

Polityka covidowa utrudnia transport

2 lutego 2022

Sektor transportu należy do branż najbardziej narażonych na braki kadrowe spowodowane koronawirusem. Sytuacja jest tym trudniejsza, że chorych (w tym bezobjawowo – przypis WM) pracowników transportu nie można szybko zastąpić, bo na wielu stanowiskach wymagane są określone umiejętności.

Jak informuje portal Pulshr.pl, od 31 stycznia 2022 roku Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia (obejmująca 41 gmin – w tym Katowice, Tychy, Bytom czy Mysłowice) wprowadziła zmiany w komunikacji miejskiej. Podobnie jest w Lublinie, Opolu, Poznaniu i Łodzi. Wszystko za sprawą pogarszającej się sytuacji epidemicznej powodującej lawinę zakażeń COVID-19 wśród pracowników transportu, nałożone kwarantanny czy izolacje, a także choroby, które wskutek utrudnionego dostępu do lekarzy i możliwości leczenia w czasie pandemii stały się schorzeniami przewlekłymi.

Przewoźnicy już wprowadzają zmiany w rozkładach jazdy, ograniczają liczbę kursów autobusów czy taboru kolejowego, jak np. w przypadku Łódzkiej Kolej Aglomeracyjnej, która podjęła decyzję o zawieszeniu kursowania części pociągów; niektóre z nich mają wrócić na tory 12 marca 2022 r. Skali utrudnień nie zmniejszyły nawet tzw. strefy ochronne dla kierowców (uniemożliwiają pasażerom korzystanie z przednich drzwi czy zakup biletu u prowadzącego pojazd).

„Od początku pandemii za sterami branży transportowej siedzi COVID-19 i znacząco wpływa na jej funkcjonowanie oraz bardzo zagraża pracownikom tego sektora, każdego dnia narażonym na zakażenie koronawirusem. Jest to bowiem branża, która ze względu na pracę możliwą jedynie w formie stacjonarnej wymaga codziennego kontaktu z ludźmi, a tym samym narażona na

zakażenie i kwarantannę” – mówi Cezary Maciołek, prezes Grupy Progres.

Według raportu Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska” oraz PwC, szacunkowo na rodzimym rynku brakuje ok. 200 tys. zawodowych kierowców. Analiza firmy Transport Intelligence wskazała dodatkowo na deficyt w wysokości ok. 124 tys. kierowców ciężarówek.

Również na kolei wzrasta zapotrzebowanie na wykwalifikowaną kadrę, poszukiwani są pracownicy bezpośrednio związani z prowadzeniem pociągów, jak maszynista czy dyżurny ruchu, wolne miejsca pracy są także na pozostałych ważnych stanowiskach regulowanych, jak m.in. automatyk sterowania ruchem kolejowym, rewident, zwrotniczy i ustawiacz.

„Jesteśmy w momencie permanentnej rekrutacji. Braki kadrowe dotyczą zarówno organizacje działające w transporcie drogowym, jak i morskim, lotniczym czy kolejowym, dotyczą one przewozów pasażerskich, a także transportu towarów. Poszukiwani są kasjerzy, konduktorzy i pracownicy dworców, których trudno pozyskać, bo kandydatów zniechęcają m.in. oferowane zarobki oraz warunki pracy wymuszające stały kontakt z ludźmi czy wykonywanie obowiązków w trybie zmiennym. Na wagę złota są również specjaliści, a chętnych na takie stanowiska też brakuje” – zaznacza Cezary Maciołek. „Problem jest tym większy, że wielu pracowników nie można zastąpić z uwagi na wymagane umiejętności, których nie posiada odpowiednia liczba kandydatów. Co więcej, ich nabycie jest czasochłonne. W przypadku gdy kierowca, motorniczy czy pracownik obsługi pociągu nagle zachoruje na koronawirusa lub trafia na kwarantannę, natychmiastowe zastępstwo, gdy piąta fala dopiero się rozpędza, jest raczej niemożliwe” – ocenia ekspert.

Źródło: [NowyObywatel.pl](https://nowyobywatel.pl)