

DOI: <https://doi.org/10.31089/1026-9428-2020-60-11-778-781>

УДК 65.013

© Закревская А.А., Дмитриева Е.В., 2020

Закревская А.А., Дмитриева Е.В.

## **О возможности применения труда женщин в профессии машиниста и помощника машиниста поезда**

ФГБНУ «Научно-исследовательский институт медицины труда им. академика Н.Ф. Измерова», пр-т Будённого, 31, Москва, Россия, 105275

**Введение.** Представлены результаты анкетирования сотрудников железнодорожной отрасли и добровольцев различных профессий на тему их отношения к возможности трудоустройства женщин на должности машиниста и помощника машиниста локомотива.

**Цель исследования** — определение социально-психологических аспектов разрешения работы женщин в должности машиниста и помощника машиниста электропоезда среди работников различных профессий, в том числе и в железнодорожной отрасли.

**Материалы и методы.** анонимное онлайн-анкетирование, проведённое среди 112 человек: 60 женщин в возрасте  $29,9 \pm 7,9$  года (от 19 до 55 лет), и 52 мужчины в возрасте  $29,6 \pm 8,4$  года (от 15 до 53 лет).

**Результаты.** Выявлено неоднозначное отношение к перспективам разрешения труда женщин в должности машиниста и помощника машиниста электропоезда. Отмечены наиболее актуальные проблемы организационного характера, сопутствующие изменениям в трудовом законодательстве: отмена надбавок «за вредность», повышение пенсионного возраста, неудобства в домах отдыха, в некоторых случаях рассчитанных на мужчин. Отмечены и положительные перспективы этих изменений: возможность здоровой профессиональной конкуренции и появление новых областей профессионального роста для женщин, а также повышение престижа ОАО «РЖД» за счёт создания имиджа компании, предоставляющей кандидатам равные права вне зависимости от пола.

**Заключение.** Появление (хотя более верным было бы сказать «возвращение») женщин к работе в должности машиниста и помощника машиниста является не вынужденной мерой, как было в военное время, а результатом модернизации подвижного состава и железнодорожной инфраструктуры, выводя на первый план оценку профессионально важных операторских качеств вне зависимости от пола кандидатов. Вместе с тем гендерные особенности нельзя не учитывать в социально-психологическом контексте — например, при комплектовании локомотивных бригад со смешанным составом или при формировании благоприятного психологического климата в локомотивном депо.

**Ключевые слова:** профессия; женщина машинист поезда; условия труда; работники локомотивных бригад; безопасность движения; индивидуальные особенности; профессиональные качества

**Для цитирования:** Закревская А.А., Дмитриева Е.В. О возможности применения труда женщин в профессии машиниста и помощника машиниста поезда. *Мед. труда и пром. экол.* 2020; 60(11): 778–781. <https://doi.org/10.31089/1026-9428-2020-60-11-778-781>

**Для корреспонденции:** Закревская Анна Александровна, науч. сотр. лаб. физиологии труда и профилактической эргономики ФГБНУ «Научно-исследовательский институт медицины труда им. академика Н.Ф. Измерова». E-mail: [sternwanderer@mail.ru](mailto:sternwanderer@mail.ru)

**Финансирование.** Исследование не имело спонсорской поддержки.

**Конфликт интересов.** Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

**Дата поступления:** 20.08.2020 / **Дата принятия к печати:** 19.10.2020 / **Дата публикации:** 03.12.2020

Anna A. Zakrevskaya, Ekaterina V. Dmitrieva

## **About the possibility of women work in train driver and train driver assistant profession**

Izmerov Research Institute of Occupational Health, 31, Budyonnogo Ave., Moscow, Russia, 105275

**Introduction.** The article presents the results of a survey of employees of the railway industry and volunteers of various professions on their attitude to the possibility of employment of women as a locomotive driver and assistant driver.

**The aim of study** is to determine the socio-psychological aspects of allowing women to work as a driver and assistant driver of an electric train among employees of various professions, including in the railway industry.

**Materials and methods.** Anonymous online survey conducted among 112 people: 60 women aged  $29.9 \pm 7.9$  years (from 19 to 55 years), and 52 men aged  $29.6 \pm 8.4$  years (from 15 to 53 years).

**Results.** There is an ambiguous attitude to the prospects of allowing women to work as a driver and assistant driver of an electric train. The most urgent problems of an organizational nature that accompany changes in labor legislation are noted: the abolition of allowances "for harm", the increase in the retirement age, inconveniences in holiday homes that are currently designed exclusively for men. There are also positive prospects for these changes: the possibility of healthy professional competition and the emergence of new areas of professional growth for women, as well as increasing the prestige of OAS "Russian Railways" by creating an image of a company that provides candidates with equal rights regardless of gender.

**Conclusions.** The appearance (although it would be more accurate to say "return") of women to work as drivers and assistant drivers is not a forced measure, as it was in wartime, but the result of the modernization of rolling stock and railway infrastructure, bringing to the fore the assessment of professionally important operator qualities, regardless of the gender of candidates. However, gender characteristics cannot be ignored in the socio-psychological context — for example, when recruiting locomotive crews with mixed composition or when creating a favorable psychological climate in a locomotive depot.

**Keywords:** profession; female driver of train; working conditions; employees of locomotive crews; traffic safety; individual characteristics; professional qualities

**For citation:** Zakrevskaya A.A., Dmitrieva E.V. About the possibility of women work in train driver and train driver assistant profession. *Med. truda i prom. ekol.* 2020; 60(11): 778–781. <https://doi.org/10.31089/1026-9428-2020-60-11-778-781>

**For correspondence:** Anna A. Zakrevskaya, research assistant of the laboratory of occupational physiology and preventive ergonomics of Izmerov Research Institute of Occupational Health. E-mail: [sternwanderer@mail.ru](mailto:sternwanderer@mail.ru)

**Information about author:** Zakrevskaya A.A. <https://orcid.org/0000-0003-2552-302X>

**Funding.** The study has no funding.

**Conflict of interests.** The authors declare no conflict of interests.

Received: 20.08.2020 / Accepted: 19.10.2020 / Published: 03.12.2020

**Введение.** В настоящее время ведется работа по пересмотру действующего Постановления Правительства Российской Федерации от 25.02.2000 № 162 «Об утверждении перечня тяжелых работ с вредными или опасными условиями труда, при выполнении которых запрещается применение труда женщин». Согласно Постановлению, женщины не могли привлекаться к работе в должности машиниста или помощника машиниста поезда. Однако в Примечании 1 к этому постановлению сказано, что работодатель вправе принимать женщин на эти профессии в случае, если им созданы безопасные условия труда, что, в свою очередь, будет подтверждено рядом аттестаций и положительными заключениями от Государственной санитарно-эпидемиологической службы Российской Федерации и Государственной инспекцией труда [1–3].

Новый перечень, включающий производства, работы и должности с ограничениями для труда женщин, уже утвержден приказом № 512н Минтруда РФ от 18.07.2019 г., а вступят в силу эти изменения с 01.01.2021 г.

Необходимость изменений вызвана тем, что техническое оснащение рабочих мест непрерывно совершенствуется, соответственно, условия труда с течением времени улучшаются. Другой значимой причиной можно считать и демографический кризис начала 90-х годов, который в настоящее время приводит к нехватке молодых специалистов.

Исследование, проведенное в компании *Network Rail* (Великобритания) показало, что коллективы со смешанным гендерным составом работают гораздо эффективнее, чем исключительно мужские или женские [4]. А изменения в российском законодательстве сделали возможной работу женщин в должности помощника (а в дальнейшем — и машиниста) поезда, по случаю чего в ОАО «РЖД» был открыт набор женщин в учебные группы.

Появление женщин в тех профессиях, которые традиционно считались «мужскими», не может не породить эмоциональные реакции среди представителей обоих по-

лов, что, вероятно, отразится и на социально-психологическом климате в коллективах, которые ранее состояли исключительно из мужчин.

**Цель исследования** — определение социально-психологических аспектов разрешения работы женщин в должности машиниста и помощника машиниста электропоезда среди работников различных профессий, в том числе и в железнодорожной отрасли.

**Материалы и методы.** Представлены результаты анонимного онлайн-анкетирования на тему «Возможность женского труда в составе локомотивных бригад».

Выборка составила 112 человек: 60 женщин в возрасте  $29,9 \pm 7,9$  года (от 19 до 55 лет), и 52 мужчины в возрасте  $29,6 \pm 8,4$  года (от 15 до 53 лет).

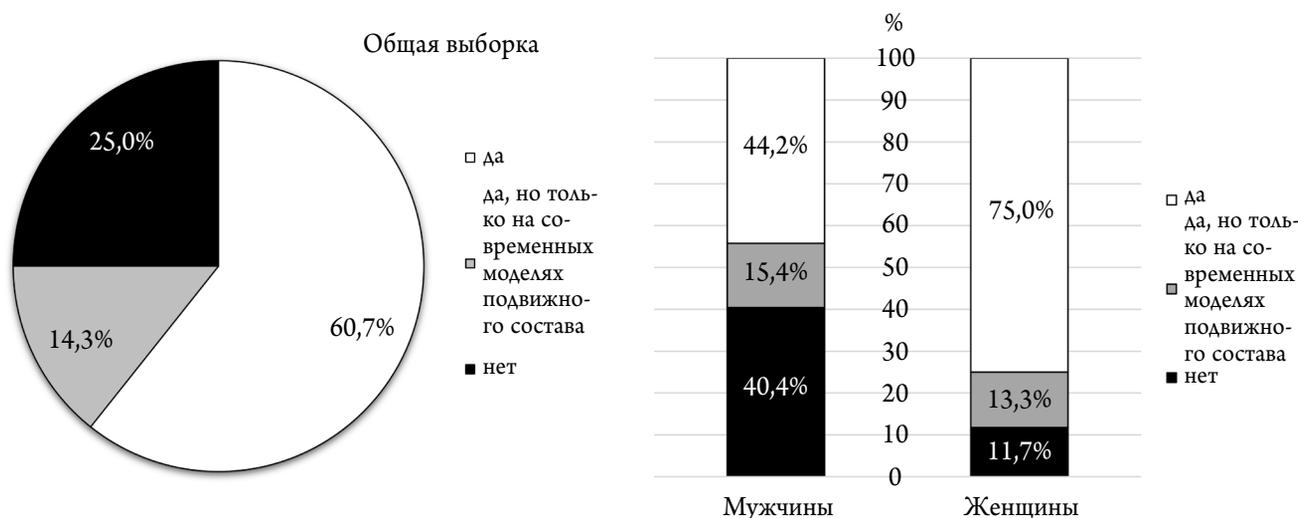
В железнодорожной отрасли работают 12 женщин (в т. ч. 3 работают помощником машиниста и 2 обучаются на эту должность) и 42 мужчины.

**Результаты и обсуждение.** На вопрос «Могут ли женщины быть допущены к работе в качестве машиниста / помощника машиниста» были предложены 3 варианта ответа — «да», «да, но только на современных моделях подвижного состава» и «нет». Вариант «да» выбрали 60,7% респондентов, 14,3% отмечает, что женщинам можно работать только на современных моделях локомотивов, оснащённых всеми необходимыми приборами безопасности, а 25% считает, что не могут вовсе. При этом за вариант «нет» высказывались в основном мужчины, а за вариант «да» — женщины (рис. 1).

Далее следовала просьба в свободной форме обосновать причины выбора того или иного варианта ответа.

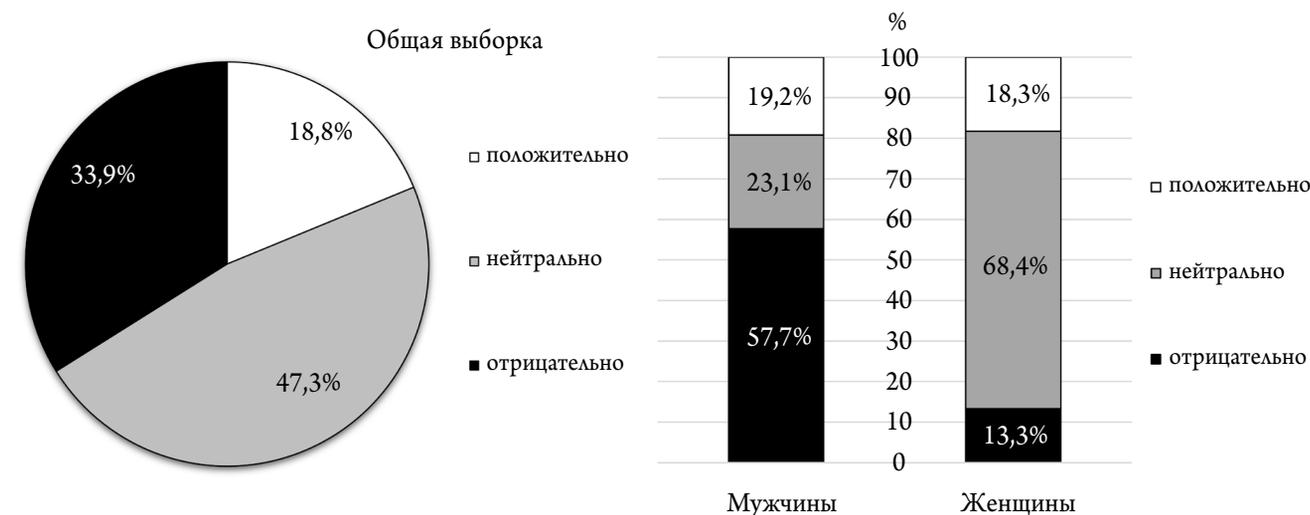
Наиболее распространённые аргументы к варианту «нет»:

- отсутствие психологической устойчивости у женщин;
- гормональные перепады и особенности женской физиологии;
- вредная «не женская» работа;



**Рис. 1.** Вопрос «Могут ли женщины быть допущены к работе в качестве машиниста / помощника машиниста электропоезда?»

**Fig. 1.** Question: "Can women be allowed to work as an electric train driver / assistant?"



**Рис. 2.** «Как вы относитесь к тому, что семейные пары работали бы в одном локомотивном депо, будучи закреплёнными в одну бригаду?»

**Fig. 2.** "How do you feel about the fact that married couples would work in the same locomotive depot, being assigned to the same team?"

- профессиональные сложности, неисправности состава.

Аргументы к варианту «да, но только на современных моделях подвижного состава»:

- достаточное техническое оснащение и уровень автоматизации;
- соответствующие условия труда.

Наиболее распространённые аргументы к варианту «да»:

- достаточное техническое оснащение и уровень автоматизации;
- равноправие (пол не имеет значения);
- психофизиологические профессионально качества женщин не хуже, чем у мужчин;
- положительный опыт работы женщин в других операторских профессиях.

Далее следовал вопрос об отношении к работе семейных пар в одной бригаде. Вопрос представляется актуальным в связи с тем, что психологи в депо нередко узнают от работников локомотивных бригад, что их семейная жизнь страдает от графика работы, предполагающего частое отсутствие дома.

Под ответом на данный вопрос также предлагалось обосновать своё мнение.

Наиболее распространённые аргументы к варианту «отрицательно»:

- возможны ссоры и решение домашних вопросов на рабочем месте;
- работа должна разделять супругов;
- работники в бригаде должны быть объективно требовательны друг к другу;
- существует запрет работать родственникам в одной бригаде.

Аргументы к варианту «нейтрально»:

- главное, чтобы не решали домашние проблемы в поездке;
- с одной стороны, супруги лучше знают друг друга, с другой – тяжелее вести домашний быт;
- удобно, если у супругов хорошо отработано разделение обязанностей;

- супругов необходимо так же проверять на совместимость, как и все бригады.

Аргументы к варианту «положительно»:

- семейное положение не влияет на профессионализм;
- легче и веселее работать вместе;
- общее дело всегда эффективнее;
- супруги могут поддерживать друг друга морально.

Любопытно, что женщины в основном выбирали вариант «нейтрально», тогда как мужчины (большая часть которых — работники локомотивных бригад) — вариант «отрицательно» (рис. 2).

Далее предлагались два вопроса только для работников локомотивных бригад: согласились бы они работать помощником с машинистом-женщиной, и согласились бы быть машинистом в паре с помощником-женщиной. В обоих случаях мнения разделились примерно поровну.

Следующий вопрос предназначался только для респондентов женского пола и касался желания попробовать себя в должности работника локомотивной бригады. Положительно ответили 55,3% женщин.

Последний вопрос касался социально-экономических последствий разрешения женского труда в составе локомотивных бригад. Ответы были получены неоднозначные:

- чаще будут случаться проезды запрещающего сигнала, аварии;
- возрастёт «текучка» кадров, постоянные больничные у женщин;
- удешевление профессии, лишение льгот и надбавок «за вредность»;
- повышение пенсионного возраста;
- ущемление женщин на рабочих местах;
- появление новых рабочих мест и стимулов для женщин.

**Заключение.** Рассматривая тему женщин в роли машинистов поезда, стоит сказать, что существует ряд факторов, которые негативно сказываются на здоровье женщины, в особенности, на её репродуктивной системе: шумы, вибрации, электромагнитные поля. С другой стороны, новые и недавно выпущенные поезда минимизируют эти факторы, в итоге изменяя совокупность видения условий труда,

тяжести, особенности специфики работы машиниста поезда или его помощника, поэтому и встает вопрос о том, насколько важна гендерная принадлежность специалиста в этой области.

Относительно повышенного эмоционального напряжения, которое женщины считают практически неизбежным при начале работы в «мужской» должности и в мужском коллективе, можно предположить, что, во-первых, психологический климат в коллективе зависит от конкретного депо (по отзывам работающих женщин-помощников машиниста, к ним отнеслись достаточно дружелюбно, хотя поначалу и пытались отговорить от поступления), а во-вторых, работа в должности машиниста и помощника машиниста предполагает наличие высокой стрессоустой-

чивости, и женщины, которые сознательно стремятся построить карьеру в этой профессии, должны обладать этим качеством.

Следует изложить и возможные последствия в социальной и экономической сфере, к которым приведет допуск женщин к таким профессиям как машинист и помощник машиниста поезда. Во-первых, существенные изменения заработной платы и существующих льгот. Во-вторых, рост конкуренции в исследуемой профессии и, как следствие, повышение профессионализма сотрудников. Также потребуются модернизация пунктов отдыха в депо оборота и обеспечение рабочими местами беременных женщин-машинистов при переводе на более легкую работу в соответствии с действующим законодательством.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Постановление Государственной санитарно-эпидемиологической службы Российской Федерации от 28.10.1996 № 32.
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 25.02.2000 года № 162.
3. Трудовой Кодекс Российской Федерации от 30 декабря 2001 года № 197-ФЗ.
4. Why women do not work in railway. Majorie van Leijen, 2017. <https://www.railfreight.com/business/2017/10/17/why-women-do-not-work-in-railway/?gdpr=accept>

#### REFERENCES

1. Decree of the State Sanitary and Epidemiological Service of the Russian Federation dated 28.10.1996 No. 32.
2. Decree of the Government of the Russian Federation of February 25, 2000 No. 162.
3. Labor Code of the Russian Federation of December 30, 2001 No. 197-FZ.
4. Why women do not work in railway. Majorie van Leijen, 2017. <https://www.railfreight.com/business/2017/10/17/why-women-do-not-work-in-railway/?gdpr=accept>