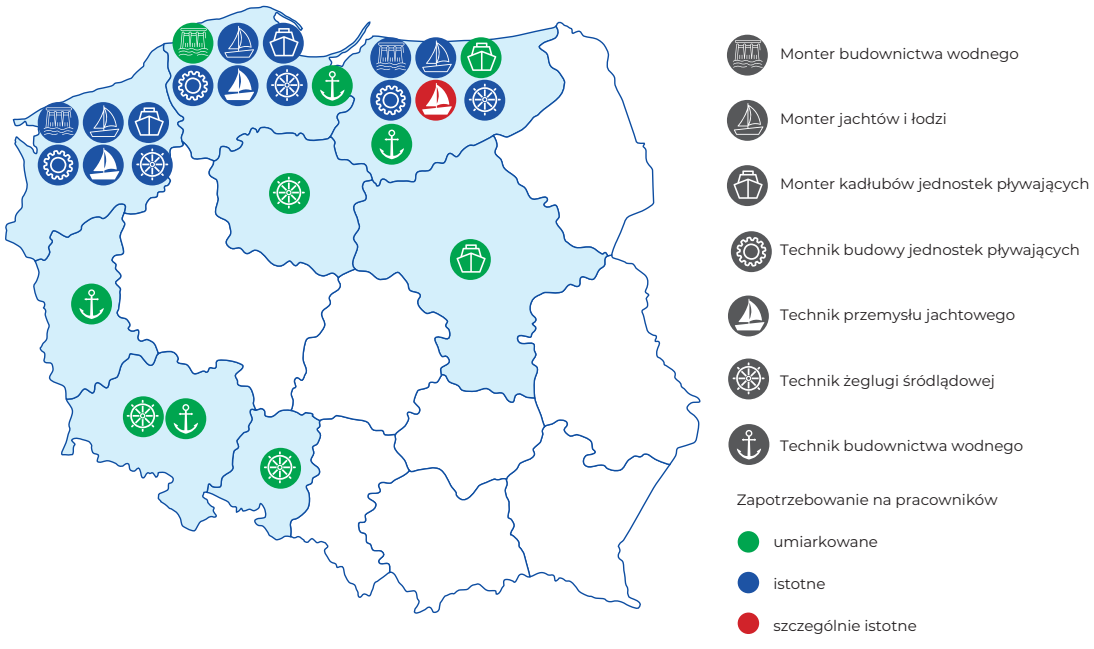
Transport wodny śródlądowy to specjalistyczny rynek pracy. Zatrudnienie można znaleźć zarówno na statkach – m.in. jako kapitan, sternik, marynarz czy mechanik – jak i na lądzie, np. w spedycji, obsłudze portowej lub stoczni. Polscy marynarze pracują nie tylko w kraju, lecz także na drogach wodnych Europy Zachodniej.

Zapotrzebowanie na pracowników żeglugi śródlądowej różni się w zależności od regionu. Największe jest w województwach z dobrze rozwiniętą siecią śródlądowych dróg wodnych lub intensywnym ruchem turystycznym, tj. w województwach:

- **zachodniopomorskim i pomorskim** (Odrzańska Droga Wodna, dolna Wisła oraz bliskość rynków zagranicznych),
- **lubuskim, dolnośląskim i opolskim** (Odrzańska Droga Wodna),
- **mazowieckim i warmińsko-mazurskim** (ruch turystyczny),
- **śląskim** (Odrzańska Droga Wodna i Kanał Gliwicki).

TO WARTO WIEDZIEĆ!

Sprawdź, na jakich specjalistów jest zapotrzebowanie w poszczególnych województwach (zgodnie z prognozą zapotrzebowania na pracowników w zawodach szkolnictwa branżowego na krajowym i wojewódzkim rynku pracy[3]):



3 Obwieszczenie Ministra Edukacji z dnia 22 stycznia 2026 r. w sprawie prognozy zapotrzebowania na pracowników w zawodach szkolnictwa branżowego na krajowym i wojewódzkim rynku pracy, www.gov.pl/web/edukacja.



Trend europejski – od 2021 r. zatrudnienie w branży ponownie rośnie, a prognozy wskazują, że tendencja ta będzie się utrzymywać. Sprzyja temu m.in. odbudowa sektora przewozów pasażerskich. Coraz mniejsze znaczenie ma w nim sezonowość, co przekłada się na bardziej stabilne możliwości zatrudnienia[4].

To dobra wiadomość dla osób, które rozważają pracę w branży: europejski rynek potrzebuje nowych pracowników i skutecznie opiera się kryzysom gospodarczym.

Największy rynek pracy tworzą tzw. państwa reńskie – Niemcy, Holandia, Francja i Belgia. Przypada na nie około 70% zatrudnienia w europejskiej żegludze śródlądowej.

KORPORACJA CZY FIRMA RODZINNA?

W polskim sektorze transportu wodnego śródlądowego dominują **mikroprzedsiębiorstwa**. Według danych GUS w ostatnich latach działało około 400 przedsiębiorstw zajmujących się transportem wodnym – zarówno towarowym, jak i pasażerskim. **Duże firmy należą do rzadkości**. Mniej niż 10 przedsiębiorstw zatrudnia powyżej 10 osób, przy czym w żadnym z nich liczba zatrudnionych nie przekracza 49.

Podobnie wygląda sytuacja w innych krajach europejskich. W państwach reńskich również dominują firmy zatrudniające do 10 osób. Stanowią one aż 97% rynku w Holandii, 96% we Francji oraz 86% w Niemczech.

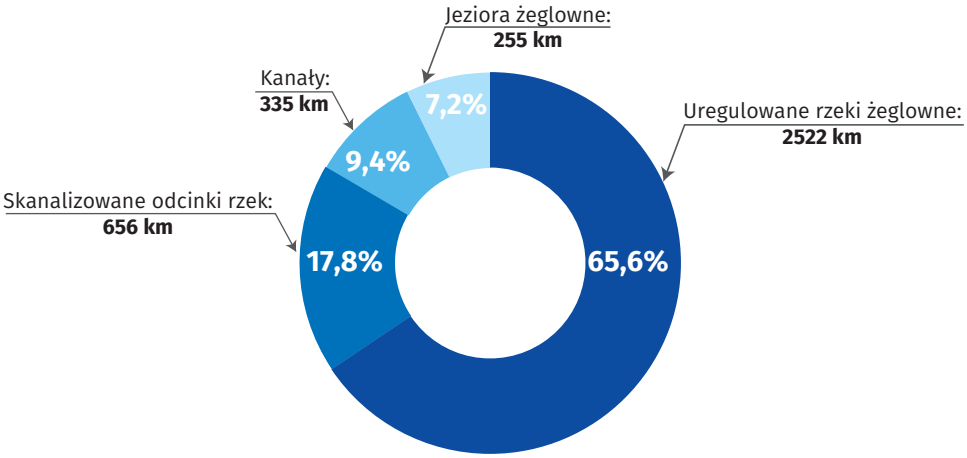
Co to oznacza dla Ciebie? W tej branży częściej trafisz do niewielkiej, niekiedy rodzinnej firmy niż do dużej korporacji. Taka struktura sprzyja bezpośredniej współpracy, budowaniu trwałych relacji i zdobywaniu praktycznych umiejętności u boku bardziej doświadczonych pracowników.

4 https://inland-navigation-market.org/?lang=en.

1.2 PALCEM PO MAPIE – GDZIE SIĘ PŁYWA W POLSCE

Śródlądowe drogi wodne to powierzchniowe wody śródlądowe, które mogą być wykorzystywane na potrzeby transportu wodnego i żeglugi.

Sieć śródlądowych dróg wodnych w Polsce: 3767 km (2025 r.)



Blisko **95% śródlądowych dróg wodnych** jest wykorzystywanych do transportu, turystyki lub rekreacji[5].

MUSISZ TO WIEDZIEĆ!

Śródlądowe drogi wodne dzieli się na klasy w zależności od parametrów, które określają, jakie statki lub zestawy pchane mogą z nich korzystać.

Klasyfikacja opracowana w 1992 r. przez Europejską Komisję Gospodarczą ONZ i Europejską Konferencję Ministrów Transportu (EKMT) wyróżnia 7 klas dróg wodnych. Pod uwagę bierze się m.in. ich głębokość i szerokość oraz inne parametry wpływające na możliwości żeglugi.

5 Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2025 r., GUS, https://stat.gov.pl.

Wyższa klasa oznacza:

- **Większe statki** – większa głębokość i szerokość drogi wodnej pozwalają na żeglugę dłuższych jednostek o większym zanurzeniu, a tym samym większej ładowności.
- **Większy prześwit pod mostami** – większa odległość między lustrem wody a spodem mostu umożliwia przepływanie wyższych jednostek, np. statków przewożących kontenery ułożone piętrowo.
- **Łagodniejsze zakręty** – większe promienie łuków ułatwiają manewrowanie długimi jednostkami i zestawami.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (tu sprawdzisz klasyfikację śródlądowych dróg wodnych oraz ich parametry eksploatacyjne).

ŚRÓDLĄDOWE DROGI WODNE W POLSCE
schemat



TU W POLSCE PŁYWA SIĘ NAJWIĘCEJ – najważniejsze śródlądowe szlaki transportowe

Polska ma stosunkowo gęstą sieć śródlądowych dróg wodnych. Na 1000 km² powierzchni przypada 12,1 km dróg żeglownych, podczas gdy średnia dla UE-27 wynosi 10 km.

CO TO OZNACZA DLA CIEBIE? Według prognoz do 2050 r. zapotrzebowanie na usługi transportu towarowego w Europie wzrośnie niemal trzykrotnie. Jednocześnie Unia Europejska wspiera rozwój transportu wodnego śródlądowego jako energooszczędnej, niskoemisyjnej i innowacyjnej gałęzi transportu. Polskie rzeki wymagają nowoczesnego zarządzania, **a branża – nowych specjalistów: inżynierów rozwijających infrastrukturę, logistyków planujących efektywne trasy oraz kapitanów i członków załóg przygotowanych do pracy na niskoemisyjnych statkach.**

Najważniejsze śródlądowe drogi wodne, na których w przyszłości możesz pracować jako kapitan, inżynier hydrotechnik czy specjalista ds. logistyki:



Odrzańska Droga Wodna (ODW) – część transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T

Należy do głównych szlaków transportowych Unii Europejskiej. Dzięki kanałom Odra–Hawela i Odra–Sprewa zapewnia połączenie z Berlinem. Obsługuje około 80% całego śródlądowego transportu ładunków w Polsce.



pchacze z barkami oraz nowoczesne statki motorowe



żwir, piasek, nawozy, węgiel, ładunki ponadgabarytowe (np. turbiny, śmigła turbin wiatrowych)



od przemysłowego Śląska (Kanał Gliwicki), przez Wrocław i Szczecin, aż do zespołu portów morskich Szczecin–Świnoujście



ważne ośrodki przewozów pasażerskich: Gliwice (Kanał Gliwicki – Marina Gliwice), Opole, Wrocław, Zielona Góra, Szczecin

Sieć zachodniopomorska

Rozbudowany system połączonych śródlądowych dróg wodnych i ich rozgałęzień.



pchacze z barkami, nowoczesne statki motorowe, lodołamacze (wykorzystywane zimą), statki morsko-rzeczne



towary przewożone do zespołu portów Szczecin–Świnoujście, m.in. nawozy, węgiel, zboża, kontenery i ładunki ponadgabarytowe



statki wycieczkowe i tramwaje wodne kursujące między portami i wyspami

Wisła

Nie tworzy jednolitego szlaku żeglownego na całej długości. Największe znaczenie dla transportu towarowego ma Dolna Wisła (od Płocka do Gdańska). Na środkowej Wiśle przewozy towarowe odbywają się sporadycznie, natomiast rozwija się tam żegluga turystyczna.



statki towarowe, statki pasażerskie



piasek, kruszywo budowlane, ładunki ponadgabarytowe



ważne ośrodki przewozów pasażerskich: Kraków, Warszawa, Toruń, Bydgoszcz; mniejsze ośrodki: Kazimierz Dolny, Płock, Ciechocinek



Przewozy – jak dużo, dokąd i co?

JAK DUŻO? W ostatnich latach przewozy realizowane polskimi śródlądowymi drogami wodnymi utrzymują się na zbliżonym poziomie. W 2025 r. przewieziono 1,672 mln ton ładunków, wobec 1,674 mln ton rok wcześniej[6].

DOKĄD? W polskim transporcie śródlądowym dominują przewozy międzynarodowe. Eksport odpowiada za niespełna 20% przewozów, a jego głównym kierunkiem od wielu lat są Niemcy, do których trafia 90% towarów eksportowanych śródlądowymi drogami wodnymi.

Na tle Europy wielkość przewozów w Polsce pozostaje niewielka. Liderami są Niemcy i Holandia, odpowiadające łącznie za ponad 70% pracy przewozowej wykonywanej w państwach UE[7].

CO? Ze względu na specyfikę taboru (głównie barki pchane), polska żegluga śródlądowa służy głównie do transportu **ciężkich towarów masowych**:

- kruszyw budowlanych (jak piasek, żwir czy kamień) oraz węgla (ok. 40%),
- zbóż (pszenica, kukurydza, rzepak) oraz drewna (ok. 19%).

W UE największy udział w przewozach mają rudy metali (głównie żelaza) oraz kamień, piasek i żwir – łącznie ok. 23%. Kolejne miejsca zajmują benzyna, olej napędowy i opałowy (ok. 16%) oraz zboża (ok. 13%)[8].

Ważnym elementem żeglugi śródlądowej są również **przewozy pasażerów**. Są one związane przede wszystkim z turystyką, dlatego ich natężenie w dużej mierze zależy od sezonu i pogody. Od kilku lat z tej formy transportu korzysta ponad milion pasażerów rocznie. Od 2023 r. ich liczba jednak nieznacznie spada, podczas gdy w transporcie pasażerskim ogółem (kolejowym, samochodowym, morskim i lotniczym) obserwowany jest wzrost.

Rozwój żeglugi turystycznej stwarza możliwości wykorzystania także tych dróg wodnych, które nie spełniają wymagań żeglugi międzynarodowej. Turystyka i rekreacja sprzyjają społeczno-gospodarczej aktywizacji regionów Polski i mają duży udział (90%) w wykorzystaniu polskich śródlądowych dróg wodnych do celów żeglugowych.

6 Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2025 r., op.cit.
7 https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/SEPDF/cache/11926.pdf.
8 https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20230127-2.

TU SIĘ PŁYWA W EUROPIE

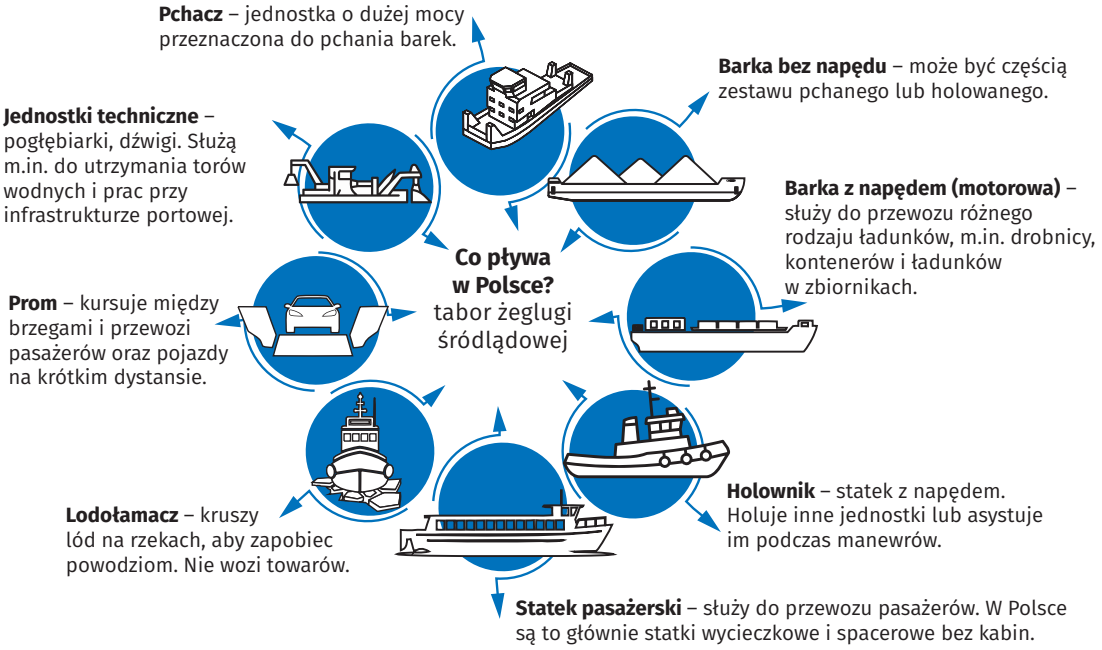
Wielkość pracy przewozowej w europejskiej żegludze śródlądowej rośnie po historycznie niskim wyniku odnotowanym w 2023 r. Liderami europejskiej żeglugi śródlądowej pozostają Niemcy i Holandia.



1.3 FLOTA W PIGUŁCE

Parametry śródlądowych dróg wodnych (głównie przestrzenne), które wpływają na konstrukcję jednostek śródlądowych:
- płytkie tory wodne,
- zmienne stany wód,
- ostre zakola,
- obecność infrastruktury hydrotechnicznej (śluzy, jazy, nisko zawieszone mosty).

Charakterystyczne cechy jednostek śródlądowych:
- płaskie dno, umożliwiające żeglugę przy niewielkim zanurzeniu,
- zaawansowane systemy sterowe zapewniające dużą manewrowość w wąskich korytach rzecznych.



Pchacz – jednostka o dużej mocy przeznaczona do pchania barek.

Barka bez napędu – może być częścią zestawu pchanego lub holowanego.

Jednostki techniczne – pogłębiarki, dźwigi. Służą m.in. do utrzymania torów wodnych i prac przy infrastrukturze portowej.

Barka z napędem (motorowa) – służy do przewozu różnego rodzaju ładunków, m.in. drobnicy, kontenerów i ładunków w zbiornikach.

Prom – kursuje między brzegami i przewozi pasażerów oraz pojazdy na krótkim dystansie.

Lodołamacz – kruszy lód na rzekach, aby zapobiec powodziom. Nie wozi towarów.

Holownik – statek z napędem. Holuje inne jednostki lub asystuje im podczas manewrów.

Statek pasażerski – służy do przewozu pasażerów. W Polsce są to głównie statki wycieczkowe i spacerowe bez kabin.

Blisko 81% taboru barkowego stanowią jednostki bez własnego napędu.
Ponad połowa z nich została wyprodukowana w latach 1949–1979[9].
Wiek polskiego taboru jest jednym z ważnych wyzwań stojących przed branżą.
Jednocześnie oznacza duże zapotrzebowanie na specjalistów zajmujących się utrzymaniem, remontami i modernizacją jednostek.

9 Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2025 r., op.cit.

SŁUŻBA POKŁADOWA I MASZYNOWA

2.1

2.1.1 SŁUŻBA POKŁADOWA – kwalifikacje unijne

Kto pracuje na statku żeglugi śródlądowej? Jaki jest minimalny skład załogi? Wszystko zależy od rodzaju statku i czasu jego pracy. Kwestie te reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury[10], które wyróżnia 8 stanowisk w służbie pokładowej.

Stanowiska w służbie pokładowej w zależności od poziomu (schemat)



Praca w służbie pokładowej odbywa się na pokładach różnego rodzaju jednostek pływających:

- towarowych: barkach, pchaczach i holownikach,
- pasażerskich: statkach wycieczkowych, statkach pasażerskich z miejscami sypialnymi (cruiserach) i tramwajach wodnych,
- technicznych i specjalistycznych: nowoczesnych statkach technicznych, inspekcyjnych i ratowniczych oraz lodołamaczach (np. obsługujących drogi wodne w strukturach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie).

Realia pracy:

- różne systemy organizacji pracy, w tym systemy rotacyjne, w zależności od armatora, rodzaju jednostki pływającej, charakteru przewozów i długości rejsów,
- praca trwa cały rok – poza rejsami obejmuje również prace konserwacyjne i remontowe w stoczniach.

10 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 17 sierpnia 2023 r. w sprawie wykazu stanowisk na statkach, minimalnego składu załogi statków na śródlądowych drogach wodnych, przeprowadzania egzaminu i sposobu działania komisji egzaminacyjnych.

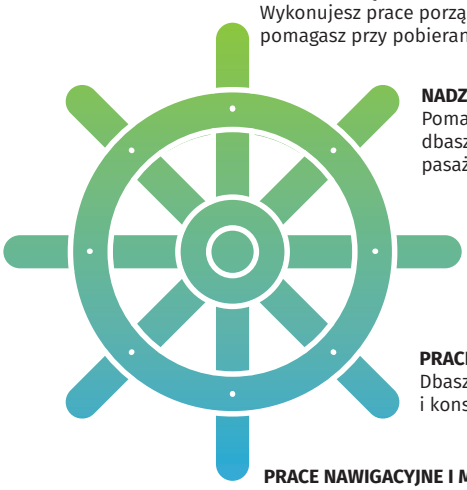
POZIOM PODSTAWOWY I OPERACYJNY

MARYNARZ ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ

CODZIENNA PRACA

Marynarz żeglugi śródlądowej pracuje w dziale pokładowym statku. Wykonuje zadania związane z eksploatacją i konserwacją statku oraz utrzymaniem porządku. Pracuje pod kierunkiem kierownika statku (np. kapitana statku), przestrzega obowiązujących przepisów żeglugowych i wykonuje obowiązki ustalone przez armatora. Karierę w służbie pokładowej możesz rozpocząć jako praktykant lub młodszy marynarz.

Praca na pokładzie wymaga wszechstronności. W zależności od stanowiska, które zajmujesz, do Twoich codziennych zadań należą:



PRACE PORZĄDKOWE, DOZÓR I INNE
Wykonujesz prace porządkowe, pełnisz dozór na statku w trakcie postoju, pomagasz przy pobieraniu paliwa, wody i innego zaopatrzenia.

NADZÓR NAD ŁADUNKIEM I PASAŻERAMI
Pomagasz przy załadunku i rozładunku, dbasz o prawidłowe zamocowanie towaru, czuwasz nad bezpieczeństwem pasażerów.

OBSŁUGA URZĄDZEŃ POKŁADOWYCH
Obsługujesz i dbasz o wyposażenie techniczno-eksploatacyjne statku i sprzęt ratunkowy.

PRACE KONSERWACYJNE I NAPRAWY
Dbasz o gotowość statku do żeglugi, wykonujesz drobne naprawy sprzętu i konserwację urządzeń.

PRACE NAWIGACYJNE I MANEWRY
Sterujesz statkiem pod nadzorem kierownika statku, wykonujesz prace manewrowe, obserwujesz drogę wodną.

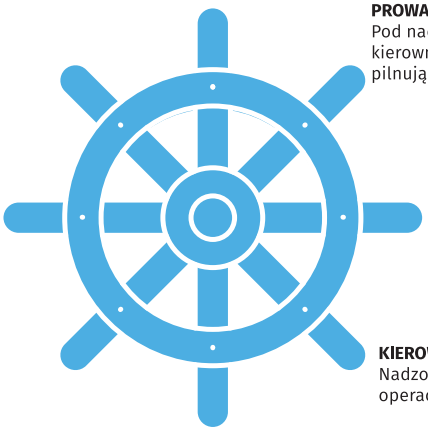
CECHY, PREDYSPOZYCJE I UMIEJĘTNOŚCI – marynarz to zawód wymagający określonych predyspozycji i umiejętności. Sprawdź, które z nich posiadasz!



STERNIK – TEN, KTÓRY STERUJE

CODZIENNA PRACA

Jeśli ścieżka kariery na pokładzie przypomina drabinę, stanowisko sternika żeglugi śródlądowej jest jej kolejnym szczeblem. Odkładasz wtedy na bok część prac wykonywanych przez marynarzy, a na pierwszy plan wysuwają się zadania związane z nawigacją.

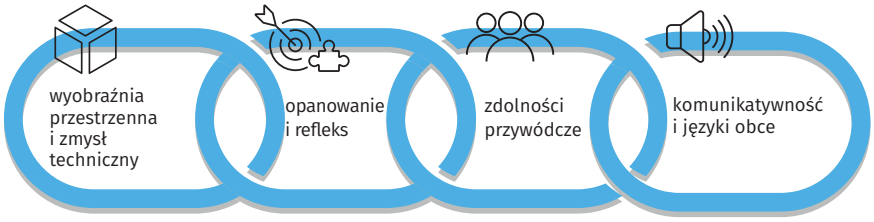


PROWADZENIE STATKU (NAWIGACJA)
Pod nadzorem lub w czasie wacht (zmian) wyznaczonych przez kierownika statku samodzielnie sterujesz jednostką pływającą, pilnując wyznaczonego kursu na drodze wodnej.

OBSŁUGA SYSTEMÓW CYFROWYCH
Monitorujesz komunikaty przekazywane przez systemy informacji rzecznej (RIS/EuRIS), obsługujesz radiostacje UKF (VHF) do łączności ze śluzami oraz nadzorujesz wskazania echosondy.

KIEROWANIE PRACAMI POKŁADOWYMI
Nadzorujesz pracę marynarzy, młodszych marynarzy oraz praktykantów przy operacjach cumowania, kotwiczenia czy klarowania pokładu.

CECHY, PREDYSPOZYCJE I UMIEJĘTNOŚCI





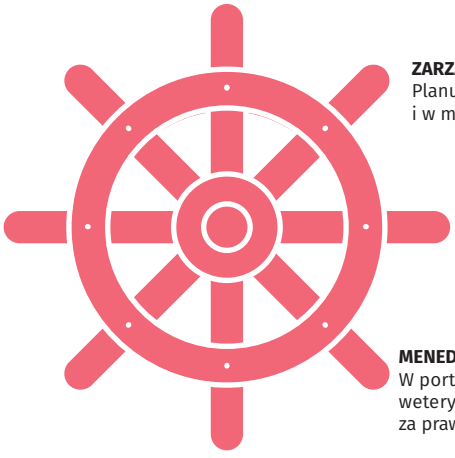
POZIOM ZARZĄDZANIA

KAPITAN – SZCZYT POKŁADOWEJ HIERARCHII

CODZIENNA PRACA

Kapitan to nie tylko prestiż, lecz także ogromna odpowiedzialność. Odpowiada on za życie załogi, bezpieczeństwo pasażerów, przewożony ładunek oraz samą jednostkę pływającą. To zawód dla liderów, którzy łączą doskonałą znajomość śródlądowych dróg wodnych z wiedzą z zakresu zaawansowanych systemów cyfrowych i prawa.

DOWODZENIE I NAWIGACJA
Prowadzisz statek (lub nadzorujesz pracę sternika), także w najtrudniejszych momentach rejsu – podczas przejść pod niskimi mostami, manewrów w ciasnych śluzach czy nocnej nawigacji przy gęstej mgle.



ZARZĄDZANIE ZAŁOGĄ
Planujesz wachty, rozdzielasz zadania i dbasz o to, by na pokładzie i w maszynowni panowała dyscyplina oraz przestrzegane były standardy BHP.

PLANOWANIE I OPTYMALIZACJA PODRÓŻY
Korzystasz z systemów RIS i EuRIS, analizujesz komunikaty nawigacyjne, planujesz trasę i czas rejsu tak, by podróż była bezpieczna, ekonomiczna i przebiegała zgodnie z harmonogramem.

MENEDŻER KONTRAKTU
W portach reprezentujesz armatora w kontaktach z klientami, urzędami celnymi, weterynaryjnymi czy inspektorami żeglugi śródlądowej. Odpowiadasz również za prawidłowe prowadzenie dziennika pokładowego – wpisów dokonujesz ręcznie.

CECHY, PREDYSPOZYCJE I UMIEJĘTNOŚCI

- zdolność do analitycznego myślenia pod presją czasu
- zdolności przywódcze i autorytet
- komunikatywność i biegła znajomość języków obcych
- wiedza
- zmysł organizacyjny

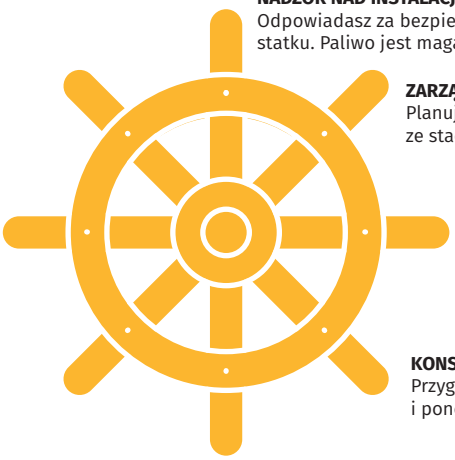


SZCZEGÓLNE OPERACJE

EKSPERT LNG – SPECJALISTA OD SKROPLONEGO GAZU

CODZIENNA PRACA

To specjalizacja związana z rozwojem paliw alternatywnych w żegludze, w tym skroplonego gazu ziemnego LNG (ang. *liquefied natural gas*). Jeśli masz zacięcie inżynieryjno-techniczne i interesują Cię nowe technologie, warto poznać tę ścieżkę zawodową.



NADZÓR NAD INSTALACJAMI KRIOGENICZNYMI
Odpowiadasz za bezpieczną eksploatację zbiorników i systemów zasilania gazem na statku. Paliwo jest magazynowane w temperaturze ok. –162°C.

ZARZĄDZANIE PROCESEM BUNKROWANIA
Planujesz i nadzorujesz operację tankowania (bunkrowania) statku ze stacji lądowych lub autocystern.

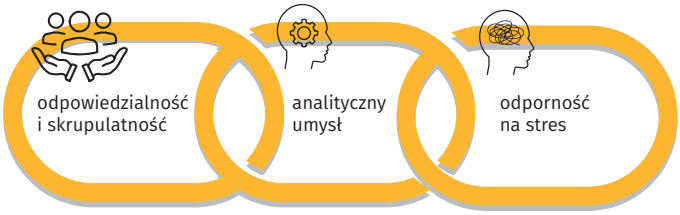
WDRAŻANIE PROCEDUR BEZPIECZEŃSTWA
Przeprowadzasz regularne kontrole systemu LNG, w razie potrzeby wdrażasz procedury awaryjne i odpowiednio reagujesz w sytuacjach nadzwyczajnych.

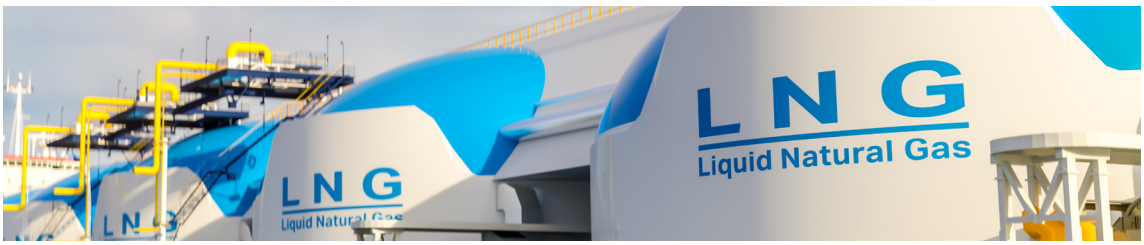
KONSERWACJA
Przygotowujesz system LNG na potrzeby konserwacji jednostki pływającej i ponownego wykorzystania.

MIEJSCE PRACY

Specjalistyczna wiedza z zakresu LNG znajduje zastosowanie w sektorze transportu wodnego. Możesz pracować na pokładach nowoczesnych jednostek pływających, a także w terminalach LNG i bazach bunkrowania.

CECHY, PREDYSPOZYCJE I UMIEJĘTNOŚCI

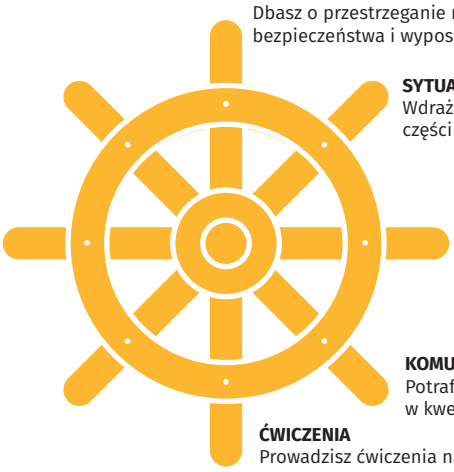




EKSPERT ŻEGLUGI PASAŻERSKIEJ – PRACA Z LUDŹMI NA WODZIE

CODZIENNA PRACA

Odpowiadasz za bezpieczeństwo pasażerów w sytuacjach awaryjnych oraz koordynację działań ratunkowych (m.in. pomoc osobom o ograniczonej sprawności ruchowej czy ewakuację).



NADZÓR NAD BEZPIECZEŃSTWEM
Dbasz o przestrzeganie norm dotyczących bezpieczeństwa pasażerów – od monitoringu systemów bezpieczeństwa i wyposażenia, przez kontrole, po stosowanie procedur ewakuacyjnych.

SYTUACJE NADZWYCZAJNE
Wdrażasz przewidziane w instrukcji bezpieczeństwa plany ewakuacji części lub całości statku, odpowiednie do danej sytuacji nadzwyczajnej.

PRAWA PASAŻERÓW
Informujesz pasażerów o prawach, które im przysługują, np. w przypadku odwołania lub opóźnienia rejsu.

KOMUNIKACJA
Potrafisz porozumieć się w języku angielskim na poziomie podstawowym w kwestiach związanych z bezpieczeństwem.

ĆWICZENIA
Prowadzisz ćwiczenia na wypadek sytuacji nadzwyczajnych.

CECHY, PREDYSPOZYCJE I UMIEJĘTNOŚCI





2.1.2 SŁUŻBA POKŁADOWA – PRZEWOŹNICY I STERMOTORZYŚCI – kwalifikacje krajowe

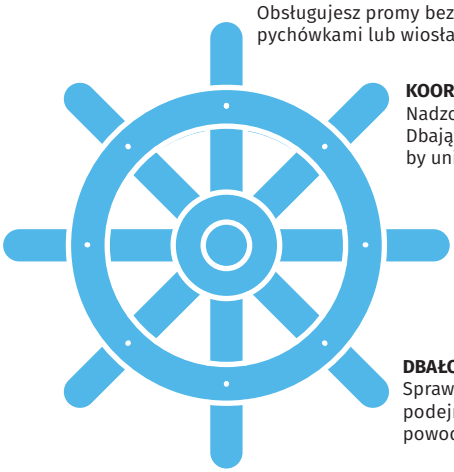
W świecie żeglugi śródlądowej nie każdy rejs wymaga 100-metrowej barki i obecności wieloosobowej załogi z kierownikiem statku na czele. Po rzekach i jeziorach pływa wiele mniejszych jednostek – od promów rzecznych, przez małe statki przeznaczone do przewozu pasażerów, aż po łodzie inspekcyjne. Rolę jednoosobowej załogi, sternika oraz mechanika na takich statkach może pełnić – w zależności od jednostki pływającej – przewoźnik lub stermotorzysta. To ścieżka dla osób, które cenią niezależność, chcą zdobyć samodzielne uprawnienia do prowadzenia jednostki i łączyć pracę na pokładzie z obsługą silnika.

PRZEWOŹNIK ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ



CODZIENNA PRACA

To kierownik promu nieporuszającego się swobodnie (np. promu linowego) lub łodzi przewozowej bez napędu mechanicznego przeznaczonej do przewozu osób lub ładunków z jednego brzegu drogi wodnej na drugi.



PROWADZENIE PRZEPRAWY I MANEWROWANIE
Obsługujesz promy bez napędu albo prowadzisz tradycyjne łodzie przewozowe (napędzane pychówkami lub wiosłami).

KOORDYNACJA ZAŁADUNKU I WYŁADUNKU
Nadzorujesz wjazd pojazdów oraz wejście pasażerów na pokład promu. Dbając o stateczność jednostki, odpowiednio rozmieszczasz ciężar na pokładzie, by uniknąć niebezpiecznego przechyłu.

OBSŁUGA I KONSERWACJA OSPRZĘTU LINOWEGO
Kontrolujesz stan lin nośnych i napędowych rozpiętych w poprzek rzeki, smarujesz rolki, wózki prowadzące oraz windy cumownicze i rampy najazdowe.

DBAŁOŚĆ O BEZPIECZEŃSTWO I PRZEPISY
Sprawdzasz stan środków ratunkowych, reagujesz na zmienne stany wód oraz podejmujesz decyzję o wstrzymaniu przeprawy w przypadku zbyt silnego prądu, powodzi, kry lodowej czy sztormowego wiatru.

MIEJSCE PRACY

Uprawnienia przewoźnika pozwalają na pracę na promach. Śródlądowe promy linowe łączące lokalne drogi po obu stronach rzeki to m.in. liczne przeprawy na Wiśle (np. prom Karczew–Gassy, Zawichost–Kosin) i Odrze (administrowane przez ZDW Zielona Góra: Połęcko, Brody, Pomorsko).
Łodzie przewozowe bez napędu można spotkać na wielu polskich rzekach. Służą głównie do przewozu pasażerów, a niekiedy stanowią również atrakcję turystyczną (np. na Wiśle i Sanie).

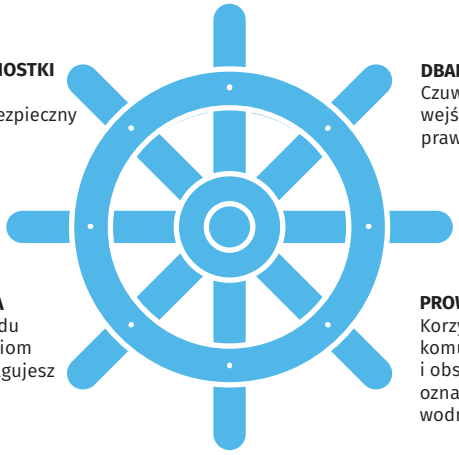
STERMOTORZYSTA

CODZIENNA PRACA

Praca stermotorzysty wymaga wszechstronności, ponieważ na mniejszej jednostce jesteś często „sam sobie sterem i okrętem". Twoje codzienne obowiązki to:

SAMODZIELNE PROWADZENIE JEDNOSTKI PŁYWAJĄCEJ
Sterujesz jednostką, wyznaczasz bezpieczny kurs, manewrujesz w portach, przy pomostach oraz w śluzach.

DBANIE O PASAŻERÓW
Czuwasz nad bezpiecznym wejściem pasażerów na pokład oraz prawidłowym cumowaniem.



OBSŁUGA I KONSERWACJA SILNIKA
Odpowiadasz za sprawność napędu mechanicznego, kontrolujesz poziom olejów, układ chłodzenia oraz reagujesz na wszelkie nieprawidłowości w pracy maszynowni.

PROWADZENIE ŁĄCZNOŚCI I NAWIGACJA
Korzystasz z radiotelefonu VHF do komunikacji z innymi jednostkami i obsługą dróg wodnych oraz śledzisz oznakowanie nawigacyjne na drodze wodnej.

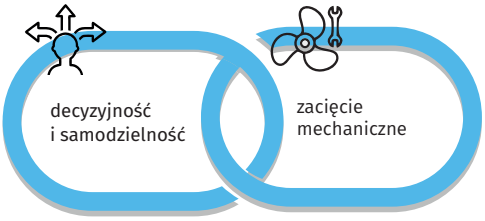
MIEJSCE PRACY

Uprawnienia stermotorzysty dają różne możliwości zatrudnienia:

- Sektor hydrotechniczny i utrzymanie dróg wodnych: praca na łodziach roboczych oraz w przedsiębiorstwach budownictwa wodnego.
- Ratownictwo i służby mundurowe: specjalistyczne jednostki policji wodnej, straży pożarnej czy rzecznych służb ratowniczych.
- Lokalny transport pasażerski: małe statki przewożące do 12 pasażerów.

CECHY, PREDYSPOZYCJE I UMIEJĘTNOŚCI

Jeśli chcesz być **stermotorzystą**, te cechy mają znaczenie.





2.1.3 **SERCE STATKU**, czyli służba maszynowa

Skład załogi w służbie maszynowej, podobnie jak w służbie pokładowej, określa rozporządzenie wydane przez Ministra Infrastruktury. Wyróżnia ono dwa stanowiska[11]: motorzystę i mechanika.

MOTORZYSTA – OPIEKUN URZĄDZEŃ NAPĘDOWYCH O ŁĄCZNEJ MOCY DO 300 KW

CODZIENNA PRACA

Wyobraź sobie maszyny, które napędzają statek płynący po rzece. Ktoś musi nadzorować ich pracę, dbać o ich sprawność i reagować na wszelkie nieprawidłowości. Tym właśnie zajmuje się motorzysta.

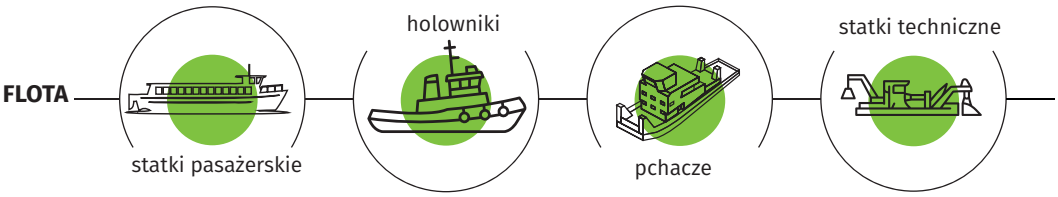


ZARZĄDZANIE NAPĘDEM
Samodzielnie nadzorujesz i obsługujesz silniki główne o łącznej mocy do 300 kW oraz mechanizmy i urządzenia pomocnicze (pompy, sprężarki, obwody elektryczne, instalacje zębowe, balastowe, chłodzenia, przeciwpożarowe).

ZAPEWNIENIE RUCHU STATKU
Monitorujesz ciśnienie, temperatury, poziomy płynów i zużycie paliwa.

KONSERWACJA I NAPRAWY
Wykonujesz przeglądy, wymieniasz filtry, dbasz o sprawność skomplikowanych układów hydraulicznych, pneumatycznych i elektrycznych.

WSPÓŁPRACA NA POKŁADZIE
W razie potrzeby wspierasz załogę przy manewrach portowych, cumowaniu czy obsłudze kotwicy.

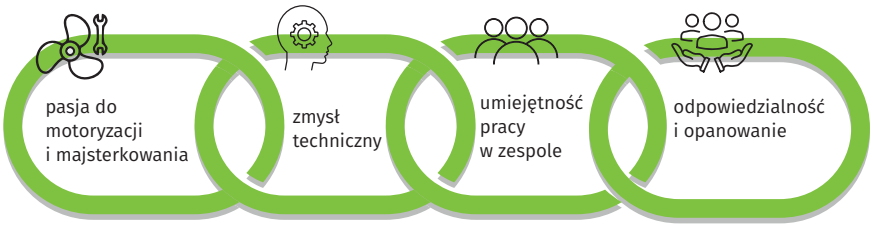


11 Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 17 sierpnia 2023 r. w sprawie wykazu stanowisk na statkach, minimalnego składu załogi statków na śródlądowych drogach wodnych, przeprowadzania egzaminu i sposobu działania komisji egzaminacyjnych.

REALIA PRACY

- Systemy pracy i sezonowość: podobnie jak w służbie pokładowej, stosowane są różne systemy organizacji pracy, w tym systemy rotacyjne. Praca trwa cały rok.
- Warunki: Współczesne maszynownie są czyste, skomputeryzowane i bezpieczne. Ze względu na hałas generowany przez maszyny praca wymaga jednak stosowania ochronników słuchu.

CECHY, PREDYSPOZYCJE I UMIEJĘTNOŚCI



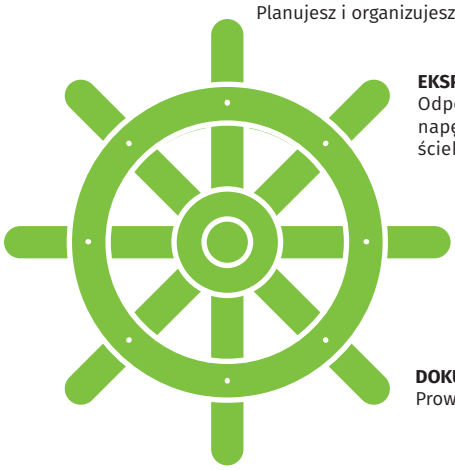
Czy wiesz, że? Silnik o mocy 300 kW (ok. 408 KM) zamontowany w samochodzie ciężarowym pociągnie ładunek o wadze maksymalnie 40 ton. Ten sam silnik o identycznej mocy zamontowany na barce śródlądowej potrafi pchnąć transport ważący **nawet do 600–800 ton!**



MECHANIK – SPECJALISTA OD ZDROWIA STATKU

CODZIENNA PRACA

Patent mechanika to najwyższy stopień w dziale maszynowym na rzekach i kanałach.



KIEROWANIE DZIAŁEM MASZYNOWYM
Planujesz i organizujesz pracę w maszynowni.

EKSPLOATACJA URZĄDZEŃ
Odpowiadasz za bezpieczną eksploatację silników głównych, układów napędowych, generatorów prądotwórczych oraz systemów oczyszczania ścieków i paliwa.

GŁÓWNY DIAGNOSTA
Diagnozujesz awarie, planujesz przeglądy techniczne i kierujesz poważnymi naprawami.

DOKUMENTACJA TECHNICZNA
Prowadzisz dziennik maszynowy i nadzorujesz gospodarkę paliwową.

FLOTA

Patent mechanika umożliwia pracę przy obsłudze różnych rodzajów jednostek.

REALIA PRACY

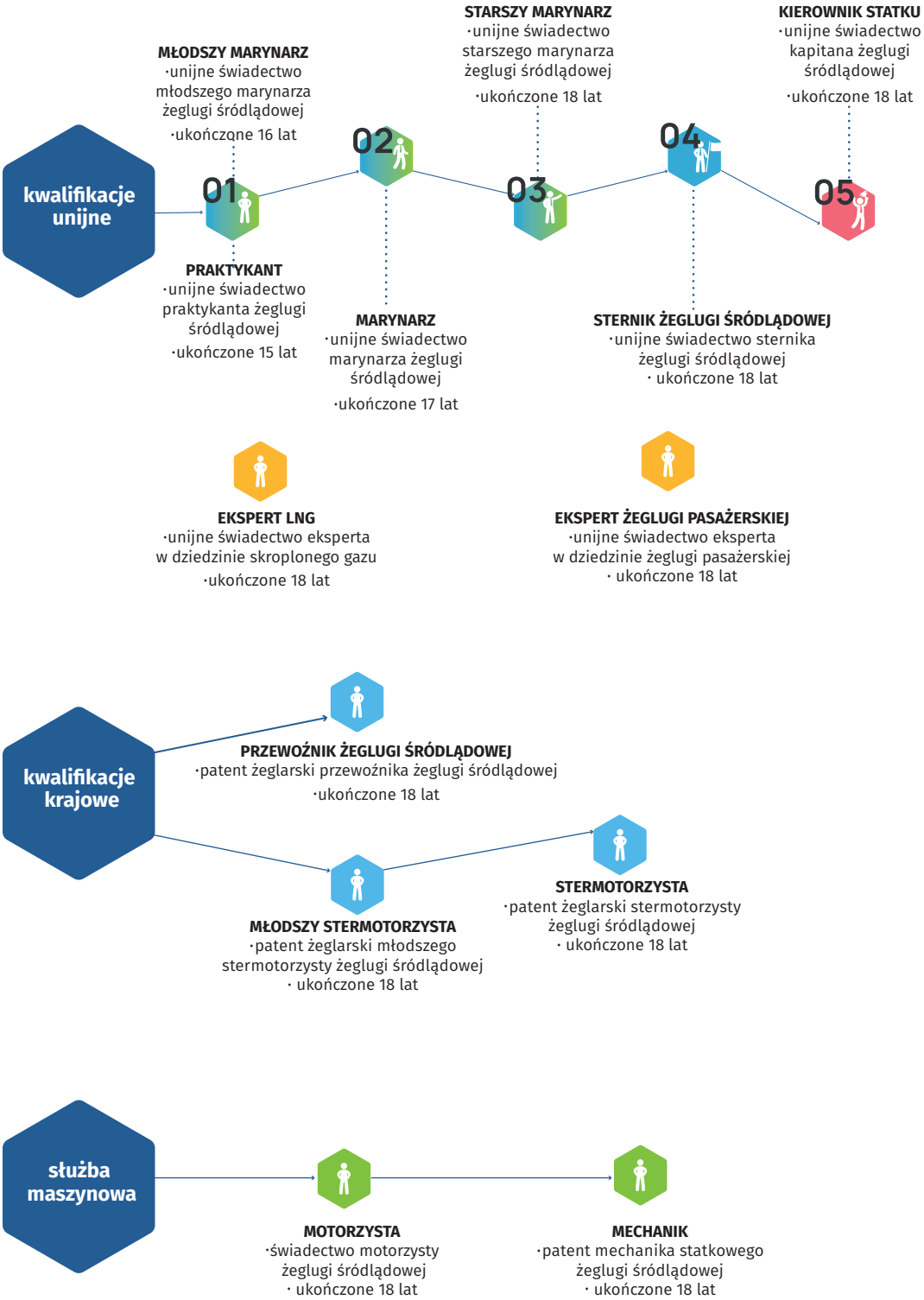
Podobnie jak w przypadku motorzysty, stosowane są różne systemy organizacji pracy, w tym systemy rotacyjne, a praca trwa cały rok. Współczesne maszynownie wykorzystują nowoczesne rozwiązania techniczne. Ze względu na panujący w nich hałas konieczne jest jednak stosowanie ochronników słuchu.

CECHY, PREDYSPOZYCJE I UMIEJĘTNOŚCI



Czy wiesz, że? Armatorzy chętnie wybierają członków załogi pokładowej, którzy mają również uprawnienia służby mechanicznej. Zdobywając patent mechanika lub motorzysty, zyskujesz dodatkowy atut – stajesz się bardziej wszechstronnym pracownikiem, a tym samym zwiększasz swoje możliwości na rynku pracy.

JAK ZDOBYĆ KWALIFIKACJE W ŻEGLUDZE ŚRÓDLĄDOWEJ?



Służba pokładowa
kwalifikacje unijne

praktykant · młodszy marynarz · marynarz · starszy marynarz · sternik · kapitan · ekspert LNG · ekspert żeglugi pasażerskiej

Służba pokładowa
kwalifikacje krajowe

· przewoźnik · młodszy stermotorzysta · stermotorzysta

Służba maszynowa

motorzysta · mechanik

Wymagane dokumenty, szkolenia, egzaminy, doświadczenie oraz procedura wydawania świadectw i patentów w służbie pokładowej i służbie maszynowej
→ publikacja „Kwalifikacje w żegludze śródlądowej" (s. 4–15)



Wymagane kompetencje oraz odpowiadające im wiedza i umiejętności → rozporządzenie Komisji Europejskiej, załącznik I, rozdziały: I, II, III, IV, V, VI

Wymagana wiedza i umiejętności → załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury, Zakres wymagań egzaminacyjnych, pkt. II, III, IX, X

→ **Terminy ważności:**
unijne świadectwo kwalifikacji członka załogi pokładowej oraz krajowe dokumenty kwalifikacyjne wydaje się na okres ważności świadectwa zdrowia, przy czym:
- dla kapitana żeglugi śródlądowej – nie dłuższy niż 13 lat,
- dla eksperta LNG i eksperta żeglugi pasażerskiej – nie dłuższy niż 5 lat.

→ **Uznane jednostki edukacyjne** prowadzące szkolenia

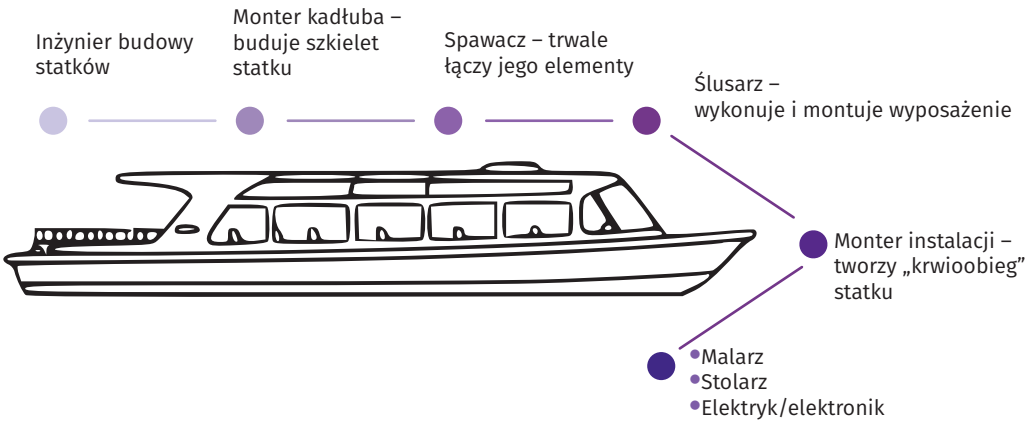
→ **Komisje egzaminacyjne** działają przy dyrektorach urzędów żeglugi śródlądowej: Centralna Komisja Egzaminacyjna przy Dyrektorze UŻŚ w Szczecinie, terenowe komisje egzaminacyjne w Szczecinie, Bydgoszczy i we Wrocławiu.

→ **Gdzie znaleźć ważne dokumenty i informacje dla członków załogi pokładowej?**
- Ministerstwo Infrastruktury
- Urząd Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy
- Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie
- Urząd Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu

TO WARTO WIEDZIEĆ!

2.2 LUDZIE OD BUDOWY STATKÓW, czyli zawody stoczniowe

8 ZAWODÓW, DZIĘKI KTÓRYM POWSTAJĄ STATKI



MIEJSCE PRACY

- stocznie produkcyjne i remontowe,
- warsztaty mechaniczno-okrętowe,
- bazy remontowo-zaopatrzeniowe,
- porty,
- działy techniczne dużych armatorów,
- przedsiębiorstwa produkujące spawane konstrukcje stalowe,
- zakłady związane z produkcją okrętową,
- zakłady związane z remontami.



MONTER KADŁUBA

CODZIENNA PRACA

To rzemieślnik o szerokiej wiedzy technicznej, który łączy znajomość budownictwa okrętowego, spawalnictwa i obróbki metali z umiejętnościami praktycznymi, a precyzję i wytrwałość – z nowoczesnymi technologiami montażu. Dzięki jego pracy łódź, jacht czy statek zyskują bezpieczną i trwałą konstrukcję. Brzmi jak praca tylko ze spawarką i młotkiem? Wcale nie.

ZADANIA

To zawód, który wymaga umiejętności czytania rysunków technicznych oraz wiedzy z zakresu obróbki blach i profili, spawania, nitowania oraz montażu elementów kadłuba. Budujesz i naprawiasz kadłuby jednostek pływających – od przygotowania materiałów, przez cięcie, gięcie i łączenie elementów, po finalny montaż i wykończenie. Dbasz o to, by każdy kadłub był wytrzymały, szczelny i odporny na warunki eksploatacji. Znasz właściwości materiałów okrętowych, potrafisz czytać dokumentację techniczną i stosować nowoczesne metody spawania i montażu.

JAK ZDOBYĆ KWALIFIKACJE?

3-letnia branżowa szkoła I stopnia prowadząca edukację na kierunku: monter kadłubów jednostek pływających → nauka zawodu kończy się obowiązkowym egzaminem organizowanym przez Okręgową Komisję Egzaminacyjną

technikum prowadzące edukację w zawodzie: technik budowy jednostek pływających

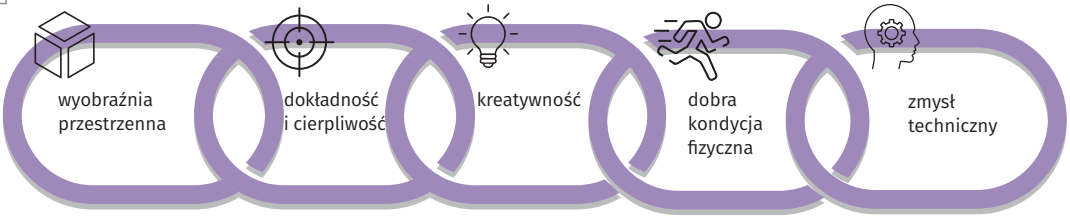
kurs kwalifikacyjny zawodowy → po ukończeniu KKZ kursant otrzymuje *zaświadczenie ukończenia kwalifikacyjnego kursu zawodowego*, a po zdaniu egzaminu OKE – świadectwo/dyplom potwierdzający kwalifikacje w zawodzie Monter Kadłubów Jednostek Pływających

więcej o KKZ

Monter kadłubów jednostek pływających – kod zawodu: 721406; uzyskane kwalifikacje TWO.03. Wykonywanie i montaż elementów kadłuba jednostek pływających

Technik budowy jednostek pływających – kod zawodu: 311942; uzyskane kwalifikacje TWO.03. Wykonywanie i montaż elementów kadłuba jednostek pływających

CECHY, PREDYSPOZYCJE I UMIEJĘTNOŚCI



SPAWACZ KADŁUBOWY

CODZIENNA PRACA

Bez niego nie powstanie żaden kadłub. To monter kadłubów jednostek pływających wyspecjalizowany w pracach spawalniczych.

ZADANIA

Tworzysz połączenia spawane, lutowane i zgrzewane, projektujesz konstrukcje, obsługujesz zaawansowane urządzenia, a także nadzorujesz jakość i bezpieczeństwo prac. Znasz tajemnice łuku elektrycznego, potrafisz czytać dokumentację techniczną i stosować normy jakości. To odpowiedzialna praca – jakość spawania kadłuba i jego sekcji ma ogromny wpływ na bezpieczeństwo statku, jego zdatność do eksploatacji oraz wyniki wymaganych prób.



WARUNKI PRACY

Praca spawacza nie należy do najprostszych – podczas spawania powstają substancje, które mogą być szkodliwe dla zdrowia, istnieje też ryzyko oparzeń. Dlatego niezbędne są odpowiednie przeszkolenie oraz stosowanie środków i rozwiązań chroniących zdrowie pracownika.

JAK ZDOBYĆ KWALIFIKACJE?

jeśli jesteś z zawodu monterem kadłubów jednostek pływających / technikiem budowy jednostek pływających → potrzebujesz uprawnień spawacza, które nadaje m.in. Polski Rejestr Statków (po sprawdzeniu umiejętności praktycznych i wiedzy teoretycznej podczas egzaminu)

PRS

technikum kształcące w zawodzie: technik spawalnictwa

Technik spawalnictwa – kod zawodu: 311516, uzyskane kwalifikacje: TWO.03. Wykonywanie i montaż elementów kadłuba jednostek pływających

CECHY, PREDYSPOZYCJE I UMIEJĘTNOŚCI

- pewna ręka i precyzja
- cierpliwość i wysoka koncentracja
- świetna kondycja i wytrzymałość fizyczna

ŚLUSARZ

CODZIENNA PRACA

Gdy monter kadłubów złoży stalowy szkielet statku, a spawacz trwale połączy jego elementy, do akcji wkracza ślusarz stoczniowy. Jeśli kadłub porównamy do domu, ślusarz jest tym, kto go urządza i montuje w nim niezbędne metalowe elementy wyposażenia.

ZADANIA

To zawód, który wymaga wiedzy z zakresu ręcznej i maszynowej obróbki metali, spawania, lutowania i montażu konstrukcji oraz umiejętności czytania dokumentacji technicznej. Wykonujesz prace ślusarskie – od cięcia, gięcia i wiercenia, przez łączenie elementów, po montaż i wykańczanie gotowych konstrukcji. Dbasz o precyzję wykonania oraz o to, by gotowe elementy były wytrzymałe i zgodne z wymaganiami. Znasz tajemnice różnych materiałów metalowych, potrafisz korzystać z narzędzi warsztatowych i stosować nowoczesne metody obróbki. Montujesz m.in. elementy wyposażenia pokładowego, balustrady, trapy, relingi, schody, drabiny, itp.

WARUNKI PRACY

Pracujesz zarówno w warsztatach ślusarskich (przy stołach i maszynach obróbczych), jak i bezpośrednio na statkach (na otwartym pokładzie, w ładowniach czy ciasnych zakamarkach maszynowni).

JAK ZDOBYĆ KWALIFIKACJE?

branżowa szkoła I stopnia prowadząca edukację w zawodzie ślusarza

kurs kwalifikacyjny zawodowy

więcej o KKZ

Ślusarz – kod zawodu: 722204, uzyskane kwalifikacje: MEC.08. Wykonywanie i naprawa elementów maszyn, urządzeń i narzędzi

CECHY, PREDYSPOZYCJE I UMIEJĘTNOŚCI

- zmysł konstrukcyjny i wyobraźnia
- zdolności manualne
- umiejętność czytania rysunków technicznych
- cierpliwość i dokładność

MONTER INSTALACJI

CODZIENNA PRACA

Wchodzi na pokład w kolejnym etapie budowy statku i wyposaża go w instalacje rurociągowe. To nimi paliwo trafia do silników, a woda – do systemów gaśniczych.

ZADANIA

Praca rurarza stoczniowego to montaż i pasowanie setek metrów rurociągów o najróżniejszych średnicach – od cienkich rurek hydrauliki siłowej po potężne rury układów chłodzenia. Twoje codzienne obowiązki to m.in. montaż systemów okrętowych, instalacji paliwowych, olejowych, wodnych, balastowych i zaawansowanych systemów gaszenia pożarów. Swobodnie czytasz rysunki izomeryczne i plany instalacyjne. Znasz się na cięciu, gięciu i precyzyjnym pasowaniu elementów rur czy łączeniu systemów z armaturą.

JAK ZDOBYĆ KWALIFIKACJE?

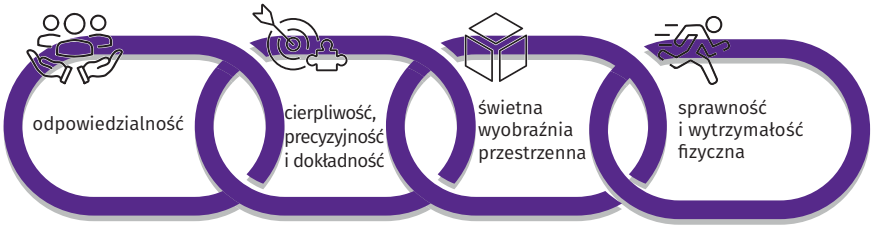
najlepszy start daje ukończenie branżowej szkoły I stopnia w zawodzie: monter sieci i instalacji sanitarnych lub ślusarz

kurs kwalifikacyjny zawodowy

więcej o KKZ

Monter sieci i instalacji sanitarnych – kod zawodu: 712618, uzyskane kwalifikacje: BUD.09. Wykonywanie robót związanych z budową, montażem i eksploatacją sieci oraz instalacji sanitarnych

CECHY, PREDYSPOZYCJE I UMIEJĘTNOŚCI



Czy wiesz, że? Nowoczesne statki posiadają systemy balastowe, które pompują wodę zaburtową do specjalnych zbiorników wewnątrz kadłuba, aby zanurzyć statek i pozwolić mu bezpiecznie przepłynąć pod niskimi mostami na rzekach. Średnice rurociągów balastowych są tak duże, że dorosły człowiek mógłby przez nie przejść. Precyzja montażu tych instalacji decyduje o tym, jak szybko i bezpiecznie kapitan zbalastuje jednostkę przed przeszkodą.

INNI SPECJALIŚCI PRACUJĄCY PRZY BUDOWIE I REMONCIE STATKÓW

Nowoczesna stocznia to miejsce spotkania wielu innych specjalistów – od inżynierów budowy, przez elektroników, po stolarzy i malarzy.



INŻYNIER BUDOWY STATKÓW

To projektant, konstruktor i technolog. Jego zadania obejmują projektowanie, modernizację oraz optymalizację jednostek pływających. Łączy wiedzę z zakresu inżynierii mechanicznej, materiałowej oraz hydrauliki, aby tworzyć nowoczesne i efektywne statki, które spełniają najwyższe standardy bezpieczeństwa i wydajności. Współpracuje z zespołami projektowymi, producentami oraz dostawcami, aby zapewnić, że każdy etap budowy statku przebiega zgodnie z planem i spełnia wymagania klientów. Koordynuje pracę zespołów wykonawczych i dba o zgodność prac z dokumentacją oraz normami towarzystw klasyfikacyjnych.

JAK ZDOBYĆ KWALIFIKACJE? Studia wyższe (inżynierskie/magisterskie) na kierunku Oceanotechnika, Budowa Okrętów lub Mechanika i Budowa Maszyn.

ELEKTRYK / ELEKTRONIK

Montuje, uruchamia i serwisuje instalacje elektryczne, agregaty prądotwórcze, rozdzielnice oraz zaawansowane systemy nawigacyjne, np. radary oraz systemy automatyki napędów i łączności.

JAK ZDOBYĆ KWALIFIKACJE? Szkoła branżowa I stopnia lub technikum o odpowiednim profilu.

Elektronik – kod zawodu: 742117, uzyskane kwalifikacje: ELM.02. Montaż oraz instalowanie układów i urządzeń elektronicznych

Technik elektronik – kod zawodu: 311408, uzyskane kwalifikacje: ELM.02. Montaż oraz instalowanie układów i urządzeń elektronicznych; ELM.05. Eksploatacja urządzeń elektronicznych

Elektryk – kod zawodu: 741103, uzyskane kwalifikacje: ELE.02. Montaż, uruchamianie i konserwacja instalacji, maszyn i urządzeń elektrycznych

Technik elektryk – kod zawodu: 311303, uzyskane kwalifikacje: ELE.02. Montaż, uruchamianie i konserwacja instalacji, maszyn i urządzeń elektrycznych; ELE.05. Eksploatacja maszyn, urządzeń i instalacji elektrycznych

MALARZ

Przygotowuje powierzchnie kadłuba i ładowni do malowania (np. poprzez piaskowanie/śrutowanie), a następnie aplikuje specjalistyczne powłoki malarskie i antykorozyjne chroniące stal przed niszczącym działaniem wody. Dobiera odpowiednie techniki, materiały, farby i lakiery, które zapewniają długotrwałą ochronę oraz estetyczny wygląd. W swojej pracy musi wykazywać się dużą precyzją oraz znajomością właściwości chemicznych używanych substancji.

JAK ZDOBYĆ KWALIFIKACJE? Szkoła branżowa I stopnia lub technikum o odpowiednim profilu.

Monter zabudowy i robót wykończeniowych w budownictwie – kod zawodu: 712905, uzyskane kwalifikacje: BUD.11. Wykonywanie robót montażowych, okładzinowych i wykończeniowych

Technik robót wykończeniowych w budownictwie – kod zawodu: 311219, uzyskane kwalifikacje: BUD.11. Wykonywanie robót montażowych, okładzinowych i wykończeniowych



STOLARZ

Odpowiada za montaż izolacji termicznej, akustycznej i przeciwpożarowej na stalowych grodziach i pokładach. Wykonuje szalunki ścienne i sufitowe (panele systemowe) oraz montuje meble i elementy wyposażenia kajut, mes czy sterówek. Musi posiadać zarówno umiejętności manualne, jak i wiedzę z zakresu technologii drewna oraz znajomość narzędzi i maszyn stolarskich.

JAK ZDOBYĆ KWALIFIKACJE? Branżowa szkoła I stopnia lub technikum o odpowiednim profilu.

Stolarz – kod zawodu: 752205, uzyskane kwalifikacje: DRM.04. Wytwarzanie wyrobów z drewna i materiałów drewnopochodnych

Monter izolacji przemysłowych – kod zawodu: 712403, uzyskane kwalifikacje: BUD.07. Wykonywanie płaszczy ochronnych z blachy, konstrukcji wsporczych i nośnych oraz izolacji przemysłowych

Monter stolarki budowlanej – kod zawodu: 712906, uzyskane kwalifikacje: BUD.10. Wykonywanie robót związanych z montażem stolarki budowlanej

Monter jachtów i łodzi – kod zawodu: 711505, uzyskane kwalifikacje: TWO.02. Montaż konstrukcji i wyposażenia jachtów i łodzi

Technik izolacji przemysłowych – kod zawodu: 311608, uzyskane kwalifikacje: BUD.07. Wykonywanie płaszczy ochronnych z blachy, konstrukcji wsporczych i nośnych oraz izolacji przemysłowych; BUD.31. Organizacja i kontrola robót izolacyjnych oraz sporządzanie kosztorysów

Technik montażu i automatyki stolarki budowlanej – kod zawodu: 311222, uzyskane kwalifikacje: BUD.10. Wykonywanie robót związanych z montażem stolarki budowlanej; BUD.32. Organizacja i nadzorowanie robót związanych z montażem i automatyką stolarki budowlanej

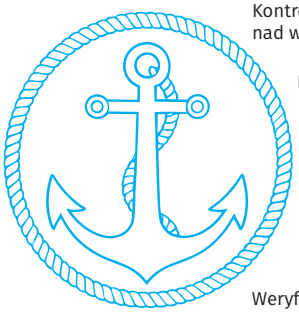


2.3 INSPEKTOR NADZORU NAD ŻEGLUGĄ – na straży przepisów prawa i bezpieczeństwa

CODZIENNA PRACA

Kariera w żegludze śródlądowej to nie tylko praca na pokładach jednostek pływających. Niektóre zawody wiążą się z pracą biurową w sektorze publicznym, np. w służbie cywilnej, tak jak inspektor nadzoru nad żeglugą. Jeśli dobrze odnajdujesz się w zadaniach związanych z kontrolą czy nadzorem, swobodnie poruszasz się w przepisach i normach prawnych, jesteś skrupulatny i dokładny, a pracę za biurkiem chcesz łączyć z pracą w terenie – warto poznać tę ścieżkę zawodową.

Nadzór nad bezpieczeństwem żeglugi: prowadzenie inspekcji statków, kontrola wyposażenia oraz dokumentów statkowych i przewozowych, weryfikacja kwalifikacji załóg, kontrola przestrzegania przepisów dotyczących żeglugi na śródlądowych drogach wodnych, w portach, przystaniach i zimowiskach.



Kontrola stanu oznakowania szlaku żeglownego, śluz, pochylni, mostów, urządzeń nad wodami i wejść do portów.

Prowadzenie postępowań w sprawie wypadków żeglugowych.

Współpraca z innymi organami w zakresie bezpieczeństwa żeglugi śródlądowej, ochrony środowiska, ochrony portów i przystani.

Prowadzenie spraw administracyjnych: wydawanie dokumentów rejestracyjnych i dokumentów bezpieczeństwa statków, dokumentów kwalifikacyjnych, zezwoleń, decyzji, opiniowanie pozwoleń wodnoprawnych.

Weryfikacja ustalonej głębokości tranzytowej na szlaku żeglownym.

Praca z danymi w bazie danych polskich statków żeglugi śródlądowej, Europejskiej Bazie Danych Kwalifikacji oraz Danych Statków.

REALIA PRACY

Praca za biurkiem i częste wyjazdy służbowe, pokłady łodzi inspekcyjnych, porty i śluzy.

MIEJSCE PRACY

Urzędy Żeglugi Śródlądowej w Bydgoszczy, Wrocławiu i Szczecinie oraz 5 delegatur: w Gdańsku, Giżycku, Warszawie, Kędzierzynie-Koźlu i Krakowie.

JAK ZDOBYĆ KWALIFIKACJE?

To stanowisko o charakterze eksperckim, wymagające wysokich kwalifikacji i umiejętności. Wymagania formalne określa Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów, tabela – pkt. XXI. Urzędy żeglugi śródlądowej[12].

- wykształcenie wyższe, średnie lub średnie branżowe,
- posiadanie kwalifikacji zawodowych uprawniających do kierowania statkami żeglugi śródlądowej (np. patent stermotorzysty) lub samodzielnej obsługi urządzeń maszynowych na statkach żeglugi śródlądowej,
- znajomość przepisów prawa, m.in. ustawy o żegludze śródlądowej oraz jej aktów wykonawczych, przepisów żeglugowych na śródlądowych drogach wodnych, przepisów unijnych (dyrektyw i rozporządzeń) dotyczących żeglugi śródlądowej.

CECHY, PREDYSPOZYCJE I UMIEJĘTNOŚCI

Praca inspektora nadzoru nad żeglugą jest bardzo wymagająca. Musisz łączyć rozległą wiedzę z zakresu żeglugi śródlądowej ze znajomością przepisów i procedur administracyjnych oraz dobrze znać zarówno budowę statków, jak i związane z żeglugą kwestie proceduralne. To praca, w której sprawdzą się osoby charakteryzujące się: odpornością na stres, dobrą organizacją pracy, komunikatywnością i asertywnością oraz spostrzegawczością i dbałością o detale.

Czy wiesz, że? Inspektor nadzoru nad żeglugą podczas wykonywania czynności służbowych ma prawo do zatrzymania każdego statku, wydawania poleceń zmiany kursu, a w skrajnych przypadkach – gdy stan techniczny jednostki zagraża bezpieczeństwu – skierowania statku do najbliższego postoju, zatrzymania dokumentu dopuszczającego statek do żeglugi i dokumentu kwalifikacyjnego kierownika statku.



ŚCIEŻKA KARIERY
młodszy inspektor nadzoru nad żeglugą → inspektor nadzoru nad żeglugą → starszy inspektor nadzoru nad żeglugą

Inspektorzy nadzoru nad żeglugą są uprawnieni do noszenia mundurów.

Inspektor nadzoru nad żeglugą = zatrudnienie w służbie cywilnej – dowiedz się więcej o zasadach wynagrodzeń w służbie cywilnej

Serwis Służby Cywilnej

12 Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów w sprawie określenia stanowisk urzędniczych, wymaganych kwalifikacji zawodowych, stopni służbowych urzędników służby cywilnej, mnożników do ustalania wynagrodzenia oraz szczegółowych zasad ustalania i wypłacania innych świadczeń przysługujących członkom korpusu służby cywilnej (Dz.U. 2025 poz. 670).

2.4 ARMATOR – przedsiębiorca na wodzie



CODZIENNA PRACA

Bez niego transport wodny śródlądowy nie mógłby istnieć. Poznaj przedsiębiorcę na wodzie. To armator – czyli właściciel statku lub osoba, która posiada tytuł prawny do władania statkiem we własnym imieniu. Niekoniecznie siedzi on za sterami – to przedsiębiorca prowadzący działalność polegającą na eksploatacji statków.

Kluczowe obowiązki armatora wynikają bezpośrednio z Ustawy o żegludze śródlądowej.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ CYWILNA
Odpowiadasz cywilnie wobec osób trzecich za szkody powstałe w związku z eksploatacją statku i realizacją przewozów, podczas gdy kapitan oraz załoga ponoszą bezpośrednią odpowiedzialność zawodową i prawną za podejmowane na wodzie decyzje nawigacyjne oraz bezpieczeństwo jednostki.

PROWADZENIE DOKUMENTACJI I REJESTRACJA
Rejestrujesz statek i po uzyskaniu dokumentu rejestracyjnego odpowiadasz za jego odpowiednie oznakowanie.



ZAPEWNIENIE BEZPIECZEŃSTWA I ODPOWIEDNIEGO STANU TECHNICZNEGO
Przedstawiasz statek do inspekcji technicznych. Jesteś odpowiedzialny za uzyskanie dokumentów bezpieczeństwa oraz wyposażenie statku w wymagany sprzęt nawigacyjny i ratunkowy.

SPRAWY ZAŁOGOWE
Zapewniasz, że kapitan oraz członkowie załogi posiadają kwalifikacje zawodowe i uprawnienia wymagane do pełnienia swoich funkcji. Odpowiadasz za zapewnienie bezpiecznych warunków pracy i obsady załogi gwarantującej bezpieczne pływanie.

A poza tym – prowadzisz biznes, zarabiając na eksploatacji statków: dbasz o to, by Twoje statki nie stały bezczynnie. Pozyskujesz kontrakty na przewóz towarów lub organizujesz ofertę turystyczną i pasażerską.

- → **Zarządzanie kapitałem i logistyką:** Planujesz trasy, kalkulujesz koszty paliwa, opłaty portowe oraz dbasz o rentowność każdego rejsu.
- → **Zarządzanie kadrami:** Rekrutujesz i zatrudniasz załogi.
- → **Dopełnianie formalności prawnych:** Reprezentujesz firmę przed urzędami (urzędy żeglugi śródlądowej, Wody Polskie), towarzystwami klasyfikacyjnymi (np. PRS) oraz ubezpieczycielami.

Gdzie i jak działa armator?

Model biznesowy armatora zależy od skali działalności.



Mały armator prywatny: przedsiębiorca posiadający jeden lub dwa statki, na których często pracuje sam wraz z rodziną lub kilkoma pracownikami najemnymi.



Przedsiębiorstwa żeglugowe i logistyczne: korporacje posiadające floty liczące po kilkadziesiąt jednostek (barki, pchacze, kontenerowce), zintegrowane z portami, terminalami przeładunkowymi i lądowym transportem kolejowym czy samochodowym.



Armator pasażerski i turystyczny: firmy operujące lokalnymi statkami wycieczkowymi i tramwajami wodnymi.



JAK ZDOBYĆ KWALIFIKACJE?

Wejście na rynek armatorski wymaga kapitału, ale przede wszystkim przygotowania merytorycznego:

→ **wymóg zdolności zawodowej** potwierdzony odpowiednim zaświadczeniem lub zatrudnienie co najmniej 1 osoby mającej takie zaświadczenie (nie dotyczy przedsiębiorcy wykonującego przewóz ładunków na potrzeby własne, statkami o ładowności < 200 t, promami i na wodach śródlądowych nieuznanych za żeglowne),

To potwierdzenie, że posiadasz podstawową wiedzę z: dziedziny prawa cywilnego, handlowego, finansowego, pracy, podatkowego, ubezpieczeń oraz procedur celnych i granicznych, wymagań bezpieczeństwa żeglugi, standardów technicznych statków i technicznych aspektów działalności przewoźnika, standardów zachowania w warunkach środowiska wodnego oraz umów międzynarodowych regulujących ceny i warunki transportu.

Należy spełnić co najmniej jeden z warunków:

1. ukończenie szkoły wyższej o specjalizacji transportowej;
2. ukończenie szkoły ponadpodstawowej prowadzącej kształcenie w zakresie żeglugi śródlądowej;
3. posiadanie kwalifikacji zawodowych uprawniających do zajmowania stanowiska kierownika statku o ładowności przekraczającej 200 t;
4. odbycie kursu, którego program uwzględnia niezbędną wiedzę;
5. prowadzenie działalności przewozowej w żegludze śródlądowej lub zatrudnienie u przedsiębiorcy przy prowadzeniu działalności transportowej przez 2 lata.

Zaświadczenie wydaje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej

→ **wykształcenie i wiedza:** choć firmę może założyć każdy, w prowadzeniu działalności przydaje się wykształcenie, wiedza z zakresu logistyki, transportu śródlądowego/morskiego, zarządzania czy ekonomii,

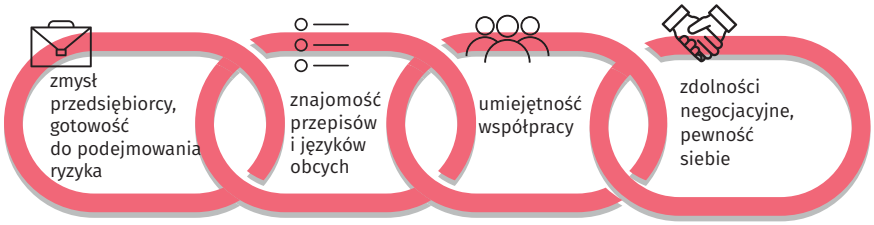
→ **pozyskanie floty:** to największe wyzwanie inwestycyjne. Armator kupuje jednostki (nowe lub z rynku wtórnego), bierze je w leasing lub czarteruje (wynajmuje) od innych podmiotów. Śródlądowy transport wodny wspiera **Fundusz Żeglugi Śródlądowej** – armatorzy mogą skorzystać z dofinansowania do zakupu lub modernizacji taboru żeglugowego i innych przedsięwzięć związanych z poprawą ochrony środowiska i bezpieczeństwa żeglugi.

FŻŚ

Jako armator nie musisz osobiście stać za sterami (choć wielu armatorów posiada odpowiednie kwalifikacje i dokumenty uprawniające do prowadzenia jednostki pływającej).

CECHY, PREDYSPOZYCJE I UMIEJĘTNOŚCI

Armator to nie zawód – to przedsiębiorca. Jeśli taka działalność jest Twoim marzeniem, powinieneś posiadać:

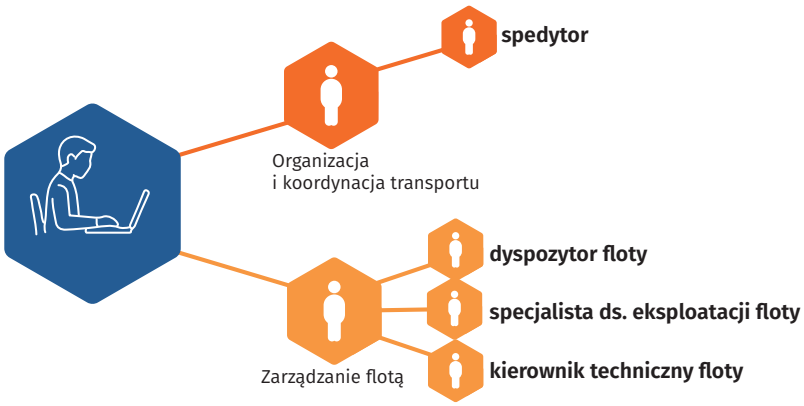


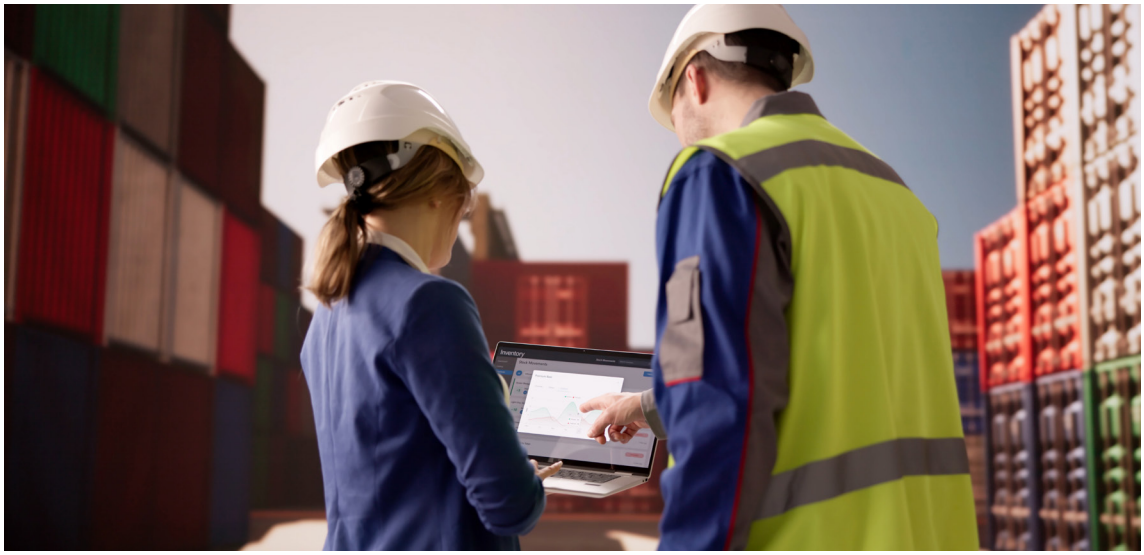


GDY STATEK SPOTYKA BIURO – organizacja transportu i zarządzanie flotą

2.5

Sukces w żegludze śródlądowej zależy nie tylko od załogi na wodzie, ale również od pracy specjalistów na lądzie. To oni planują trasy, dbają o ładunki, czuwają nad stanem technicznym i sprawiają, że statki nie pływają puste. Jeśli więc dobrze odnajdujesz się w planowaniu, koordynacji, zarządzaniu i logistyce pomyśl o tych zawodach.

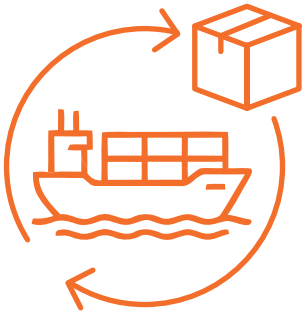




SPEDYTOR

CODZIENNA PRACA

To organizator i koordynator całego procesu transportowego i związanej z nim dokumentacji.



ORGANIZACJA TRANSPORTU
Wybierasz środek transportu, wyznaczasz trasę, dokonujesz wyboru odpowiedniego opakowania i oznaczenia ładunku, podpisujesz umowy spedycyjne i przygotowujesz niezbędną dokumentację.

WYCENA I KONTRAKTY
Kalkulujesz koszty transportu, ustalasz z klientami opłaty spedycyjne i współpracujesz z firmami transportowymi.

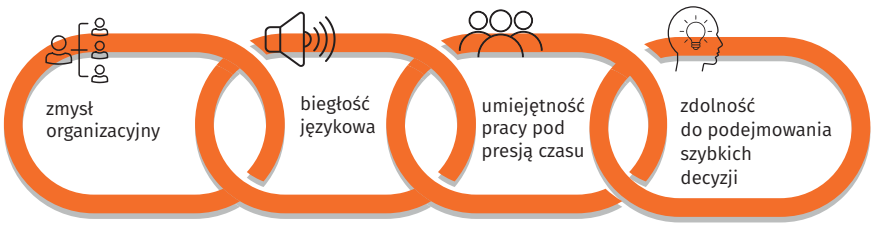
MIEJSCE PRACY

Firmy spedycyjne, działy handlowe armatorów, portowe terminale przeładunkowe.

SYSTEM PRACY

Klasyczna praca biurowa przy komputerze i telefonie, czasem połączona ze spotkaniami biznesowymi u klientów lub wizytami w portach śródlądowych. Praca odbywa się zazwyczaj w godzinach biurowych (8–16).

KWALFIKACJE, WYMAGANIA, PREDYSPOZYCJE



Na początek wystarczy Ci wykształcenie średnie, optymalnie kierunkowe, związane z logistyką czy spedycją:

Technik spedytor – kod zawodu: 333108; uzyskane kwalifikacje: SPL.05. Organizacja transportu oraz obsługa klientów i kontrahentów
Technik logistyk – kod zawodu: 333107; uzyskane kwalifikacje: SPL.04. Organizacja transportu

Pracodawcy mogą również oferować szkolenia przygotowujące do wykonywania konkretnych obowiązków. To może być praca na całe życie, ale może też być etapem w karierze.

ZARZĄDZANIE FLOTĄ

Zarządzanie flotą obejmuje różne specjalizacje związane zarówno z efektywnym wykorzystaniem jednostek, jak i zapewnieniem ich sprawności technicznej i bezpieczeństwa.

DYSPOZYTOR FLOTY – to „oczy i uszy" armatora na lądzie. Ma stały, bezpośredni kontakt z załogami statków. W pracy wykorzystuje nowoczesne systemy RIS/EuRIS, śledzi pozycje statków, panujące warunki (pogoda, stan wody, kolejki do śluzowania), reaguje na sytuacje nadzwyczajne.



Miejsce pracy: biura operacyjne średnich i dużych armatorów, centra logistyczne, agencje żeglugowe.
System pracy: praca biurowa, wymagająca stałej czujności operacyjnej, często w systemie zmianowym (również w weekendy i w trybie dyżurów pod telefonem).
Kwalifikacje, wymagania, predyspozycje: średnie lub wyższe wykształcenie (logistyka, transport). Dobrze odnajdują się tu byli marynarze lub sternicy, którzy chcą pracować na lądzie, ponieważ doskonale znają realia pracy na wodzie.

SPECJALISTA DS. EKSPLOATACJI FLOTY – dba o optymalne wykorzystanie statków. Przydziela konkretne statki i barki do zakontraktowanych zleceń, tak by jednostki nie pływały bez ładunku. Koordynuje zaopatrzenie (w tym bunkrowanie), rozlicza rejsy.



Miejsce pracy: średnie i duże przedsiębiorstwa żeglugowe, firmy logistyczne zarządzające własną flotą.
Charakter pracy: praca stacjonarna, biurowa, w ścisłym kontakcie z działem spedycji oraz dyspozytorami. Wymaga systematyczności i umiejętności analitycznych.
Kwalifikacje, wymagania, predyspozycje: wykształcenie wyższe (nawigacja śródlądowa, transport, logistyka). Wymagana jest doskonała znajomość geografii dróg wodnych, parametrów technicznych statków oraz systemów planowania transportu.

KIEROWNIK TECHNICZNY FLOTY – odpowiada za to, by flota armatora była sprawna i bezpieczna. Planuje i nadzoruje remonty w stoczniach, wdraża nowe rozwiązania we flocie (np. zmiany systemów zasilania, modernizacja silników). Odpowiada za ważność wymaganych dokumentów (świadectw zdolności żeglugowej i innych, jeśli są wymagane).

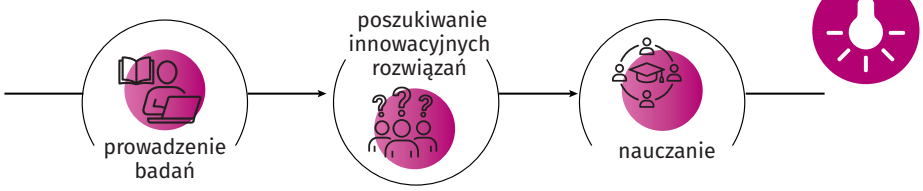


Miejsce pracy: siedziby dużych armatorów towarowych i pasażerskich, towarzystwa klasyfikacyjne, firmy konsultingowe.
Kwalifikacje, wymagania, predyspozycje: to stanowisko dla osób o bardzo dużym doświadczeniu. Wymagane jest wykształcenie wyższe techniczne. Dobrze przygotowani do tej roli są wieloletni mechanicy okrętowi, inżynierowie stoczniowi lub kapitanowie, którzy po latach pracy na wodzie przeszli do zarządzania na lądzie.

2.6 INŻYNIEROWIE I TWÓRCY NOWYCH TECHNOLOGII

Transport wodny śródlądowy stoi przed wieloma wyzwaniami. Cyfryzacja, rosnące koszty paliw, wymagania związane z ochroną środowiska – to wszystko sprawia, że poszukiwane są nowe rozwiązania i wdrażane innowacje. Jeśli chcesz mieć wpływ na przyszłość sektora, pomyśl o projektowaniu i tworzeniu nowych rozwiązań.

KARIERA NAUKOWA



Sektor transportu wodnego śródlądowego to dynamicznie rozwijająca się dziedzina, w której inżynieria spotyka się z nowymi technologiami, ekologią i cyfryzacją. Dla osób z pasją badawczą i analitycznym zacięciem jedną z możliwych ścieżek rozwoju jest praca naukowa na uczelniach wyższych oraz w wyspecjalizowanych instytutach badawczo-rozwojowych. Można ją łączyć z pracą w sektorze prywatnym lub pracą w urzędzie.



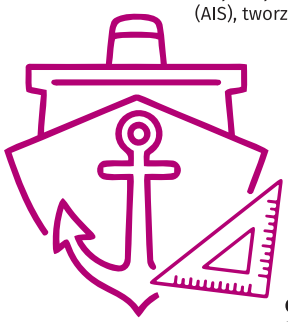
SPECJALISTA DS. NOWYCH TECHNOLOGII W TRANSPORCIE WODNYM ŚRÓDLĄDOWYM

CODZIENNA PRACA

To obszar pracy związany z wdrażaniem nowych technologii w żegludze śródlądowej – zarówno na statkach, jak i w systemach nawigacyjnych. Obejmuje specjalistów zajmujących się m.in. rozwojem i integracją systemów informacji rzecznej, autonomicznymi jednostkami oraz symulacjami i badaniami nawigacyjnymi związanymi z bezpieczeństwem żeglugi.

ROZWÓJ I INTEGRACJA SYSTEMÓW RIS (RIVER INFORMATION SERVICES)
Programujesz i wdrażasz oprogramowanie dla użytkowników śródlądowych dróg wodnych (więcej na s. 48–49).

PRZETWARZANIE DANYCH NAWIGACYJNYCH (AIS/GPS/RADAR)
Projektujesz algorytmy odbierające i analizujące sygnały automatycznej identyfikacji statków (AIS), tworząc cyfrowy, dynamiczny obraz sytuacji na całej drodze wodnej.



PROJEKTOWANIE PRZYSZŁOŚCI
Pracujesz nad autonomicznymi systemami sterowania dla bezzałogowych statków, tworzysz rozwiązania dla lądowych centrów sterowania.

SYMULATORY
Kalibrujesz cyfrowe zachowanie wody, prądów rzecznych, wiatru oraz fizyki reakcji kadłuba tak, aby wirtualny statek możliwie wiernie odwzorowywał reakcje rzeczywistej jednostki. Wykonujesz skomplikowane symulacje, aby upewnić się, że statek zachowa odpowiednią stateczność przy pełnym załadunku, na zakrętach rzeki czy podczas trudnych manewrów.

CYBERBEZPIECZEŃSTWO DRÓG WODNYCH
Dbasz o to, by cyfrowe sieci łączności na drogach wodnych i sygnały sterujące statkami były zabezpieczone przed atakami hakerskimi.

SZKOLENIA I EGZAMINOWANIE KADR
Programujesz trudne scenariusze awaryjne (np. nagła gęsta mgła, awaria steru w ciasnej śluzie, pożar) i przeprowadzasz na symulatorach mostka kapitańskiego szkolenia dla załogi.

Miejsce pracy: centrum RIS i urzędy żeglugi śródlądowej, firmy technologiczne z sektora maritime / inland tech, placówki naukowo-badawcze, uczelnie wyższe, stocznie, koncerny logistyczne, centra szkoleniowe i egzaminacyjne.

KWALFIKACJE, WYMAGANIA, PREDYSPOZYCJE

To nowoczesny zawód inżynieryjno-informatyczny wymagający odpowiedniego przygotowania technicznego i nautycznego. Zapewnią je studia na kierunkach takich jak informatyka, automatyka i robotyka, teleinformatyka, geoinformatyka, geodezja i kartografia, oceanotechnika, transport ze specjalnością telematyka. Musi Cię także cechować:



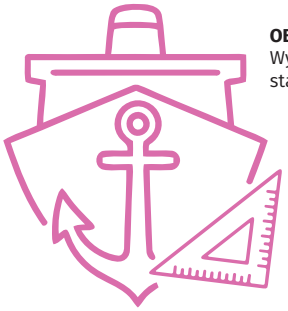
PROJEKTANT NOWYCH KADŁUBÓW I TYPÓW JEDNOSTEK

CODZIENNA PRACA

Specjalista, który kształtuje fizyczne i technologiczne oblicze żeglugi. W tym zawodzie praca zaczyna się od pomysłu, szkicu oraz wymagań armatora, a kończy na gotowej, precyzyjnej dokumentacji technicznej, według której stocznia buduje jednostkę.

Praca projektanta kadłubów i nowych typów jednostek wymaga ciągłego poszukiwania kompromisu między prawami fizyki, właściwościami aero- i hydrodynamicznymi konstrukcji a jej funkcjonalnością.

KSZTAŁTOWANIE LINII KADŁUBA
Projektujesz optymalną geometrię kadłuba tak, aby opory wody były jak najmniejsze, co przekłada się na mniejsze zużycie paliwa lub energii z baterii/ogniw wodorowych.



OBLICZENIA HYDROSTATYCZNE I STATECZNOŚCIOWE
Wykonujesz skomplikowane symulacje, aby upewnić się, że statek zachowa idealną stateczność przy pełnym załadunku, na zakrętach rzeki czy podczas trudnych manewrów.

ANALIZY WYTRZYMAŁOŚCIOWE
Przeprowadzasz komputerowe analizy elementów skończonych, sprawdzając, jak konstrukcja stalowa lub aluminiowa reaguje na naprężenia, uderzenia fal czy nacisk ładunku.

INTEGRACJA NOWOCZESNYCH NAPĘDÓW
Projektujesz wnętrze kadłuba tak, by bezpiecznie zmieścić nowoczesne ekologiczne układy napędowe – zbiorniki wodoru, banki baterii hybrydowych czy systemy wychwytywania spalin.

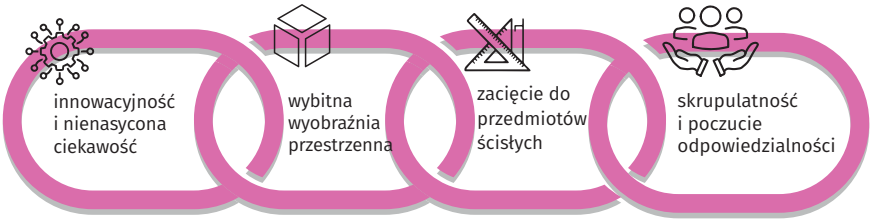
PROJEKTOWANIE AUTONOMICZNYCH STATKÓW
Tworzysz nową architekturę statków bezzałogowych, przystosowanych do sterowania z lądowych centrów operacyjnych.

MIEJSCE PRACY

Biura projektowe, działy R&D (badania i rozwój) w stoczniach, towarzystwa klasyfikacyjne (np. Polski Rejestr Statków), placówki naukowo-badawcze

KWALFIKACJE, WYMAGANIA, PREDYSPOZYCJE

To zawód wymagający wyższego wykształcenia technicznego, np. z zakresu budowy okrętów, oceanotechniki, inżynierii mechanicznej lub elektrotechniki (np. Oceanotechnika – budowa jachtów i okrętów na Politechnice Morskiej w Szczecinie; Okręty i konstrukcje morskie na Politechnice Gdańskiej). Przydatna jest również biegłość w specjalistycznym oprogramowaniu, takim jak AVEVA (Tribon), AutoCAD, DelftShip czy Rhinoceros 3D.



ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA – GDZIE SZUKAĆ OFERT PRACY?

→ **Branżowe portale**

→ **Strony internetowe BIP urzędów żeglugi śródlądowej**

- w Bydgoszczy
- we Wrocławiu
- w Szczecinie

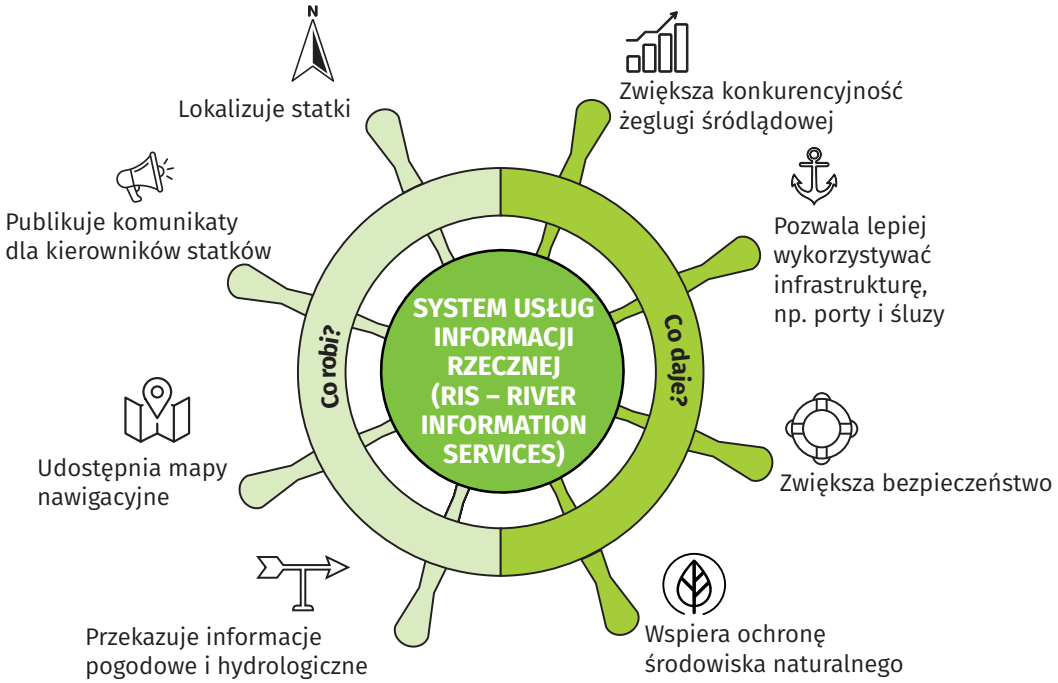


3.1 CYFRYZACJA WCHODZI NA POKŁAD

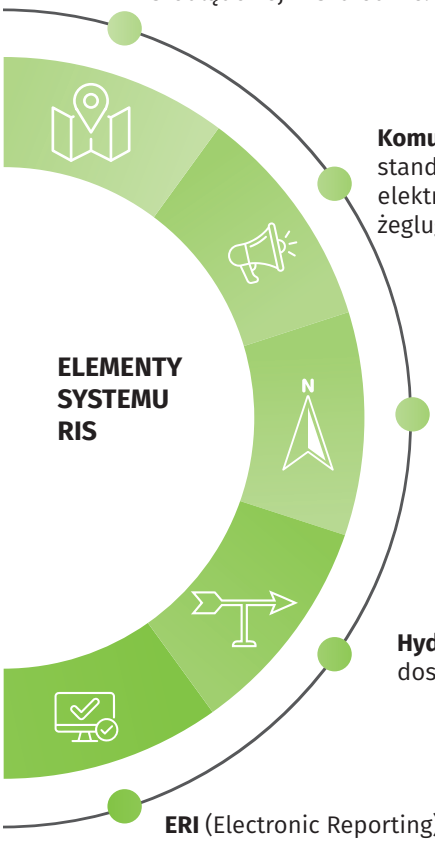
Cyfryzacja żeglugi śródlądowej staje się faktem. Mapy cyfrowe coraz częściej zastępują te papierowe, a tradycyjne radio jest dziś tylko jednym ze sposobów przekazywania informacji o sytuacji na statku. Załoga ma dostęp do danych aktualizowanych w czasie rzeczywistym oraz platform, które ułatwiają m.in. składanie sprawozdań i rozliczanie opłat za korzystanie ze śródlądowych dróg wodnych, śluz czy pochylni. Współczesna flota śródlądowa coraz szerzej wykorzystuje nowoczesne technologie i zaawansowane systemy.

Co to oznacza? Większe bezpieczeństwo i sprawniejszy przepływ informacji.

RIS to zintegrowany system, który zapewnia użytkownikom śródlądowych dróg wodnych dostęp do nowoczesnych usług informacyjnych.



Mapy IENC (Inland Electronic Navigational Chart) – elektroniczne mapy nawigacyjne dla żeglugi śródlądowej, wydawane przez Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.



Komunikaty dla kierowników statków NtS (Notices to Skippers) – standaryzowane, zakodowane i gotowe do pobrania komunikaty elektroniczne zawierające informacje konieczne do bezpiecznej żeglugi.

VTT (Vessel Tracking and Tracing) – usługa śledzenia i namierzania statków umożliwiająca ich identyfikację i obserwację ruchu na śródlądowych drogach wodnych przy użyciu narzędzi: AIS, VHF, monitoringu wizyjnego CCTV oraz DGPS.

Hydrometeo – sensory hydrometeorologiczne dostarczające informacje pogodowe i hydrologiczne.

ERI (Electronic Reporting) – usługa elektronicznego raportowania statków, umożliwiająca elektroniczną wymianę informacji o ładunkach i podróży statku pomiędzy jednostkami a Centrum RIS i uprawnionymi instytucjami.

System RIS obejmuje blisko 250 km Odrzańskiej Drogi Wodnej i odcinek Warty. Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie realizuje obecnie projekt „Rozbudowa systemu RIS na Odrzańskiej Drodze Wodnej", który pozwoli rozszerzyć zasięg systemu na kolejne odcinki Odry.

Sprawdź, jak działa RIS

Europejski wymiar cyfryzacji: EuRIS i CEERIS

Na europejskich śródlądowych drogach wodnych rozbudowywane są międzynarodowe systemy usług RIS. Polska również uczestniczy w tym procesie. W ramach projektu korytarzowego rozwoju Usług Informacji Rzecznej planowane jest dołączenie naszego kraju do platform EuRIS i CEERIS.

EuRIS (European River Information Services) = europejski RIS – największa i najważniejsza platforma cyfrowa w historii europejskiej żeglugi

Tworzy wspólne środowisko informacyjne, do którego należy obecnie kilkanaście europejskich państw. Użytkownicy mogą w jednym miejscu sprawdzać dane o trasach, przewozach i warunkach nawigacyjnych, bez konieczności korzystania z osobnych stron RIS poszczególnych krajów. Platforma umożliwia również dostęp do danych o statkach, rejsach i ładunkach, dodawanie własnych jednostek oraz śledzenie ich tras.

Sprawdź, jak to działa!



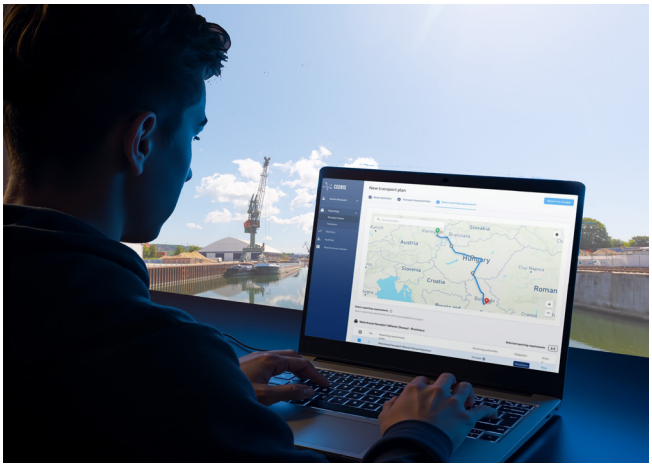
Korzystanie z interfejsów API platformy EuRIS jest bezpłatne.

CEERIS (Central & Eastern European Reporting Information System)

To elektroniczna platforma do sprawozdawczości, za pośrednictwem której kapitanowie przekazują dane o rejsie, statku i ładunku. Dzięki temu formalności administracyjne są prostsze i mogą być realizowane elektronicznie.

System działa zgodnie z zasadą jednokrotnego zgłaszania danych.

Sprawdź, jak to działa!



WIR (WIRTUALNY INFORMATOR RZECZNY) – informacje o żegludze śródlądowej w jednym miejscu

WIR to narzędzie stworzone przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, które zapewnia dostęp do bieżących informacji o stanie śródlądowych dróg wodnych:

- turystom umożliwia opłacenie śluzowań, wyszukiwanie tras oraz zgłaszanie zauważonych przeszkód na drogach wodnych,
- armatorom żeglugi profesjonalnej zapewnia dostęp do map i komunikatów nawigacyjnych, wyszukiwarki tras oraz rozbudowanych usług związanych z opłatami za korzystanie z dróg wodnych i śluzowania,
- administracji wodnej ułatwia sprawny obieg informacji o stanie dróg wodnych i warunkach żeglugi.



Sprawdź system WIR aplikacja WIR

CYFRYZACJA ZMIENIA CHARAKTER PRACY

MARYNARZ TO ZAWÓD TECHNOLOGICZNY

Współczesna praca na statku wiąże się z obsługą zaawansowanych systemów. Coraz większe znaczenie mają umiejętności analityczne, sprawna obsługa komputera, aplikacji nawigacyjnych i interfejsów cyfrowych.

PRACA JEST BARDZIEJ BEZPIECZNA I MNIEJ STRESUJĄCA

Dzięki RIS i EuRIS spada ryzyko kolizji czy niespodziewanego utknięcia na mieliźnie. Systemy te z wyprzedzeniem ostrzegają o niebezpieczeństwach.

WZRASTA ZNACZENIE LOGISTYKI LĄDOWEJ

Możliwość śledzenia statków online zwiększa znaczenie pracy wykonywanej na lądzie przez dyspozytorów i spedytorów śródlądowych. Dzięki cyfrowym systemom częścią ich codziennych zadań może być zarządzanie flotą barek poruszających się po europejskich drogach wodnych – z biura w Szczecinie, Wrocławiu czy Warszawie.

3.2 ZIELONA I INTELIGENTNA EWOLUCJA STATKÓW

Współczesny transport wodny śródlądowy stoi przed wyzwaniami związanymi z transformacją technologiczną. Nowe jednostki projektuje się z myślą o **maksymalnej efektywności**, **niskiej emisyjności i elastyczności eksploatacyjnej**. Coraz większe znaczenie zyskują zeroemisyjne napędy, których rozwój jest odpowiedzią na wymagania środowiskowe i rosnące koszty paliw. W innowacyjne projekty angażują się również polskie stocznie, firmy projektowe i uczelnie, uczestnicząc w tworzeniu nowych rozwiązań dla żeglugi śródlądowej.

3 KLUCZOWE FILARY ZMIAN

01 AUTOMATYKA I ELEKTRONIKA

- nowoczesne systemy RIS i EuRIS wspierające żeglugę
- testowanie statków autonomicznych i zdalnie sterowanych z lądu

02 NOWOCZESNE, NISKOEMISYJNE NAPĘDY

- napędy hybrydowe
- paliwa alternatywne: skroplony gaz (LNG), wodór, biopaliwa, energia elektryczna (słoneczna)

03 NOWE ZASADY I WYMAGANIA ŚRODOWISKOWE

- dostosowanie floty do wymogów środowiskowych
- rozwój inteligentnej i bardziej ekologicznej żeglugi (*smart shipping*)

Czy wiesz, że? „Elektra" to pierwszy na świecie statek typu pchacz wyposażony w akumulatory oraz ogniwa paliwowe wytwarzające energię elektryczną z wodoru. Jednostkę zbudowano w stoczni Barthel w Derben w ramach wspólnego projektu Wydziału Projektowania i Eksploatacji Systemów Morskich Politechniki Berlińskiej oraz berlińskiej firmy logistycznej.

Kadry: zmienia się profil poszukiwanych pracowników, a wraz z nim kluczowe kompetencje. Coraz większe znaczenie mają umiejętności analityczne, znajomość elektrotechniki i cyberbezpieczeństwa oraz zdolność zarządzania cyfrowym łańcuchem logistycznym.

JAK MOŻE ZMIENIĆ SIĘ PRACA ZAŁÓG?

NOWA ROLA KAPITANA

część czynności związanych z nadzorem nad statkiem może być wykonywana z lądowych centrów operacyjnych

WZROST ZNACZENIA MECHANIKÓW

przygotowanie autonomicznego statku do rejsu wymaga zapewnienia bezawaryjnej pracy urządzeń w bazach na lądzie

EKSPERCI OD CYBERBEZPIECZEŃSTWA I IT

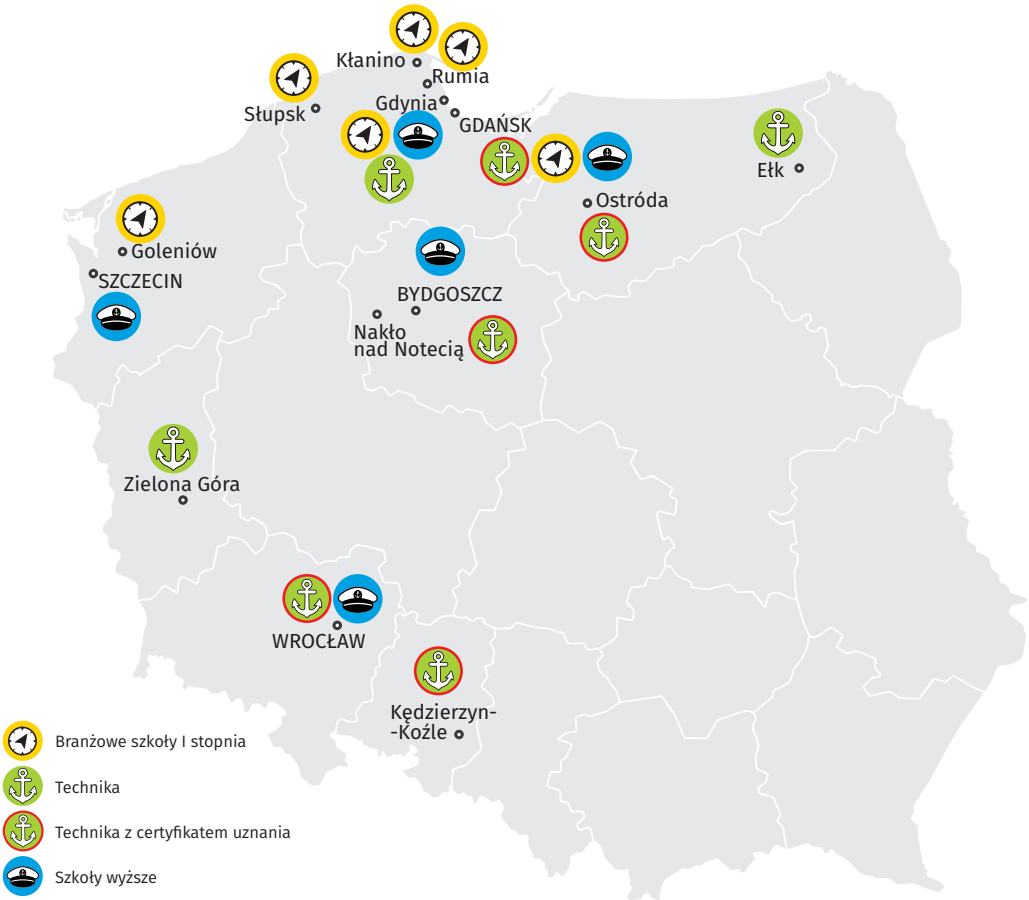
niezawodna wymiana danych między statkami a systemami takimi jak EuRIS oraz ochrona tych danych sprawiają, że cyberbezpieczeństwo staje się ważnym elementem bezpieczeństwa żeglugi

Dla młodych ludzi wchodzących na rynek pracy oznacza to jedno: żegluga śródlądowa oferuje nowoczesną i stabilną ścieżkę kariery, w której technologia idzie w parze z ekologią.



4.1 PIERWSZY KROK – TECHNIKA I KLASY ŻEGLUGOWE

Lokalizacje szkół kształcących w zawodach i na kierunkach związanych z żeglugą śródlądową



Szkoły posiadające certyfikat uznania wydany przez Ministra Infrastruktury potwierdzający, że prowadzą kształcenie w zakresie żeglugi śródlądowej zgodnie ze standardami kompetencji oraz odpowiadającymi im wiedzą i umiejętnościami określonymi w przepisach UE. Ukończenie prowadzonych przez nie zatwierdzonych programów szkoleń znacząco ułatwia zdobycie uprawnień zawodowych – absolwent kończy szkołę wyposażony od razu w dwa dokumenty: unijne świadectwo marynarza żeglugi śródlądowej oraz świadectwo motorzysty.

Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej im. Bohaterów Westerplatte w Kędzierzynie-Koźlu
(ul. Bohaterów Westerplatte 1, 47-200 Kędzierzyn-Koźle, n.zegluga.edu.pl)

Szkoła z ponad 70-letnią tradycją. Ma własny internat oraz bogatą bazę warsztatową i szkoleniową, w tym statek szkolny.
Kierunki kształcenia: **technik żeglugi śródlądowej**, **technik mechanik** (ogólny)

Technikum Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu
(ul. Parkowa 30, 51-616 Wrocław, tzs.edu.pl)

Historia technikum sięga czasów powojennych. Szkoła, reaktywowana w 2018 roku, łączy wielopokoleniową tradycję z nowoczesnym podejściem do kształcenia. Dysponuje również statkiem szkolnym. Jej organem prowadzącym jest minister właściwy ds. żeglugi śródlądowej.
Kierunki kształcenia: **technik żeglugi śródlądowej** (z innowacją turystyka wodna), **technik eksploatacji portów i terminali**, **technik budownictwa wodnego**

Zespół Szkół Żeglugi Śródlądowej w Nakle nad Notecią – Technikum nr 2
(ul. gen. Henryka Dąbrowskiego 4, 89-100 Nakło nad Notecią, zegluganaklo.pl)

Szkoła o ponad 70-letniej tradycji, której organem prowadzącym od 2023 roku jest minister właściwy ds. żeglugi śródlądowej. Dysponuje również statkiem szkolnym.
Kierunki kształcenia: **technik żeglugi śródlądowej**, **technik eksploatacji portów i terminali**, **technik spedytor**

Zespół Szkół Morskich im. Bohaterskich Obrońców Westerplatte w Gdańsku – Technikum
(ul. Wyzwolenia 49, 80-537 Gdańsk, zsm.edu.gdansk.pl)

Szkoła w bezpośrednim sąsiedztwie gdańskiego portu. Dysponuje zaawansowanymi symulatorami mostka kapitańskiego i siłowni okrętowych.
Kierunki kształcenia: **technik żeglugi śródlądowej**, **technik eksploatacji portów i terminali**, **technik spedytor**, **technik logistyk**

Zespół Szkół Zawodowych im. Sandora Petőfi w Ostródzie – Technikum
(ul. Sportowa 1, 14-100 Ostróda, zszostroda.pl)

Zespół szkół z ponad 60-letnią tradycją kształcenia, dysponujący nowoczesnymi pracowniami do nauki zawodu oraz internatem.
Kierunki kształcenia: **technik żeglugi śródlądowej**

To nie wszystkie szkoły ponadpodstawowe kształcące w zawodach związanych z żeglugą śródlądową. Jeśli interesuje Cię **budowa**, **naprawa** lub **wyposażanie jednostek pływających**, sprawdź także ofertę placówek z następnej strony.

Technik budownictwa wodnego

- Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego nr 1 „Budowlanka” w Zielonej Górze, Technikum nr 1 im. Tadeusza Kościuszki, ul. Botaniczna 50, 65-392 Zielona Góra

Technik budowy jednostek pływających

- Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego nr 1, Technikum Budowy Okrętów, ul. Morska 79, 81-222 Gdynia
- Szkoły Okrętowe i Techniczne CONRADINUM, Technikum nr 18, ul. Piramowicza 1/2, 80-218 Gdańsk

Technik przemysłu jachtowego

- Zespół Szkół nr 1 im. Jędrzeja Śniadeckiego w Ełku, ul. 11 Listopada 24, 19-300 Ełk (przy szkole działa Branżowe Centrum Umiejętności)

Monter jachtów i łodzi – branżowe szkoły I stopnia:

- Zespół Szkół Mechanicznych i Logistycznych im. inż. Tadeusza Tańskiego w Słupsku, ul. Niedziałkowskiego 2, 76-200 Słupsk
- Zespół Szkół nr 1 im. Jędrzeja Śniadeckiego w Ełku, ul. 11 Listopada 24, 19-300 Ełk
- Zespół Szkół nr 1 w Goleniowie, ul. Maszewska 6, 72-100 Goleniów

Monter kadłubów jednostek pływających – branżowe szkoły I stopnia:

- Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego nr 1, Branżowa Szkoła I Stopnia nr 3, ul. Morska 79, 81-222 Gdynia
- Centrum Kształcenia Zawodowego i Ustawicznego nr 1, Branżowa Szkoła I Stopnia nr 2, al. Gen. Józefa Hallera 16/18, 80-426 Gdańsk
- Powiatowy Zespół Szkół nr 2 im. Hipolita Roszczynialskiego, Branżowa Szkoła I Stopnia, ul. Grunwaldzka 57, 84-230 Rumia
- Powiatowy Zespół Szkół im. Stanisława Staszica, Branżowa Szkoła I Stopnia w Kłaninie, ul. Szkolna 4, 84-107 Kłanino



NA GŁĘBOKĄ WODĘ – STUDIA DLA PRZYSZŁYCH KADR

4.2

Politechnika Morska w Szczecinie – Wydział Nawigacyjny

Uczelnia kontynuująca tradycje utworzonej w 1947 r. Państwowej Szkoły Morskiej. Oferuje najnowsze rozwiązania techniczne, nowoczesne laboratoria i symulatory oraz statek badawczo-szkolny Nawigator XXI.

Kierunki: Nawigacja ze specjalnością Transport morski i śródlądowy (studia I stopnia oraz studia II stopnia)

Perspektywy pracy: praca na różnych typach statków, w administracji państwowej i samorządowej oraz jako kadra firm żeglugowych i agencji pośrednictwa pracy na morzu

Uniwersytet Morski w Gdyni – Wydział Nawigacyjny

Ośrodek akademicki o międzynarodowej sławie. Choć kojarzy się przede wszystkim z morzem, w jego ofercie znajdują się również kierunki związane z transportem wodnym śródlądowym.

Kierunki: studia inżynierskie I stopnia – Transport w specjalnościach Transport i logistyka, Eksploatacja Systemów Transportowych; studia II stopnia – Transport w specjalnościach Eksploatacja Systemów Transportowych, Zarządzanie Infrastrukturą i Środkami Transportu Śródlądowego

Perspektywy pracy: sektor TSL (transport–spedycja–logistyka), administracja rządowa i samorządowa, studia projektowe i badawcze, przedsiębiorstwa handlowe i produkcyjne



Politechnika Gdańska – Wydział Inżynierii Mechanicznej i Okrętownictwa

Transport i logistyka na najwyższym poziomie.

Kierunki: Transport i logistyka (studia stacjonarne inżynierskie I stopnia, ze specjalnościami: Systemy transportowe, Zarządzanie logistyczne); Budowa maszyn i okrętów (studia niestacjonarne inżynierskie I stopnia)

Perspektywy pracy: sektor TSL, stocznie produkcyjne i remontowe, zakłady współpracujące z przemysłem okrętowym, biura projektowo-konstrukcyjne przemysłu okrętowego, służby techniczne przedsiębiorstw armatorskich

Politechnika Wrocławska – Wydział Budownictwa Lądowego i Wodnego

Uczelnia z wieloletnią tradycją kształcenia inżynierów budownictwa wodnego.

Kierunki: Budownictwo (studia inżynierskie I stopnia) – specjalność Geotechnika i hydrotechnika oraz Budownictwo (studia II stopnia)

Perspektywy pracy: gospodarka wodna i ochrona wód w administracji lokalnej lub krajowej, biura projektowe i firmy inżynieryjne, centra zarządzania ruchem na drogach wodnych (RIS), administracja publiczna związana z gospodarką wodną i żeglugą śródlądową oraz praca w załodze statku żeglugi śródlądowej

Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy – Wydział Nauk Geograficznych

Oferuje unikalny w skali kraju kierunek studiów, który łączy wiedzę o środowisku wodnym z praktycznymi umiejętnościami zarządzania drogami wodnymi.

Kierunki: Rewitalizacja dróg wodnych (studia inżynierskie I stopnia)

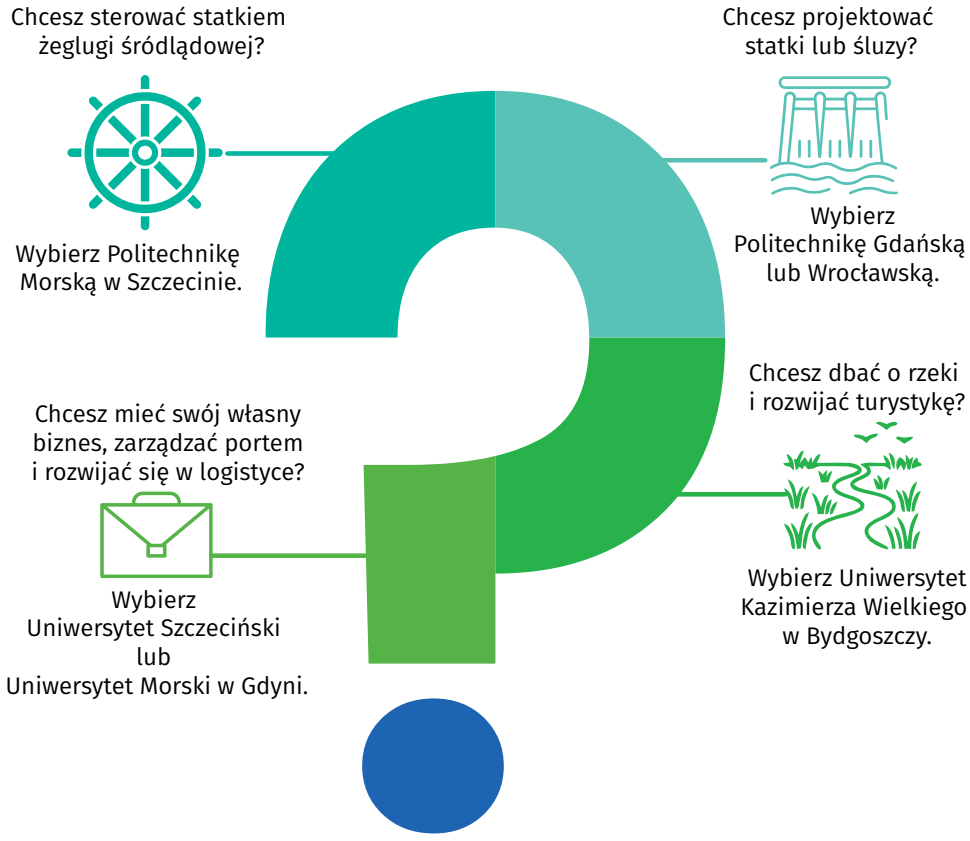
Perspektywy pracy: specjalista ds. gospodarki wodnej i ochrony wód w administracji lokalnej lub krajowej, pracownik w biurach projektowych i firmach inżynieryjnych, specjalista w centrach zarządzania ruchem na drogach wodnych (RIS), pracownik administracji publicznej związanej z gospodarką wodną i żeglugą śródlądową, członek załogi statku żeglugi śródlądowej

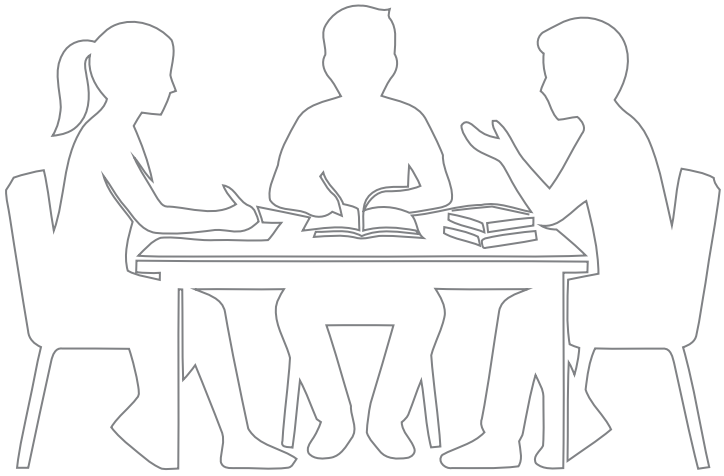
Uniwersytet Szczeciński – Wydział Ekonomii, Finansów i Zarządzania

Jeden z ośrodków kształcenia kadr menedżerskich i analitycznych dla sektora TSL, ze szczególnym uwzględnieniem transportu wodnego.

Kierunki: Logistyka ze specjalnością Transport międzynarodowy (studia I stopnia), Logistyka ze specjalnościami: Logistyka międzynarodowa, Menedżer łańcuchów dostaw, Systemy transportowe i logistyczne (studia II stopnia)

Perspektywy pracy: przedsiębiorstwa TSL, parki przemysłowe, centra dystrybucyjno-logistyczne oraz zarządy infrastruktury transportowej (np. porty)


Chcesz sterować statkiem żeglugi śródlądowej?
Wybierz Politechnikę Morską w Szczecinie.
Chcesz projektować statki lub śluzy?
Wybierz Politechnikę Gdańską lub Wrocławską.
Chcesz dbać o rzeki i rozwijać turystykę?
Wybierz Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy.
Chcesz mieć swój własny biznes, zarządzać portem i rozwijać się w logistyce?
Wybierz Uniwersytet Szczeciński lub Uniwersytet Morski w Gdyni.



4.3 INWESTYCJA W DODATKOWE KWALIFIKACJE – KURSY I SZKOLENIA

Wybrane kursy i szkolenia

Operator radiowy w służbie śródlądowej

- Nauka procedur łączności radiowej, obsługi pasm VHF i UHF oraz prowadzenia korespondencji w sytuacjach alarmowych na śródlądowych drogach wodnych.
- **Uprawnienia**: świadectwo operatora radiotelefonisty w służbie radiokomunikacyjnej śródlądowej – uprawniające do obsługi urządzeń radiotelefonicznych oraz do DSC w służbie radiokomunikacyjnej śródlądowej pracujących w tzw. zakresach morskich: VHF i UHF, wydawane przez Urząd Komunikacji Elektronicznej.

Doradca ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych w żegludze śródlądowej (doradca ADN)

- Kurs z przepisów ADN, klasyfikacji substancji chemicznych, procedur ratunkowych i zabezpieczania niebezpiecznych ładunków na barkach.
- **Uprawnienia**: świadectwo doradcy ADN i wpis na listę doradców prowadzoną przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego (po zdaniu egzaminu DGSA przed komisją egzaminacyjną działającą przy Dyrektorze TDT).

Ekspert ds. bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych statkami żeglugi śródlądowej (ekspert ADN)

- Kurs z zakresu przepisów krajowych oraz umów międzynarodowych dotyczących przewozu żeglugą śródlądową towarów niebezpiecznych oraz innych zagadnień objętych ramowym programem szkolenia kursu na eksperta ADN.
- **Uprawnienia**: świadectwo eksperta ADN wydawane przez właściwego terytorialnie dyrektora urzędu żeglugi śródlądowej po ukończeniu kursu i zdaniu egzaminu państwowego przed komisją działającą przy Dyrektorze UŻŚ w Szczecinie.
- Dodatkowe kursy dla ekspertów ADN – kurs eksperta ADN ds. przewozu gazów; kurs eksperta ADN ds. przewozu chemikaliów.

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Departament Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
ul. Nowy Świat 6/12
00-400 Warszawa