

## **НЕЛЕГКИЙ ПУТЬ "ЛОКОМОТИВНОЙ СЕКЦИИ"**

### **С комментариями нестороннего специалиста**

*В Учебном центре ЦК профсоюза прошло заседание профессиональной секции работников локомотивного хозяйства. В ее работе приняли участие заместитель Председателя профсоюза Сергей Железное, начальник Департамента локомотивного хозяйства ОАО "РЖД" Сергей Кобзев, специалисты ряда других департаментов Компании, ведущих научно-исследовательских институтов - ВНИИЖГ и ВНИИЖТ*

Собственно говоря, определение "заседание" двухдневной напряженной работе подходит весьма условно.

Программа началась с посещения предприятия "Нейроком". Возглавляет его в недавнем прошлом сотрудник ВНИИЖГ Вячеслав Шахнарович, который сделал немало полезного в области физиологии и гигиены труда машинистов. Теперь предприятием на то же направлены новые разработки в области радиоэлектроники. Гостям показали все участки и цехи. Производство "Нейрокома" вызвало у железнодорожников живой интерес, особенно биоэнергетические датчики, называемые в народе "часы", а в современном виде - стильные браслеты. Сейчас "Нейроком" ждет заказ на эту, необходимую для безопасности движения, продукцию. Тему радиоэлектронного оснащения железной дороги решили продолжить на "Круглом столе".

Затем переезд в локомотивное депо Москва-Сортировочная, в центр реабилитации локомотивных бригад. Типовое двухэтажное здание бывшей столовой, внешне непритязательное. Но на первом этаже в евростиле сущий рай для полноценного отдыха и поправки здоровья. Кабинеты компьютерной диагностики разных направлений, массажа и салоны гидромассажа, соляная шахта и просторные офисы психологов и психотерапевтов, тренажерный зал и сауна с бассейном с лазурной подсвеченной водой. Ветеран депо, в прошлом сам член профсекции локомотивщиков Московской дороги Вячеслав Матаев с гордостью показывал реабилитационный центр. И вдруг, удручающее признание: "Надо бы машинистам сюда чаще приходить, и не только тогда, когда уже плохо со здоровьем, а в процессе работы. И даже просто, когда неуютно. Но машинисты как-то не очень этим пользуются". И то было верно: разгар дня, а в просторах центра мы увидели только двоих посетителей. Позже эту ситуацию прокомментировал "несторонний специалист" - Вячеслав Шахнарович.

### **Комментарий нестороннего специалиста**

*Одна из "триединых задач", обозначенных на заседании секции - это поддержание трудового долголетия машинистов. В этом плане важно как поддержание самого по себе их здоровья, так и восстановительная медицина после рейсов. До сих пор проблема остается. Это признают все, от руководства ОАО "РЖД" до нас, инженеров-медиков. В реабилитационную программу вложили колоссальные деньги. Но дело поставлено так, что занимаются этим люди недостаточно компетентные. Поэтому все организационные ошибки, связанные с оснащением, привлекательностью реабилитационного процесса (чтобы машинисты не из-под палки на нее шли), я считаю, фактически провалили дело на сети. Я думаю, что говорю объективно, так как мое мнение совпадает с мнением начальника Департамента локомотивного хозяйства ОАО "РЖД" С.Кобзева, многих других специалистов. Коротко можно сформулировать проблему риторическим вопросом - что это за реабилитация, которая дает мало эффекта? Медицинские данные и статистика по отстранению от рейсов машинистов это красноречиво подтверждают.*

После депо все направились в Щербинку, на экспериментальное кольцо ВНИИЖТ. Пространства и ухоженность территории впечатляют, всюду локомотивы разных времен и назначений - целый музей под небом. Вот и светло-бежевый красавец "Ермак", детище Новочеркасского электровозостроительного завода. Фотография на память и подъем в кабину: что-то там внутри? Через несколько минут у некоторых разочарование на лицах: положе, ожидали большего. В кабине дышать нечем, человек 8 слушают инженера-испытателя, сыпятся вопросы по освещению, вентиляции, автоведению, кондиционеру, зеркалам и креслу, холодильникам, плиткам и туалету. Но ответы что-то не вдохновляют: практически все остается по-прежнему. А инженер Шинаков очень своеобразно пытается вдохнуть надежду: "Конечно, все изменится, это первый номер, он и есть первый, много будет замечаний, и примерно к двадцатому (!) все выровняется". Это ж через сколько лет?

### **Комментарий нестороннего специалиста**

*Второй аспект нашего внимания - это условия труда. Посетили Щербинку, посмотрели новые локомотивы, и сколько нареканий и претензий к "новой" технике прозвучало. А это архиважный вопрос: насколько долго будет высокой работоспособность у машиниста - во многом зависит от состояния и оборудования его рабочего места. И тут нам, увы, хвалиться нечем. Машинисты образно называют нынешние условия в кабине - "ехать на табуретке". Всем понятно, что если машинисту неудобно работать, то он быстрее утомляется, начинает отвлекаться. А это чревато для безопасности движения. Мало того, очень важны и санитарно-гигиенические факторы, которые вообще в безобразном состоянии. По сообщению врача-гигиениста, при обследованиях уровни по таким параметрам, как вибрация, шум, освещенность и другие превышают допустимые нормы на 30, а то и на все 50 процентов. То, что участники секции видели в Щербинке на "Ермаке", по многим отзывам тоже далеко от совершенства. Правда, уровень шума обещан ниже, но проехать по кольцу и убедиться в этом не удалось.*

На второй день в Учебном центре состоялся "Круглый стол", в котором приняли участие заместитель

Председателя профсоюза Сергей Железнов, начальник Департамента локомотивного хозяйства ОАО РЖД Сергей Кобзев, начальник отдела организации работы локомотивов и локомотивных бригад Департамента управления перевозками Компании Николай Капустин, ведущий научный сотрудник ВНИИЖГ Александр Кирпичников, научный консультант ВНИИЖТ, член-корреспондент РАЕН, генеральный директор ЗАО "Нейроком" Вячеслав Шахнарович, зам. начальника отдела Департамента медицинского обеспечения "РЖД" Ирина Гребеник, заведующая отделом ФГУЗ Федерального центра гигиены и эпидемиологии по железнодорожному транспорту Галина Глебова. Разговор на секции получился большой, а, главное, заинтересованный. Первым выступил Сергей Кобзев, и именно он, по сути, и задал деловой и откровенный стиль дальнейшей работе. Недостатки в организации работы локомотивного хозяйства, считает Сергей Алексеевич, выражены, с точки зрения охраны труда, в гигантском количестве сверхурочных часов. Слава Богу, что этим вопросом стали заниматься. Цифры о снижении сверхурочных говорят о том, что принятые решения и их выполнение дают позитивные подвижки.

Председатель секции машинист локомотивного депо Иркутск-сортировочный Владислав Сапачев проинформировал участников о выполнении решений предыдущего заседания. Очень емко и принципиально об организации работы локомотивных бригад на удлинённых плечах, условиях их отдыха говорили Сергей Еремин - машинист тепловоза депо Вологда, Евгений Красногоров - машинист тепловоза депо Ачинск, Виктор Эрдель - председатель цехкома локомотивного депо Челябинск, Владимир Евстюхин - председатель райпрофсожа Петрозаводского отделения, Булат Каримов - председатель профкома ТЧ Кинель. Профилактике профзаболеваний у работников локомотивных бригад посвятила свое выступление Ирина Гребеник, а Галина Глебова - проанализировала случаи профзаболеваний. В деловом разговоре также приняли участие председатель профкома локомотивных депо столичной магистрали: Раменское - Михаил Горбунов, Бекасово Александр Никитин, Узловая - Александр Уваркин, Рыбное - Михаил Четырин, Курск - Юрий Чельшов.

По итогам работы секция приняла развернутое решение, которое направлено на улучшение условий труда и отдыха локомотивных бригад.

И еще один, завершающий комментарий Вячеслава Шахнаровича.

#### **Комментарий нестороннего специалиста**

*Я не впервые был на этой секции. Когда работал в институте гигиены, то, конечно, более тесно общался с ее участниками. Но наши контакты не прерывались. Отрадно то, что самые насущные проблемы в жизни локомотивного хозяйства были и остаются в сфере внимания профсоюза. Что касается последнего заседания, то несколько аспектов жизни локомотивщиков в этот раз просматривались наиболее четко. Два я уже называл, третий - это режим труда и отдыха локомотивных бригад. Эта проблема, которая остается всегда, поскольку есть факторы, от которых никогда, ни при каких обстоятельствах не уйти. Эти люди всегда работали с чередованием дневных и ночных поездок, и такие сбои весьма ощутимо сказываются на суточном ритме их биологических функций. В результате проявляются состояния, которые являются ключевыми в развитии процессов физиологической дезадаптации. А если к этому прибавить постоянный стресс, борьбу с монотонией, то мы имеем психосоматические заболевания в больших количествах, существенно, к большому сожалению, превышающих заболеваемость среди других профессий. И вот во многих вопросах мы (это институт гигиены и наш "Нейроком" рядом с ним) стремимся им помочь. Сегодня мы можем рассматривать "застарелые" проблемы локомотивщиков "длинных плечей" и "третьей ночи", и уверен, можно найти их решения с точки зрения здравого смысла с помощью наших достижений в радиоэлектронике. Компания заинтересована в максимальной эффективности работников, потому что это экономическая структура, а с другой стороны, и она, и профсоюз понимают, что машинист очень важен и ценен. Заседание удалось, оно было чрезвычайно полезным. Дискуссии, порой, были резкими. Я очень высоко оцениваю активность, доброжелательность и взаимопонимание в этих контактах руководства Департамента и секции, что, с моей точки зрения, и есть то самое положительное, что в конечном итоге приведет к всеобщей пользе.*

**Людмила КАЛУГИНА, внешт. корр. "Сигнала"**  
ЩЕРБИНКА-УДЕЛЬНАЯ