



ЭКОНОМИЧЕСКИЙ
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/2009/6
17 December 2008

RUSSIAN
Original: ENGLISH

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

Семьдесят первая сессия
Женева, 24-26 февраля 2009 года
Пункт 5 предварительной повестки дня

**ДОКЛАД ИСПОЛНИТЕЛЬНОМУ КОМИТЕТУ ЕВРОПЕЙСКОЙ
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
ОБ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПРИОРИТЕТНЫХ ЗАДАЧ РЕФОРМЫ ЕЭК ООН ПО
УСИЛЕНИЮ НЕКОТОРЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОМИТЕТА**

Обзор гендерных вопросов на транспорте

Записка секретариата 1/

Комитет, возможно, пожелает принять к сведению, что на своем совещании 27-28 ноября 2008 года Бюро рассмотрело прилагаемый документ и приветствовало и высоко оценило усилия, предпринятые секретариатом для того, чтобы представить обзор гендерных вопросов на транспорте, содержащий ценную информацию для будущей работы Комитета.

Принимая во внимание, что Исполнительный комитет Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) обратился ко всем секторальным комитетам с просьбой создать механизм для обеспечения эффективного учета гендерной проблематики в рамках соответствующих направлений программы работы и включить вопрос об учете гендерной проблематики в ежегодные доклады для

1/ Настоящий документ следует рассматривать в связи с документами ECE/TRANS/2009/7 и ECE/TRANS/2009/8.

Исполнительного комитета, Бюро поручило секретариату представить прилагаемый документ к семьдесят первой сессии Комитета для рассмотрения и рекомендовало Комитету одобрить этот документ.

ВВЕДЕНИЕ

1. Учет гендерной проблематики был провозглашен в качестве глобальной стратегии в области содействия обеспечению гендерного равенства в Платформе действий, принятой на четвертой Всемирной конференции Организации Объединенных Наций по положению женщин в Пекине в 1995 году. Два года позднее Экономический и Социальный Совет (ЭКОСОС) принял выводы по вопросу об учете гендерной проблематики во всех стратегиях и программах системы Организации Объединенных Наций. В этих выводах Совет определил учет гендерной проблематики как "...процесс оценки возникающих для женщин и мужчин последствий любых планируемых мер, включая законодательство, политику или программы, во всех областях и на всех уровнях. Речь идет о стратегии, благодаря которой проблемы, встающие перед женщинами и мужчинами, и накопленный ими опыт должны стать одним из неотъемлемых направлений деятельности в процессе разработки, осуществления, контроля и оценки политики и программ во всех сферах политической, экономической и общественной жизни, с тем чтобы и женщины и мужчины в равной степени пользовались плодами таких усилий и для неравенства не оставалось места". Учет предполагает обеспечение того, чтобы гендерные аспекты и приверженность цели достижения гендерного равенства занимали центральное место в контексте всей деятельности – разработки политики, проведения исследований, информационно-пропагандистской работы/поддержания диалога, законодательства, выделения ресурсов, а также планирования программ и проектов, их осуществления и контроля за их реализацией.

"...правительствам и другим субъектам следует содействовать проведению активной и целенаправленной политики учета женской проблематики в основных направлениях деятельности в рамках всех стратегий и программ, с тем чтобы до принятия решений проводился анализ последствий соответственно для женщин и мужчин".

Пекинская платформа действий (ППД), 1995 год.

2. Равенство между женщинами и мужчинами (гендерное равенство) означает равные права, обязанности и возможности женщин и мужчин, девочек и мальчиков. Гендерное равенство предполагает учет интересов, потребностей и приоритетов как женщин, так и мужчин при одновременном признании разнообразия различных групп женщин и мужчин. Гендерное равенство – это не "женская проблема", а вопрос, который должен касаться и в полной мере затрагивать как женщин, так и мужчин. Равенство между

женщинами и мужчинами рассматривается одновременно как проблема прав человека и как предварительное условие и показатель устойчивого развития, ориентированного в первую очередь на людей.

"Игнорировать гендерные аспекты в контексте развития человеческого потенциала значит ставить этот процесс под угрозу провала... Достижение гендерного равенства – это не технократическая цель, а политический процесс. Он требует нового образа мышления, в котором стереотипные представления о женщинах и мужчинах уступают место новой философии, требующей воспринимать всех людей независимо от их пола как важнейших участников процесса преобразований... Инвестирование в потенциал женщин и расширение их возможностей для осуществления права выбора не только ценно само по себе, но и является надежнейшим способом содействия экономическому росту и общему развитию... Для этого требуется не огромный финансовый капитал, а твердая политическая воля". Махбуб уль-Хак, Доклад о развитии человеческого потенциала, ПРООН, 1995 год.

3. Термин "учет гендерной проблематики" кажется сложным, но его можно легко объяснить. Он означает включение перспективы гендерного равенства в центральное русло политики. Совет Европы определяет его как "(ре)организацию, совершенствование, развитие и оценку политических процессов в целях интеграции перспективы гендерного равенства во все стратегии на всех уровнях и на всех этапах субъектами, обычно участвующими в формировании политики".

4. Каким образом осуществляется учет гендерной проблематики? Первый этап – это оценка связей между гендерным равенством и вопросом или сектором, в рамках которого осуществляется работа, т.е. выявление гендерных последствий работы, например, в сфере охраны окружающей среды, ликвидации нищеты, совершенствования системы здравоохранения и во всех других областях развития. Это предполагает уяснение того, почему поощрение гендерного равенства имеет важное значение для обеспечения прав человека/социальной справедливости как для женщин, так и для мужчин, а также для достижения целей развития. Во-вторых, нужно определить возможности для интеграции гендерных аспектов в контексте задач предпринимаемой работы. Эти возможности, или точки проникновения, могут быть выявлены в рамках исследований и анализа, разработки политики, использования статистики, проведения учебных мероприятий и рабочих совещаний/конференций, а также в рамках планирования и осуществления проектов и программ. В-третьих, требуется определить подход или методологию для успешной интеграции гендерных аспектов в эти задачи предпринимаемой работы таким образом, чтобы это способствовало оказанию позитивного влияния на цели, стратегии, механизмы выделения ресурсов и конечные результаты. Это могло бы включать, например, уделение

внимания гендерным аспектам и цели достижения гендерного равенства в положениях о круге ведения различных структур и в описаниях должностных полномочий.

"Мы также преисполнены решимости способствовать равенству мужчин и женщин и расширению прав и возможностей женщин как эффективным средствам борьбы с нищетой, голодом и болезнями и стимулирования развития, носящего подлинно устойчивый характер". Декларация тысячелетия, Организация Объединенных Наций, 2000 год.

I. ГЕНДЕРНЫЕ ВОПРОСЫ В КОНТЕКСТЕ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

A. Канцелярия Специального советника Генерального секретаря по гендерным вопросам и улучшению положения женщин (КССГВ)

5. Канцелярия Специального советника Генерального секретаря по гендерным вопросам и улучшению положения женщин (КССГВ) была создана в 1997 году. Главная задача Канцелярии состоит в поощрении и укреплении эффективного осуществления положений Декларации тысячелетия, Пекинской декларации и Платформы действий четвертой Всемирной конференции по положению женщин, состоявшейся в Пекине в 1995 году, и Итогового документа специальной сессии Генеральной Ассамблеи "Пекин+5". В Пекинской платформе действий (1995 года) к государствам-членам был обращен призыв разрабатывать и изменять программы и стратегии, делающие акцент на ключевой роли женщин в обеспечении продовольственной безопасности и направленные на усиление этой роли, и предоставлять оплачиваемым и неоплачиваемым производителям-женщинам, особенно занятым в таких отраслях производства продовольствия, как сельское хозяйство, рыбный промысел и аквакультура, а также в городских предприятиях, равный доступ к соответствующим технологиям, транспорту, консультативным услугам, сбыту и кредитованию на местном и общинном уровнях; кроме того, обеспечить, чтобы приоритеты женщин учитывались в программах государственного инвестирования для таких отраслей экономической инфраструктуры, как водоснабжение, санитария, электрификация и энергосбережение, транспорт и дорожное строительство; содействовать более широкому привлечению бенефициаров-женщин на этапах планирования и осуществления проектов для обеспечения доступа к рабочим местам и контрактам.

6. КССГВ призвана, в частности, содействовать осуществлению положений Платформы действий и решений "Пекин+5" посредством проведения аналитических обзоров и предоставления стратегических рекомендаций для Отдела по улучшению

положения женщин в вопросах основного обслуживания Генеральной Ассамблеи, ЭКОСОС, Комиссии по положению женщин, а также анализа гендерных аспектов, консультативных услуг и информационно-пропагандистской работы; интеграции гендерной перспективы в работу программ и деятельность межправительственных форумов, структур системы Организации Объединенных Наций, других межправительственных органов и государств-членов, а также интеграции гендерной перспективы во все программы и стратегии.

7. В 1997 году Комиссия по положению женщин сформулировала, в частности, следующие выводы: "Правительства в партнерстве с частным сектором и другими субъектами гражданского общества должны стремиться к ликвидации нищеты, особенно феминизации нищеты, изменению структур производства и потребления и созданию рациональной, эффективно функционирующей местной экономики как основы для устойчивого развития, в частности, путем расширения возможностей местного населения, особенно женщин. Важно также вовлекать женщин в городское планирование, в создание базовой инфраструктуры, сетей транспорта и связи и в политику в области безопасности. Для достижения этой цели необходимо укреплять международное сотрудничество".

В. Европейская экономическая комиссия

8. На пятьдесят седьмой ежегодной сессии ЕЭК ООН были впервые рассмотрены гендерные аспекты экономических тенденций в регионе. Комиссия обсудила стратегические последствия ситуации на рынках труда, и основное внимание в ходе дебатов было уделено созданию новых рабочих мест. Один из дискуссионных документов был посвящен гендерным аспектам изменений на рынках труда в странах с переходной экономикой. В нем было показано, что до недавнего времени на долю женщин приходилась чрезмерно большая часть сокращений рабочих мест и они получали меньше возможностей для трудоустройства в связи с развитием частного сектора. Участники из нескольких стран подчеркнули, что гендерные аспекты требуют больше внимания на политических уровнях. Они также подчеркнули, что деятельность ЕЭК ООН в области гендерной проблематики и экономики следует развивать и далее, с тем чтобы повысить эффективность содействия странам-членам в работе над гендерными аспектами экономических стратегий, особенно в контексте поддержки предпринимательства среди женщин. ЕЭК ООН начала пропагандировать экономические стратегии, учитывающие гендерные аспекты, на основе распространения передового опыта и организации рабочих совещаний по наращиванию потенциала для сотрудников директивных органов в таких вопросах, как малые и средние предприятия, бизнес-ассоциации и предпринимательство среди женщин, а также содействия формированию информационного общества, учитывающего гендерные аспекты, разработки методологий, сбора данных,

дезагрегированных по признаку пола, и подготовки кадров в вопросах гендерной статистики.

С. Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана Организации Объединенных Наций (ЭСКАТО ООН)

9. Бюллетень по вопросам транспорта и связи № 76 ЭСКАТО ООН был посвящен гендерным проблемам и транспорту. В Бюллетене отмечается, что в порядке признания гендерных различий многие правительства предприняли инициативы для содействия решению гендерных проблем на транспорте. Рассмотрены многие перспективные подходы как в сфере стратегического планирования, так и в области осуществления проектов. Позитивные результаты дают также усилия различных заинтересованных групп. В интересах обмена опытом, идеями и информацией в этой области в Бюллетень включены шесть статей, с тем чтобы сотрудники органов, занимающихся принятием решений и стратегическим планированием, смогли ознакомиться с ними и учитывать их в контексте практической работы. В статьях обсуждаются важные политические вопросы, касающиеся гендерных проблем и транспорта, и ожидается, что они позволят повысить осведомленность о необходимости рассмотрения гендерных проблем на транспорте и в других областях развития инфраструктуры на основе использования комплексного подхода, при помощи которого можно будет эффективно решать проблемы мобильности женщин и содействовать улучшению их положения, облегчая их участие в освоении более широких социальных, политических и экономических возможностей.

Д. Международная организация труда (МОТ)

10. Главная цель МОТ состоит в содействии расширению возможностей женщин и мужчин заниматься достойным и производительным трудом в условиях свободы, равенства, безопасности и уважения человеческого достоинства. В своей концепции достойной работы для всех женщин и мужчин МОТ рассматривает гендерное равенство в качестве ключевого элемента процесса осуществления социальных и институциональных преобразований для обеспечения справедливости и роста. Основные направления или тематические области МОТ в сфере обеспечения гендерного равенства совпадают с четырьмя стратегическими целями Организации: поощрять фундаментальные принципы и права на труд; расширять возможности трудоустройства и получения доходов для женщин и мужчин; расширять охват и повышать эффективность социальной защиты; а также укреплять социальный диалог и трехстороннее взаимодействие. Ключевыми конвенциями МОТ, касающимися проблем гендерного равенства, являются Конвенция о дискриминации в области труда и занятий 1958 года (№ 111), которая требует от государств-членов проводить национальную политику, нацеленную на поощрение

равенства возможностей и обращения в отношении труда и занятий с целью искоренения дискриминации, а также Конвенция о равном вознаграждении 1951 года (№ 100), которая конкретно касается вопроса о равном вознаграждении мужчин и женщин за труд равной ценности.

II. МЕЖДУНАРОДНЫЕ И НЕКОТОРЫЕ НАЦИОНАЛЬНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ, НАЦЕЛЕННЫЕ НА ИНТЕГРАЦИЮ ГЕНДЕРНЫХ СООБРАЖЕНИЙ В СЕКТОРЕ ТРАНСПОРТА

11. Международные организации и учреждения, занимающиеся вопросами развития, все шире учитывают потребность более активной интеграции гендерных аспектов в концепции и стратегии развития транспортного сектора. Например, в 1999 году Всемирный банк признал, что, "поскольку женщины являются уязвимыми членами общества и их продуктивная роль порой не в полной мере находит отражение в отраслевой стратегии, анализ учета потребностей женщин в контексте транспортных стратегий и проектов имеет важное значение для обеспечения социальной и экономической устойчивости транспортной политики. Вместе с тем потребностям женщин, по всей видимости, уделяется мало внимания в транспортных проектах" 2/. В принятой недавно Группой Всемирного банка Стратегии развития предпринимательской деятельности в интересах транспорта на 2008-2012 годы 3/ отмечается, что транспорту предстоит сыграть ключевую роль в достижении третьей и четвертой Целей развития, сформулированных в Декларации тысячелетия (способствовать равенству мужчин и женщин и расширению прав и возможностей женщин посредством ликвидации гендерного разрыва в сфере образования и повысить эффективность охраны материнства). Банк сформировал также Тематическую группу по гендерным проблемам и транспорту, которая провела ряд тематических исследований по гендерным вопросам в рамках транспортных проектов, разработанных как для сельских, так и для городских районов. Ряд других учреждений, занимающихся вопросами развития, таких как Шведское агентство международного развития (ШАМР) и Канадское агентство по международному развитию (КАМР), также недавно опубликовали политические документы, в которых предпринимаются попытки лучше интегрировать гендерные соображения в процесс развития инфраструктуры, включая транспортный сектор.

2/ "Gender and transport: A rationale for action", The World Bank PREM notes, January 1999

3/ Safe, Clean and Affordable Transport for Development, World Bank's Group Transport Business Strategy for 2008-2012, The World Bank 2008

А. Европейская комиссия

12. Для Европейского союза (ЕС) характерна давняя приверженность поощрению гендерного равенства, которая нашла свое воплощение в Договоре 1957 года, в директивах и своде норм прецедентного права. В статье 2 Договора гендерное равенство признается в качестве одной из основополагающих задач Сообщества. Правовая основа Сообщества гарантирует равенство женщин и мужчин перед законом, и в этой области предпринят ряд соответствующих шагов на европейском и национальном уровнях. Вместе с тем гендерное равенство в ЕС по-прежнему остается нереализованной целью в силу того, что на практике женщины и мужчины не имеют равных прав, а недопредставленность женщин и насилие, которому они подвергаются, свидетельствуют о том, что имеются гендерные неравенства, носящие системный характер. В связи с этим необходимой считается постоянная поддержка для обеспечения эффективного гендерного равенства во всех сферах жизни.

13. Программа Сообщества в области обеспечения гендерного равенства (2001-2005 годы) была направлена на поощрение гендерного равенства, в частности посредством оказания помощи и поддержки в осуществлении Рамочной стратегии Сообщества. Программа преследовала цели пропагандировать и распространять ценности и виды практики, лежащие в основе гендерного равенства, добиться лучшего уяснения проблем, связанных с гендерным равенством, включая прямую и косвенную дискриминацию по признаку пола и комплексную дискриминацию в отношении женщин, на основе оценки эффективности стратегий и видов практики посредством проведения предварительного анализа, контроля за их осуществлением и оценки их результатов, а также расширить потенциал соответствующих субъектов в интересах эффективного поощрения гендерного равенства, в частности посредством оказания поддержки для обмена информацией и передовым опытом и формирования соответствующих сетей на уровне Сообщества.

14. В 2000 году Совет принял Программу действий Сообщества по осуществлению Рамочной стратегии Сообщества в области гендерного равенства (на 2001-2005 годы), охватывающую период с 1 января 2001 года по 31 декабря 2005 года, с бюджетом в 50 млн. евро. Эта Программа имеет следующие цели: i) пропагандировать и распространять ценности и виды практики, лежащие в основе гендерного равенства; ii) добиться лучшего уяснения проблем, связанных с гендерным равенством, включая прямую и косвенную дискриминацию и комплексную дискриминацию в отношении женщин, на основе оценки эффективности стратегии и видов практики посредством проведения предварительного анализа, контроля за их осуществлением и оценки их результатов; iii) расширить потенциал основных субъектов (неправительственных

организаций (НПО), социальных партнеров на уровне ЕС, транснациональных сетей региональных или местных органов управления) в интересах эффективного поощрения гендерного равенства, в частности, посредством оказания поддержки для обмена информацией и передовым опытом и формирования соответствующих сетей на уровне Сообщества. Программа призвана способствовать интеграции гендерной перспективы во все стратегии и использованию их потенциала для поощрения гендерного равенства, а также повышению осведомленности о соответствующих проблемах. Она позволяет дополнительно укрепить сотрудничество и партнерство между различными сторонами, участвующими в работе в области поощрения гендерного равенства, особенно между национальными властями, органами, занимающимися проблемами обеспечения равенства, социальными партнерами и НПО. Сроки осуществления этой Программы были продлены до конца 2006 года, а затем она была заменена программой "ПРОГРЕСС" на 2007-2013 годы.

В. Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР)

15. На протяжении многих лет ОЭСР собирала статистические данные отдельно по мужчинам и по женщинам. Эти показатели помогали составлять политические рекомендации ОЭСР. Исследования ОЭСР нацелены на выяснение того, почему возникают гендерные неравенства, каковы последствия таковых неравенств для экономического развития и что можно сделать для разработки стратегий достижения равенства. Организация считает, что государственные стратегии не могут не учитывать гендерные аспекты. В порядке отклика на растущий интерес к гендерным проблемам ОЭСР предприняла ряд шагов для рассмотрения гендерных вопросов как в рамках Организации, так и на глобальном уровне. В рамках своей инициативы, нацеленной на поощрение разнообразия, в 2005 году ОЭСР создала общеорганизационную сеть по гендерным вопросам (ООСГ). ООСГ - это программа кадрового уровня, нацеленная на поощрение гендерного равенства и разнообразия в рамках ОЭСР. Что касается деятельности внешней направленности, то ОЭСР создала тематическую страницу по гендерным вопросам на своем вебсайте. На этой странице освещаются некоторые основные исследования ОЭСР по гендерной тематике. Кроме того, здесь указаны проекты, осуществляемые рядом директоратов, включая работу Директората по вопросам занятости, труда и социальным вопросам и Директората по сотрудничеству в интересах развития.

16. Директорат ОЭСР по вопросам занятости, труда и социальным вопросам (ДЗТС) помогает странам-членам активизировать работу в области обеспечения занятости и повышать социальное благосостояние посредством реформирования рынков труда, повышения эффективности систем здравоохранения и разработки международных

миграционных стратегий, способствующих экономическому росту и развитию. Директорат по сотрудничеству в интересах развития (ДСР) оказывает поддержку в работе Комитета содействия развитию (КСР). КСР является основным органом, в рамках которого ОЭСР занимается вопросами сотрудничества с развивающимися странами. Работа в области гендерного равенства осуществляется в основном на базе Сети по вопросам гендерного равенства (ГЕНДЕРНЕТ). ГЕНДЕРНЕТ является единственным международным форумом, позволяющим экспертам по гендерным аспектам из учреждений, занимающихся вопросами сотрудничества в интересах развития, обсуждать общие подходы в поддержку обеспечения гендерного равенства. Помимо организации семинаров и осуществления широкомасштабных исследовательских проектов, ГЕНДЕРНЕТ публикует "Бюллетени по вопросам гендерного равенства", в которых содержится информация о том, насколько и почему гендерное равенство является важным аспектом в контексте инициатив в области развития.

С. Всемирный банк

17. Основное внимание Всемирного банка в транспортном секторе сосредоточено на вопросах, которые он считает важными для повышения эффективности функционирования этого сектора. Программа работы Тематической группы по гендерным проблемам и транспорту, сформированной в 1998 году, включает рассмотрение вопросов, касающихся как гендерных аспектов, так и транспортного сектора, а ее мандат предполагает определение возможных вариантов для дальнейшей интеграции. Процесс составления транспортной стратегии для Африканского региона в рамках Всемирного банка дал возможность не только подчеркнуть наличие взаимосвязи между гендерной проблематикой и транспортом, но и конкретно включить гендерные аспекты в региональную транспортную стратегию. Цель состоит в выявлении тех гендерных аспектов, которые должны быть учтены как в транспортных проектах, финансируемых Банком, так и в контексте более широкой деятельности, относящейся к ведению Банка (т.е. техническое проектирование, механизмы закупок, меры обеспечения безопасности движения, экономические оценки, воздействие на окружающую среду и т.д.). Усилия Тематической группы по гендерным проблемам и транспорту, связанные с организацией гендерного анализа для транспортных проектов, работой с партнерами в целях использования результатов этого анализа при составлении проектов, сбором примеров передового опыта и распространением информации о них среди других специалистов в области транспорта, позволили многим специалистам прийти к уяснению того, что мужчины и женщины зачастую имеют различные транспортные потребности и ресурсы и что наиболее эффективными являются те транспортные проекты, которые разработаны с учетом этих различных потребностей и ресурсов.

18. Совет по гендерной проблематике и развитию и Тематическая группа по транспорту и социальной ответственности Всемирного банка составили перечень ресурсов и инструментов для работы над проблемой гендерных аспектов на транспорте, который включает обзорные документы, новые и ожидаемые инициативы, посвященные гендерным аспектам и транспорту в рамках Банка, а также рекомендуемые материалы. Представлены инструменты для проведения исследований и осуществления планирования с участием всех заинтересованных сторон и инструменты для сбора и анализа данных, учитывающие гендерную специфику, а также многочисленные примеры обследований. Два пакета для индивидуальных практических занятий содержат полезные поэтапные рекомендации по практической проработке гендерных аспектов для проектов в области транспорта.

19. В разработанной Всемирным банком стратегии развития предпринимательской деятельности в интересах транспорта подтверждается, что "неравенство и неблагоприятные условия, с которыми сталкиваются женщины в плане реализации своих потребностей и возможностей в транспортном секторе, - это, по сути, намного более широко распространенное явление. Эмпирический опыт показывает, что как в городах, так и в сельских районах женщины имеют особые транспортные приоритеты и потребности, испытывают на себе особое влияние изменений в транспортном секторе и порой несут основную часть транспортного бремени в семьях. Наибольшей эффективности транспорта для целей развития можно добиться лишь при условии надлежащего выявления значительных гендерных различий в плане спроса и воздействия, а также составления транспортных стратегий и программ таким образом, чтобы они отражали весь спектр существующих потребностей в транспортных услугах. Выявление различий начинается с надлежащей разработки методов диагностики для транспортного сектора и процесса взаимодействия, охватывающего женщин ^{4/}". Транспортный сектор, по сути, был одним из первых секторов, которые внесли свою лепту в процесс разработки Плана действий Всемирного банка по гендерным вопросам, одобренного в 2006 году.

20. Всемирный банк выделил четыре аспекта, которые имеют первоочередное значение в контексте интеграции гендерной перспективы в усилия, предпринимаемые в транспортном секторе. Это - следующие аспекты:

^{4/} "Safe, Clean, and Affordable - Transport for Development", The World Bank Group's Transport Business Strategy for 2008-2012, prepared by the Transport sector Board, 2008

- a) Доступ к пунктам назначения (женщины/мужчины)
 - i) Имеют ли женщины и мужчины равный доступ? - Располагаются ли автобусные остановки в местах, легкодоступных для женщин?

- b) Соответствие вида транспорта (женщины/мужчины)
 - i) Какие виды поездок совершают женщины и мужчины? Почему они их совершают? Как они их совершают? Какие виды грузов/багажа они перевозят?
 - ii) Требуются ли транспортные услуги, предназначенные только для женщин? В обществах с традиционными укладами или сильными культурными и/или религиозными запретами это может быть единственно приемлемым подходом.
 - iii) В автобусах, имеющих отдельные отсеки для мужчин и женщин, является ли пространство для женщин удовлетворительным/достаточным?
 - iv) Каков уровень безопасности? Предусмотрены ли специальные удобства для женщин-служащих и пассажиров, такие как надлежащие и безопасные туалеты и зоны отдыха/залы ожидания на автобусных станциях? Следует ли предусмотреть специальные билетные кассы для женщин?
 - v) Имеется ли система для сбора и обработки жалоб со стороны женщин-пассажиров?

- c) Наличие услуг (женщины/мужчины)
 - i) Подходят ли расписания движения для женщин? В какое время осуществляется деятельность и как долго она продолжается? Это важно, поскольку особо бедным женщинам больше всего не хватает времени, которое зачастую невозможно растянуть.
 - ii) Время года, дни недели, время суток? Возможно ли вернуться до наступления темноты?

- d) Приемлемость для пассажиров (женщины/мужчины)
- i) Каковы затраты, связанные с предпринимаемыми поездками (время, физические усилия, деньги, альтернативные возможности)?
 - ii) Каковы издержки, связанные с ограниченностью мобильности (в плане потери дохода, возможности трудоустройства, ограниченности доступа к медицинским учреждениям и учебным заведениям, социальной изоляции)?
 - iii) Какие виды возможностей открывала бы та или иная конкретная практическая мера в транспортном секторе?
 - iv) Будут ли транспортные стратегии способствовать установлению таких тарифных ставок, которые позволят добиться широкомасштабного общественного пользования? Является ли уровень оплаты приемлемым и для малоимущих женщин?
 - v) Следует ли предусмотреть льготы для очень бедных семей, семей возглавляемых женщинами, и других семей, находящихся в неблагоприятном положении? Не следует ли предусмотреть бесплатный проезд для учениц средних школ из бедных семей и для малоимущих женщин, посещающих школы для взрослых?

D. Азиатский банк развития

21. Для Азиатского банка развития (АБР) инфраструктура является средством сокращения гендерных диспропорций. Социальный анализ служит основой для выявления гендерных проблем, влияющих на участие в создании и использовании инфраструктуры. АБР разработал контрольные перечни необходимых элементов для использования в качестве руководства при проведении оценки гендерных аспектов в области инфраструктуры. Уроки, извлеченные в ходе осуществления кредитных операций АБР, позволяют выделить следующие элементы: i) архитектура основных компонентов проекта основана на детальном гендерном анализе каждого компонента и служит серьезным доводом в пользу необходимости интеграции гендерной перспективы; ii) реалистичные цели, которые могут быть достигнуты на основе постепенного продвижения вперед в тесной увязке с целями проекта; iii) поэтапные шаги, намеченные для достижения каждой цели, связанной с гендерными аспектами, и гибкое осуществление, а также преодоление непредвиденных трудностей на основе опыта,

накопленного в процессе работы; iv) возможности систематизированного обучения для участников проекта и других заинтересованных сторон в целях повышения заинтересованности и целеустремленности в деле осуществления программы действий по гендерным вопросам (ПДГ); v) наличие у участников проекта достаточных сил и ресурсов для обеспечения достижения целей ПДГ; vi) мобилизующий подход к разработке ПДГ, позволяющий добиться того, чтобы все участники проекта понимали, почему ресурсы выделяются на конкретные меры, нацеленные на обеспечение выгод для женщин; vii) руководство и должное управление со стороны старших руководителей в стране учреждения-исполнителя в целях преодоления трудностей и сопротивления в ходе практического осуществления; viii) постоянный контроль показателей, позволяющих оценить прогресс в осуществлении всех видов деятельности, связанных с гендерными аспектами; ix) специализированная консультативная помощь местного специалиста по гендерным вопросам в целях обеспечения неизменного содействия в решении проблем, специфичных для данной страны, и консультации с женщинами-бенефициарами и сетями гражданского общества.

Е. Европейский парламент

22. В 2006 году Департамент по вопросам структурной и интеграционной политики Генерального директората по вопросам внутренней политики Европейского союза опубликовал исследование "Женщины и транспорт". В этом докладе описывается характер гендерных диспропорций в транспортном секторе в пределах расширенного недавно общего европейского пространства. В нем указаны характер различий между мужчинами и женщинами как пользователями и потребителями транспортных услуг, а также последствия этих различий для планирования транспортной системы, ее функционирования и управления ею. В документе указаны проблемы, с которыми сталкиваются различные учреждения в транспортном секторе в контексте интеграции проблем обеспечения гендерного равенства. В нем показано также доминирующее положение мужчин во всех сферах занятости на транспорте и приведен ряд примеров успешных попыток преодоления недопредставленности женщин в этой отрасли. Кроме того, в нем указаны критерии для европейской транспортной системы, в числе которых центральное место занимает обеспечение гендерного равенства, а также намечен ряд конкретных мер.

23. Согласно этому докладу перед Европой стоит серьезная задача проведения преобразований для достижения юридических целей Европейского союза в контексте Амстердамского договора и для того, чтобы ее граждане могли пользоваться результатами осуществления общих стратегий, нацеленных на обеспечение общего благосостояния в области транспорта. К сожалению, этот факт находит подтверждение практически во всех

аспектах, касающихся женщин и транспорта, включая i) различные транспортные стратегии, затрагивающие мобильность женщин и мужчин, их соответствующие транспортные потребности и порядок пользования транспортными услугами; ii) роль институциональных структур в воспроизведении транспортных диспропорций в транспортной политике, и iii) различия в сфере занятости в транспортном секторе между мужчинами и женщинами.

24. В заключительной части доклада намечены новые направления транспортной политики:

- a) Нужно систематически использовать соответствующие средства для обеспечения доступности повседневных направлений. Требуется информация о том, каким образом могут быть достигнуты различные места, используемые в повседневной жизни. Для пассажиров, пользующихся общественным транспортом, следует обеспечить наличие карт с указанием маршрутов следования до школ, колледжей, мест работы, магазинов, рынков и других широко используемых мест, включая информацию для пешеходов и велосипедистов.
- b) Кроме того, очевидно, что серьезное влияние на характер транспортных потребностей женщин оказывают структура использования времени в семье и тот дефицит времени, с которым сталкиваются женщины, старающиеся сохранить баланс между работой и домом в меняющихся экономических и технологических условиях. Имеется два ключа к решению проблемы дефицита времени у женщин: возможность заменить реальные поездки "виртуальными поездками" и возможность пользоваться дешевыми, гибкими и отвечающим реальным потребностям транспортными услугами всякий раз, когда в этом возникает необходимость. Внимание следует сосредоточить на развитии широкомасштабной сети общественного транспорта, отвечающей реальным потребностям людей, в пределах всей Европы.
- c) Технологии, которые позволяли бы женщинам организовывать свою жизнь и решать необходимые задачи, связанные с обеспечением выживания и благосостояния своих домохозяйств, в домашних условиях, уже существуют; в настоящее время соответствующий инструментарий уже используется в интересах других групп: это - специальная методика управления парком транспортных средств, используемых для коммерческих перевозок, сетевые терминалы для сообществ специалистов, работающих в домашних условиях, передача транспортной информации в режиме реального времени для

определенных сообществ в Европе, возможности бронирования билетов для совершения дальних поездок через "Интернет" и т.д.

- d) Проводится работа по уяснению влияния приватизации транспорта на жизнь женщин. В этой области предпринят ряд исследований, однако этот процесс продолжается, и он может открыть некоторые возможности для урегулирования неудовлетворительного положения в вопросе о женщинах и мобильности. Нынешние модели либерализации в транспортном секторе разрабатывались без учета гендерной проблематики. Необходимо в экстренном порядке разработать такие модели либерализации в рамках сектора, которые исключали бы потенциальную возможность оказания существенного и чрезмерного влияния на женщин.
- e) В процессе городского планирования редко учитываются потребности женщин в физическом доступе к различным зданиям и услугам, хотя если бы органы, занимающиеся вопросами планирования, были обязаны обеспечивать удобный доступ для женщин, то надлежащий доступ был бы непременно обеспечен для всех граждан. Опыт Германии наглядно показывает, что обязательные требования относительно поддержания гендерного равенства в рамках стратегии общественного участия и проведения консультаций, связанных с местными и региональными транспортными планами, являются эффективным инструментом обеспечения гендерного баланса на уровне участия пользователей в осуществлении транспортных операций и политики.
- f) ЕС дает возможность разработать европейскую концепцию в отношении гендерных аспектов и транспорта, которая позволила бы объединить усилия сторон, уже участвующих в работе в этой области, а также расширить интерес к этой тематике и повысить осведомленность о ее важности.

Г. Женщины и транспорт в Европе

25. В 2005 году Европейский парламент направил в Секцию транспортных исследований Университета Восточного Лондона запрос на проведение исследования по вопросу о женщинах и транспорте в Европе. Этот исследовательский проект был посвящен изучению положения женщин как пользователей и как сотрудников транспортной системы. Исследование преследовало следующие цели: углубить понимание вопроса о схемах мобильности, безопасности и доступности, выявить особые схемы мобильности женщин в городских районах, беременных женщин и женщин с детьми по сравнению с женщинами, не имеющими их, выявить особые схемы

мобильности женщин, занимающихся профессиональной деятельностью, по сравнению с неработающими женщинами, выявить особые схемы мобильности пожилых женщин, численность которых в европейских странах продолжает расти, выявить особые потребности этих групп, определить, в какой мере эти потребности удовлетворяются или могут быть удовлетворены за счет собственных инициатив, действия рыночных механизмов или мер, принимаемых государством.

26. Основная группа исследователей, сформированная Университетом Восточного Лондона в Соединенном Королевстве и Вуппертальским институтом в Германии, провела общеевропейский обзор имеющихся данных, касающихся женщин как потребителей/пользователей транспортной системы, а также женщин и рынка труда в транспортном секторе. Этот обзор позволил обобщить соответствующие статистические данные по изучаемым вопросам и рассмотреть данные по гендерным аспектам из других источников. В ходе обзора был изучен вопрос о том, в какой степени вопросы, затрагиваемые в рамках исследования, могут быть проработаны на основе использования имеющихся общеевропейских данных. Это имело особо важное значение, поскольку особая задача в ходе проведения обзора данных состояла в том, чтобы постараться заполнить пробелы между тематическими исследованиями по отдельным странам и более широкой картиной положения во всех новых государствах-членах.

G. "ТРАНСГЕН"

27. Проект "Трансген" ^{5/} является результатом осуществления Акции специальной поддержки, финансируемой по линии европейской исследовательской программы FP6. Доклад и содержащиеся в нем стратегические рекомендации являются также результатом совместных усилий, предпринятых многочисленными заинтересованными сторонами, которые оказывали содействие в процессе обобщения имеющихся знаний и опыта в данной области. Проект "Трансген" предлагает концепцию обеспечения учета гендерной проблематики в европейском транспортном секторе, включая транспортную систему, исследования и политику. Проект затрагивает вопрос об общей необходимости согласования и увязки идей транспорта и мобильности с концепцией гендерной справедливости в Европе и способствует углублению понимания гендерных аспектов нынешних и будущих транспортных стратегий. Он также способствует уяснению целей европейской транспортной политики и достижению баланса между целями развития транспорта, обеспечения устойчивости и поддержания гендерного равенства. В свете призывов к выработке более широкой и более гибкой транспортной политики,

^{5/} TRANSGEN, Gender Mainstreaming European Transport Research and Policies, Building the Knowledge Base and Mapping Good Practices, University of Copenhagen 2007.

отвечающей экономическим, социальным и экологическим требованиям, а также к достижению большей гендерной сбалансированности в Европе в докладе предлагается комплексная и интегрированная основа для уяснения некоторых основных целей ЕС в XXI веке.

28. Проект был нацелен на обеспечение практической реализации и дальнейшего развития идеи обеспечения учета гендерной проблематики в области транспорта и мобильности на основе детальной проработки следующих вопросов: i) Каким образом можно добиться достижения целей учета гендерной проблематики в контексте процессов планирования производства и принятия решений в области транспорта? ii) Каким образом учет гендерной проблематики может быть увязан с нынешними целями обеспечения экологичности и эффективности европейских транспортных систем? iii) Каким образом обеспечение гендерной сбалансированности в вопросах доступа к транспортным системам и их использования затрагивает общие европейские цели повышения уровня занятости и конкурентоспособности?

29. В докладе приводятся документальные подтверждения наличия явных и прочно укоренившихся гендерных различий в характере пользования транспортом. Мужчины неизменно совершают более дальние поездки, чем женщины. Мужчины чаще пользуются автомобилем, а женщины - общественным транспортом, и поездки, совершаемые женщинами, чаще всего носят более локальный характер. Объяснения этих различий связаны с неравенством в гендерных отношениях на уровне домохозяйств, рынка труда и городских структур, а также с социальными аспектами гендерных проблем. Это значит, что мужчины и женщины по-разному пользуются общей системой транспорта.

30. В докладе далее отмечается, что транспорт является сектором, в котором доминирующее положение однозначно занимают мужчины. В составе политических комитетов, занимающихся проблемами транспортного сектора, а также исследовательских и консультативных советов по вопросам транспорта на уровне ЕС наблюдается заметный гендерный дисбаланс, причем в большинстве советов женщины составляют менее 15% членского состава, и нет ни одного органа, в котором была бы обеспечена равная представленность. То же самое относится и к комитетам транспортного профиля на национальном уровне, хотя и с одним примечательным исключением: в составе Национального транспортного комитета Швеции достигнут баланс 50-50. В целом, транспортный сектор - это сфера занятости, в которой отмечается явный гендерный дисбаланс. На сухопутном и водном транспорте работники-женщины составляют менее 20% рабочей силы. Исследования указывают на то, что в секторе доминируют мужские ценности и практические подходы, и это затрудняет интеграцию женщин в этих областях.

Для содействия привлечению большего числа женщин в данный сектор требуется создать надлежащие условия труда, способствующие их интеграции.

31. Текущие инициативы в области обеспечения учета гендерной проблематики в транспортном секторе охватывают широкий круг аспектов: планирование и политику, аспекты безопасности, учет необходимости гендерного баланса на уровне технологий, а также занятость. Приведенные в докладе доводы показывают, что наибольшую трудность представляет не составление программ обеспечения равенства, а их осуществление.

Н. Швеция

32. Для оценки того, каким образом директивные органы применяют концепцию гендерного равенства в рамках шведской транспортной политики и практики, были подготовлены два исследования. В обобщающем документе б/ представлены результаты обоих исследований и подчеркнута важность политического и практического подхода к достижению большего гендерного равенства в транспортном секторе. В первом исследовании проводится краткий анализ того, каким образом концепция гендерного равенства была интегрирована в транспортную политику Швеции в 1997-2002 годах. Второе исследование посвящено практической интеграции концепции гендерного равенства в транспортном секторе. Результаты в основном касаются различий в отношении женщин и мужчин к дорожной инфраструктуре, предпочтений в выборе различных участков дорожной системы и степени приоритетности различных целей в развитии транспортного сектора, таких, как доступность, эффективность, безопасность, региональное развитие и охрана окружающей среды. В целом, для женщин характерен более коллективный, а для мужчин - более индивидуалистический подход к инфраструктуре дорожной системы и ее проблемам. Вместе с тем имеются также примечательные различия между возрастными и социально-экономическими группами и районами постоянного проживания. Это исследование было первым шагом в деле сбора информации, которая может быть использована на практическом уровне для создания в Швеции такой транспортной системы, которая обеспечивала бы большее гендерное равенство.

б/ Integration of Gender Equality into Transport Policy and Practice in Sweden, Merritt Polk, Göteborg University, Sweden, Research on Women's Issues in Transportation VOLUME 2: TECHNICAL PAPERS, Report of a Conference, November 18-20, 2004, Transportation Research Board, 2005.

33. Что такое транспортная система, обеспечивающая гендерное равенство? Каким образом ее можно создать? Такие вопросы встали перед шведскими транспортными департаментами после того, как в 2001 году было принято законодательство, закрепившее обеспечение гендерного равенства в качестве шестой цели транспортной политики. Цель обеспечения гендерного равенства сформулирована следующим образом: "транспортная система должна быть построена таким образом, чтобы она позволяла удовлетворять транспортные потребности и женщин, и мужчин; женщины и мужчины должны иметь одинаковые возможности оказывать влияние на построение этой системы, ее формирование и управление ею; ценности женщин и мужчин должны учитываться в равной мере". Даже если учитывать ограничительные рамки политической риторики, в этом предложении удалось затронуть три важных основы обеспечения учета транспортной проблематики в транспортном секторе, а именно конкретные различия в транспортных потребностях между женщинами и мужчинами, гендерные различия в подходах и оценках транспортных систем и гендерное распределение власти и влияния в рамках сектора. В заключение автор отмечает, что, к сожалению, по-прежнему сохраняются вопросы относительно того, что реально предполагает транспортная система, обеспечивающая гендерное равенство и как ее можно создать на практике.

34. В другом документе ^{7/} приводится описание того, каким образом шведское правительство в 2001 году решило добавить шестую вспомогательную цель транспортной политики, касающуюся обеспечения гендерного равенства в рамках транспортной системы, а также тех изменений, которые имели место после этого. Наиболее важные шаги в направлении обеспечения гендерного равенства в рамках транспортной системы были предприняты в 1998 году, когда правительство предложило сформировать новый консультативный совет - Совет по вопросам гендерного равенства для секторов транспорта и информационной технологии, в 2001 году, когда правительство решило добавить цель, касающуюся обеспечения гендерного равенства, и в 2002 году, когда правительство поручило Шведскому институту транспорта и коммуникационного анализа (ШИТКА) подготовить предложения в отношении промежуточных целей в рамках цели транспортной политики, касающейся обеспечения гендерного равенства в транспортном секторе.

^{7/} Gender Equality as a Subsidiary Objective of Swedish Transport Policy, Åsa Vagland, Swedish Institute for Transport and Communications Analysis, Research on Women's Issues in Transportation VOLUME 2: TECHNICAL PAPERS, Report of a Conference, November 18–20, 2004, Transportation Research Board, 2005.

I. Ирландия

35. Ирландское правительство приняло концепцию "обеспечения учета гендерной проблематики" в качестве стратегии поощрения равенства возможностей между женщинами и мужчинами в рамках Национального плана развития (НПР) на 2000-2006 годы. Этот План предусматривает инвестирование свыше 40 млрд. фунтов на цели регионального развития в Ирландии в течение семилетнего периода. Финансирование осуществляется в интересах развития инфраструктуры, системы образования, профессиональной подготовки, промышленности, сельского хозяйства, лесного хозяйства, рыболовства, туризма, социальной интеграции и т.д. Финансированием охвачены 130 мер, которые объединены в шесть оперативных программ.

36. В контексте НПР учет гендерной проблематики представляет собой стратегию, нацеленную на обеспечение того, чтобы соображения, связанные с поддержанием равенства, и гендерное равенство были неотъемлемым элементом генеральной линии политики. За период с начала 1990-х годов она претерпела определенные изменения, и постепенно больше внимания стало уделяться тем последствиям, которые имеет эта стратегия для различных стратегических аспектов, включая развитие транспорта и инфраструктуры, бюджетную политику и развитие предприятий. В основе концепции учета гендерной проблематики лежит признание того факта, что положение, потребности и ресурсы женщин и мужчин различаются между собой и что эти различия могут влиять на характер доступа, который имеют женщины и мужчины во всех аспектах - от участия на рынке труда до общественных услуг. Учитывая различия в потребностях и положении женщин и мужчин, директивные органы могут обеспечить лучшую ориентацию политики, более эффективное обеспечение услуг и более высокую степень равенства. Что касается транспорта в контексте НПР, то разработка транспортных систем, которые могут использоваться всеми членами общества, сулит выгоды как для поставщиков транспортных услуг, так и для их пользователей.

37. В арсенале стратегии обеспечения учета гендерной проблематики имеется ряд соответствующих инструментов. К их числу относятся: конкретная интеграция гендерной перспективы в процесс разработки политики, надежные исходные данные об относительном положении женщин и мужчин в ряде аспектов, четкая постановка целей и определение показателей, всеобъемлющая, чувствительная и четко определенная система мониторинга и надежная система оценки. Для оказания консультативной помощи и поддержки всем органам, работающим над осуществлением НПР, в решении задачи обеспечения учета вопросов, касающихся гендерного равенства, в Министерстве юстиции, равноправия и законодательных реформ создан Отдел по вопросам гендерного равенства в контексте НПР. Этим Отделом издан ряд информационных бюллетеней, в которых

указаны основные вопросы, связанные с обеспечением гендерного равенства в различных стратегических секторах, а также те механизмы, которые использовались для устранения неравенств между женщинами и мужчинами в соответствующих областях. Один информационный бюллетень посвящен инфраструктуре. Он составлен в качестве пособия для директивных структур центрального правительства и местных органов управления, а также для директивных структур в рамках учреждений-исполнителей.

38. В контексте НПП инфраструктура охватывает общественный транспорт, жилищный сектор, систему здравоохранения и инвестиционный капитал. Инфраструктура оказывает фундаментальное воздействие на пространственное распределение экономической, социальной и культурной деятельности (см. документ ECE/TRANS/2009/8, приложение I). Основное внимание в этом информационном бюллетене уделяется железным дорогам, автомобильным дорогам и зданиям общественного пользования. Инфраструктура включает также телекоммуникационные системы, энергетические сети и экологические услуги.

39. Другой информационный бюллетень посвящен транспортному сектору 8/. В нем затронуты, в частности, следующие основные вопросы:

- а) доступ к индивидуальному транспорту - женщины (особенно пожилые) реже водят и имеют собственные автомобили, поэтому они чаще пользуются общественным транспортом. Этот факт подчеркивает необходимость создания такой системы общественного транспорта, которая была бы всеобъемлющей и чуткой к реальным потребностям в плане предоставляемых услуг, а также безопасной и доступной в плане использования. Это предполагает изучение широкого круга вопросов, включая конструкцию автобусов, поездов и дорог, безопасность, освещение, предоставление информации, доступ, составление маршрутов, расположение остановок, оплату проезда, остановки по требованию, безопасность пешеходов (мосты вместо подземных переходов, рампы для замедления скорости движения, разделительные барьеры между тротуарами и проезжей частью, укрепление обочин в сельских районах);

8/ Gender Equality and Transport, Fact Sheet for the Economic and Social Infrastructure Operational Programme of the National Development Plan, 2000 TO 2006, Compiled by European Policies Research Centre of the University of Strathclyde, August 2001. Еще один информационный бюллетень - Gender Equality in Economic and Social Infrastructure - был подготовлен компанией "Ривз эссошиэйтс" и опубликован в июне 2002 года.

- b) характер регулярных поездок и занятости и обязанности, связанные с уходом за детьми и другими иждивенцами, - женщины совершают многочисленные поездки общественным транспортом для сопровождения детей в школу или детский сад, закупки продуктов и посещения престарелых или больных родственников. Для мужчин основным видом регулярных поездок являются поездки на работу. Существуют определенные факторы (такие, как размер дохода и обязанности по уходу), которые ограничивают транспортный выбор для женщин, а следовательно, и их возможности на рынке труда, в системе образования и профессиональной подготовки, а также в плане досуга. В связи с лежащими на них обязанностями по уходу женщины чаще всего работают поблизости от дома и в течение неполного рабочего дня. Если в системе общественного транспорта будут обеспечены надлежащие соединения, то доступ к работе, а также возможности для профессиональной подготовки и организации досуга должны быть открыты для большего числа женщин;
- c) существуют также различия между женщинами, которые связаны с размерами доходов, возрастом, типом домохозяйства, этническим происхождением, инвалидностью, местом жительства, классовой принадлежностью, уровнем образования и обязанностями в отношении иждивенцев. Наличие собственного автомобиля является намного более редким явлением среди более старших возрастных групп и среди женщин, проживающих в сельских районах. Доступ женщин к рынку труда зависит от количества детей и их возраста. Системы, спланированные без учета различий в потребностях, могут создавать барьеры, связанные с безопасностью и комфортом, физическим доступом, расписаниями и маршрутами, стоимостью и наличием информации. Эти барьеры могут исключить возможность полномасштабного участия женщин в экономической и социальной жизни;
- d) вопросы, связанные со строительством инфраструктуры и развитием автодорог, также имеют гендерное измерение, требующее рассмотрения, - хотя в контексте НПР программа развития автодорог считается нейтральной в гендерном плане, следует отметить различия в доступе к автодорогам и их использовании между женщинами и мужчинами: маршруты основных дорог могут влиять на доступ для различных целей, например для доставки детей в школу, посещения родственников, закупки продуктов и ухода за детьми. Основные дороги должны также охватываться общественным транспортом, с тем чтобы все группы могли иметь доступ к объектам, находящимся вдоль этих дорог.

40. Кроме того, важное значение имеет проведение такого анализа затрат и выгод, в котором учитываются различия в потребностях и использовании времени между мужчинами и женщинами. Для мужчин центральное место в расчете используемого времени занимает доступ к рынку труда; что же касается женщин, то их альтернативные издержки, связанные с выполнением многочисленных задач, включая работу в течение неполного рабочего дня, закупку продуктов, сопровождение детей в детские учреждения, посещение родственников, нуждающихся в уходе, и т.д., не учитываются при осуществлении дорожного планирования. Доступ женщин к этим услугам не рассматривается в качестве одного из ключевых элементов в контексте проектирования и финансирования.

Ж. Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии

41. Одной из инициатив, предпринятой несколько лет назад в Соединенном Королевстве в целях повышения осведомленности в гендерных вопросах и углубления их понимания, было проведение гендерного аудита и составление соответствующей контрольной матрицы. Речь идет о простом рабочем инструменте, который предназначен для структур местного уровня, занимающихся планированием и предоставлением транспортных услуг. Аудит показывает гендерные различия в транспортном контексте, а контрольная матрица предлагает систематизированные и практические пути обеспечения их учета. Другим важным сдвигом, способствующим заострению внимания участников процесса транспортного планирования на различных потребностях общин и отдельных лиц, составляющих население страны, в Соединенном Королевстве является планирование доступа.

42. Гендерный аудит системы общественного транспорта ^{9/} был подготовлен Секцией транспортных исследований Университета Восточного Лондона для Отдела по проблемам мобильности Министерства охраны окружающей среды, транспорта и по делам регионов (МООСТР). Для выявления и изучения факторов, влияющих на характер и причины использования (или неиспользования) общественного транспорта женщинами, был проведен обширный обзор литературы и сформированы целевые группы. Был составлен список соответствующей литературы, позволяющий сотрудникам директивных органов и широкой общественности получить доступ к имеющимся материалам, касающимся связей между гендерными вопросами и транспортом. Затем эти результаты нашли воплощение в контрольной матрице, которая позволяет оценивать степень полезности и доступности намечаемых или предлагаемых систем общественного транспорта для женщин.

^{9/} С окончательными результатами проекта можно ознакомиться на вебсайте гендерного аудита по адресу <http://www.uel.ac.uk/womenandtransport>.

43. После того как был передан заказ на проведение этого исследования, правительство Соединенного Королевства разработало законопроект, устанавливающий обязательное требование относительно обеспечения гендерного равенства в государственном секторе. Он обязывает государственные власти, включая структуры, выполняющие публичные функции в частном секторе и на добровольной основе, ликвидировать противозаконную дискриминацию по признаку пола и содействовать обеспечению гендерного равенства.

44. Работники транспортного сектора все больше осознают значимость социальных аспектов транспорта. Вместе с тем по-прежнему сохраняются серьезные пробелы в осознании того, что транспортная политика и система транспортных услуг по-разному влияют на женщин и мужчин. Такие инициативы, как гендерная контрольная матрица для общественного транспорта, разработанная Министерством транспорта, зачастую не применяются на местном уровне, и их использование не подвергается тщательному контролю. Структуры, ответственные за разработку транспортной политики, по всей видимости, не осознали необходимость особого учета различий в потребностях женщин и мужчин. Это может объясняться убежденностью в том, что интеграция гендерных аспектов является факультативным элементом в контексте надлежащего транспортного планирования и транспортной политики и что учет гендерной проблематики не имеет особого значения для улучшения или существенной реориентации конечного результата осуществления транспортной политики.

45. По сути, этот непреднамеренный гендерный акцент означает, что женщины в большей мере, чем мужчины, сталкиваются с транспортными проблемами в контексте получения доступа к различным общественным услугам, использования возможностей трудоустройства и осуществления обычной гражданской деятельности. Это в чрезмерной степени затрагивает малоимущих женщин, поскольку они больше пользуются общественным транспортом. Это также означает, что на женщин ложится существенное скрытое бремя затрат материальных средств и времени в связи с участием в жизни общества Соединенного Королевства.

К. Соединенные Штаты Америки

46. В Соединенных Штатах Америки в распоряжении транспортных властей, и в частности Федерального управления шоссейных дорог (ФУШД), имеется программа исследований и консультаций в отношении транспортных потребностей мужчин и женщин. Она позволяет получать информацию о развитии программы строительства автодорог на уровне штатов и федеральном уровне. Результаты исследований публикуются на соответствующем вебсайте, и, кроме того, ФУШД оказывает поддержку в

организации конференций по различным вопросам, касающимся гендерных потребностей и транспорта. Например, в 1996 году Федеральное управление шоссейных дорог финансировало проведение второй Национальной конференции, посвященной транспортным проблемам женщин, которая была организована Аризонским университетом. Помимо обобщения результатов самых последних исследований по транспортным проблемам женщин, проведенных в ряде отраслей, эта Конференция была призвана повысить осведомленность сотрудников директивных и плановых органов о необходимости уделять серьезное внимание очень реальным различиям в характере и структуре пользования транспортом между мужчинами и женщинами и между различными подгруппами женщин. В 1998 году по заказу ФУШД было проведено исследование по вопросу о потребностях женщин, мужчин и представителей различных этнических групп, работающих в течение неполного рабочего дня.

L. Встреча на высшем уровне "Планета Земля - 2002"

47. В контексте подготовки Встречи на высшем уровне "Планета Земля - 2002" в январе 2001 года в Берлине была проведена Международная конференция 10/. Эта конференция была проведена в качестве одного из первых шагов в процессе подготовки к Всемирной встрече на высшем уровне по устойчивому развитию. Она была посвящена рассмотрению трех ключевых вопросов повестки дня девятой сессии Комиссии по устойчивому развитию Организации Объединенных Наций (КУР-9), а также участия женщин, стратегий и деятельности в преддверии Саммита 2002 года и в ходе его проведения. Участники Конференции составили ряд конкретных рекомендаций по гендерным вопросам и транспорту (см. документ ECE/TRANS/2009/8, приложение 2).

10/ "Гендерные перспективы для Встречи на высшем уровне "Планета Земля - 2002": энергетика, транспорт, информация для принятия решений". Доклад о работе Международной конференции в "Яндшлосс Глиникке", Берлин, Германия, 10-12 января 2001 года, организованной совместными усилиями Федерального министерства окружающей среды, охраны природы и безопасности ядерных реакторов Германии и Фонда Генриха Боэлля.