



**ЭКОНОМИЧЕСКИЙ  
И СОЦИАЛЬНЫЙ СОВЕТ**

Distr.  
GENERAL

ECE/TRANS/2009/7  
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 ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА ЕВРОПЕЙСКОЙ  
ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ  
НАЦИЙ ОБ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ПРИОРИТЕТНЫХ ЗАДАЧ РЕФОРМЫ  
ЕЭК ООН ПО УСИЛЕНИЮ НЕКОТОРЫХ НАПРАВЛЕНИЙ  
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОМИТЕТА**

**Комитет по внутреннему транспорту и гендерные вопросы в сфере транспорта**

**Записка секретариата<sup>1</sup>**

Комитет, возможно, пожелает принять к сведению, что Исполнительный комитет Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) просил все секторальные комитеты создать механизм для обеспечения эффективного учета гендерной проблематики в соответствующих областях программы работы. Он также просил все секторальные комитеты включить вопрос об учете гендерной проблематики в ежегодный доклад, представляемый Исполнительному комитету.

---

<sup>1</sup> Настоящий документ следует рассматривать совместно с документами ECE/TRANS/2009/6 и ECE/TRANS/2009/8.

На своем совещании в июне 2008 года Бюро обратилось к секретариату с просьбой подготовить для рассмотрения на его следующем совещании документ по вопросам транспорта и гендерного равенства и на своем совещании в ноябре 2008 года рассмотрело приведенный ниже документ и рекомендовало Комитету одобрить его.

## **ВВЕДЕНИЕ**

1. Транспорт позволяет добиться кардинальных сдвигов в повышении производительности женского труда и деятельности по установлению гендерного равенства. Помимо его весомого вклада в обеспечение экономического роста, транспорт играет исключительно важную роль в достижении социально устойчивого развития за счет расширения доступа к медицинским и образовательным услугам и занятости, активизации обмена информацией и содействия укреплению социального единства. Однако, по мнению Всемирного банка, до настоящего времени во всем мире в проектах развития транспорта потребностям женщин, по-видимому, уделялось мало внимания.
2. Для обеспечения более активного учета потребностей женщин в транспортной политике требуется разработка структурированного подхода к пониманию этих потребностей, определению инструментов для их удовлетворения, проведению анализа затратоэффективности этих инструментов и установлению надлежащих рамок политики. Необходимо также обеспечить представленность женщин на каждом из этапов процесса планирования и осуществления капиталовложений на транспорте. Следует также установить, какие правительственные ведомства и НПО, организации на общинном уровне и женские группы могут быть использованы в процессе планирования и реализации, и провести с ними консультации.
3. Транспорт является сектором, в котором доминирующую роль традиционно играют мужчины, причем как в плане занятости, так и с точки зрения сложившейся в отрасли системы ценностей. В то же время широко признается и наличие многочисленных и весьма актуальных проблем, относящихся к гендерной сфере. При этом в подходах к гендерным проблемам в развивающихся и развитых странах имеются некоторые существенные различия.
4. В развивающихся странах на женщин нередко оказывают влияние факторы, существенным образом ограничивающие их доступ к транспорту, а это в свою очередь мешает их выходу на рынок труда, увеличивает себестоимость производства и сокращает объем произведенных товаров, которые могут быть вывезены ими на рынок. Кроме того, неудовлетворительный доступ к транспорту отрицательно сказывается на посещении школ девочками, причем в большей степени, чем мальчиками, на использовании

женщинами медицинских и других коммунальных услуг и на показателях материнской смертности. Имеющиеся факты свидетельствуют о том, что в развивающихся странах недостаточный доступ к транспортным услугам более тяжелым бременем ложится на женщин, поскольку именно им, как правило, приходится тратить много времени на обеспечение домохозяйства водой и топливом и на передвижение пешком к своим земельным наделам и обратно. Переноска тяжелой поклажи на голове представляет собой серьезную опасность для здоровья женщин, и они чаще, чем мужчины, рискуют пострадать в результате дорожно-транспортного происшествия, передвигаясь пешком со своей ношей по перегруженным дорогам. В некоторых районах, где отмечается острая нехватка воды, лишь половина мальчиков и девочек посещают школу, поскольку им приходится обеспечивать свои семьи водой и тратить на это большое количество времени.

5. Транспорт практически не упоминается ни в целях развития, сформулированных в Декларации тысячелетия (ЦРДТ), ни в качестве причины или потенциального решения проблемы нищеты. При этом инфраструктура и услуги транспорта оказывают значительное влияние на создание необходимых возможностей для таких уязвимых групп населения, как женщины, за счет сокращения времени, расходуемого на выполнение домашних обязанностей, своевременного и доступного по стоимости предоставления основных услуг в областях здравоохранения, образования, водоснабжения и санитарии. Таким образом, доступ к транспортным услугам и мобильность для женщин можно было бы рассматривать в качестве важнейших факторов для достижения ЦРДТ к 2015 году.

6. Исходя именно из этих соображений, опирающихся на многочисленные полевые исследования, тематические исследования и аналитические разработки, организации, действующие в области развития, международные банки развития и в целом организации, занимающиеся оказанием помощи приступили к концептуальным разработкам новых подходов к гендерной политике в сфере транспорта с уделением особого внимания связям между транспортом и его вкладом в повышение производительности труда женщин и поощрение социального равенства. На основе эмпирических данных эта концептуальная разработка предполагает прежде всего признание транспортных потребностей женщин, определение рамок потенциального анализа политики и проведение оценки выгод от имеющих гендерную ориентацию усилий, а также связанных с ними затрат.

7. В развитых странах также было признано существование достаточно значительных различий в транспортных потребностях и опыте между женщинами и мужчинами, в доступе к частному транспорту, в сложившейся структуре ежедневных поездок на работу и в занятости, в выполнении обязанностей по уходу за детьми и престарелыми, в изначальном отношении к частному и общественному транспорту, с тем чтобы считать выделение женщин в отдельную группу потребителей транспортных услуг обоснованным.

В рамках выделенной таким образом "женской" группы также имеются весьма заметные различия, которые зависят, к примеру, от дохода, возраста, состава домохозяйства, положения с занятостью, этнического происхождения, места жительства, социального класса и образования. Соотношение между ними в каждом конкретном случае будет варьироваться в зависимости от той или иной страны и района, и в этой связи представляется исключительно важным, чтобы директивные органы и транспортные компании обеспечивали сбор соответствующей информации на местном уровне, используя наилучшие практические методы достижения сбалансированного учета гендерных интересов, для надлежащего понимания особых потребностей женщин. Помимо анализа вопросов передвижения, перевозок, доступа к услугам и общинной структуры, в последние годы внимание стало уделяться и дополнительным конкретным соображениям, касающимся профилактики травм и эргономики.

8. На международном уровне гендерная тематика стала восприниматься в качестве одного из признанных аспектов транспортной политики и планирования, а транспорт занял свое место в программе действий по реализации гендерной политики. Таким образом, вопрос о "гендерной проблематике в сфере транспорта" помещен в отчасти новый профессиональный контекст. В настоящее время есть все основания утверждать, что не существует никаких процедур системного внедрения гендерных соображений в сферу транспорта ни с точки зрения подготовки специалистов или участия пользователей, ни с точки зрения разработки и проектирования систем, служб и оборудования. В результате ничто не препятствует тому, чтобы оставить гендерные соображения без внимания: не существует никаких действующих протоколов, равно как и не предусмотрено никаких санкций, которые применялись бы к тем, кто не учитывает транспортные потребности более половины мирового населения. В таблице 1 представлены некоторые из наиболее распространенных ошибочных представлений, бытующих среди специалистов транспортного сектора, с относящимися к ним фактами, взятыми из реальной жизни<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Gender and Transport, A Strategy for Africa, Elizabeth Rankin, August 1999, Draft (mimeo).

Таблица 1 - Ошибочные представления специалистов транспортного сектора

<b>Теория</b>	<b>Реальность</b>
Гендерная проблематика не относится к сфере транспорта; этот вопрос касается здравоохранения, образования, энергообеспечения, водоснабжения и санитарии.	Обеспечение или предоставление любого доступа к этим услугам предполагает использование транспортных путей вне зависимости от того, идет ли речь о поставщике или же о потребителе услуг.
Гендерная проблематика является культурным и социальным вопросом, который не следует решать в контексте транспорта.	Подобная позиция усиливает и закрепляет наложенные социальные ограничения. Аналогичная ситуация существовала в развитых странах в начале XX века, и тогда установленные преграды удалось разрушить лишь благодаря настойчивым действиям.
Строительство дорог фактически улучшает положение женщин и предоставляет им колоссальные возможности, которых они были ранее лишены.	За исключением случаев, когда имеются базовые данные и когда можно провести сопоставление условий жизни женщин до и после сооружения дороги, подобные утверждения нельзя принимать на веру. Были выявлены случаи, когда улучшение дорожной сети ложилось дополнительным бременем на плечи женщин (например, в результате выполнения большего объема обязанностей, связанных с сельскохозяйственной деятельностью, без соответствующей компенсации, возникновение дополнительных трудностей, связанных с оттоком мужчин из данного района, и т.д.).
Если говорить о портовом хозяйстве, железнодорожном транспорте и воздушных перевозках, то в этих секторах не существует никаких гендерных проблем.	Несмотря на наличие кандидатов, отвечающих установленным профессиональным требованиям, в этих секторах полностью игнорируются профессиональная подготовка и найм женщин.
Учет гендерной проблематики в процессе подготовки проектов и т.д. является обременительным с административной точки зрения. Поднимая этот вопрос, Банк лишний раз отдает тем самым дань моде.	Данное требование выполнить не труднее, чем любые другие требования в отношении подготовки проектов. То же самое говорили и о природоохранных вопросах. При ограниченности экспертных знаний руководители решали эту проблему, передавая контракт на сторону.
Транспортные проекты оцениваются с использованием анализов экономической затратоэффективности; не существует никаких поддающихся количественной оценке выгод, которые могли бы быть связаны с гендерной тематикой.	Была проведена работа по количественному учету временной экономии, достигаемой женщинами, и повышению эффективности транспортных услуг, но при этом еще необходимо разработать другие методы, а также определить альтернативные методы выявления не поддающихся качественной оценке выгод.

9. Опыт практической деятельности и анализ ситуации в Африке и других регионах развивающихся стран пробудили активный интерес к гендерной проблематике в контексте транспорта. Со стороны многосторонних и двусторонних учреждений-доноров усиливается поддержка, направленная на обеспечение учета гендерных аспектов в транспортных проектах. Вместе с тем готовность признать необходимость отражения гендерной специфики в различных аспектах транспорта, к числу которых относятся региональные/национальные системы автодорог, железные дороги, порты и даже воздушные перевозки, не является столь очевидной. Кроме того, необходимо, чтобы в деятельности по укреплению институциональных структур, привлечению частного сектора, оказанию технической поддержки и проведению профессиональной подготовки в области транспорта гендерные составляющие рассматривались в качестве направлений, которым до этого не уделялось систематического внимания.

10. Если задача заключается в обеспечении учета гендерных соображений в транспортных вопросах и проблемах, то имеются пути, позволяющие более полно отразить эти соображения в комплексе вопросов, относящихся к сфере транспорта. Таблица 2 позволяет получить некоторое представление о возможных гендерных мероприятиях по решению конкретных задач в сфере транспорта.

Таблица 2 - Отражение гендерных соображений в транспортных задачах

Задача в области транспорта	Гендерное мероприятие
Укрепление институционального потенциала	Сознательное включение женщин в программы профессиональной подготовки и занятости с целью достижения более полного понимания гендерных вопросов и проблем и их более четкого отражения в политике и проектах во всех секторах транспорта.
Совершенствование управления и эксплуатационной деятельности	Целенаправленное назначение женщин на управленческие и старшие руководящие должности в сфере эксплуатационной деятельности устранит существующие диспропорции и создаст более благоприятные условия для всех видов деятельности, связанных с транспортом.
Управление финансами	Сознательное включение женщин в программы профессиональной подготовки и занятости не только было бы полезным для участвующих учреждений, но создало бы более гармоничную рабочую обстановку.
Децентрализация функций и финансирование	Более активное участие женщин в деятельности директивных органов создает возможности для принятия решений, в которых будут учитываться потребности как мужчин, так и женщин.
Формирование надлежащей нормативной базы	Привнесение во все программные документы, нормативные положения и законодательные акты элементов, однозначно предусматривающих реагирование на гендерные соображения,

Задача в области транспорта	Гендерное мероприятие
	позволит создать обстановку, в которой более полно будут учитываться гендерные аспекты.
Установление правового статуса для всех автомобильных дорог	Учет положения женщин при принятии правовых решений станет первым шагом к наделению их необходимыми возможностями в контексте остальных правовых вопросов.
Активизация участия частного сектора	Целенаправленное стимулирование принадлежащих женщинам и управляемых ими предприятий в целях поощрения привлечения женщин.
Внедрение новых надлежащих технологий	Внедрение промежуточных, а также передовых технологий для обеспечения надлежащих средств передвижения для женщин с любым уровнем дохода.
Уделение внимания вопросам безопасности	Уделение первоочередного внимания сокращению числа летальных случаев среди женщин и снижению их травматизма в качестве шага, непосредственно направленного на ликвидацию нынешнего неравенства в подходах к решению этой проблемы.
Бережное отношение к окружающей среде	Однозначное включение женщин в соответствующие программы, поскольку проблемы, связанные с ухудшением состояния окружающей среды, нередко оказывают непосредственное отрицательное влияние как на получение ими средств к существованию, так и на их способность выполнять рутинную домашнюю работу.
Участие в процессе глобализации экономики	Уделение внимания всей транспортной цепочке, и прежде всего аспектам, связанным с учетом гендерных соображений, в качестве признания исключительно важной роли женщин в обеспечении экономического роста.
Совершенствование методов оценки	Развитие поддающихся количественной оценке преимуществ, получаемых за счет учета гендерной проблематики, и разработка показателей экономической эффективности гендерных мероприятий.

11. Кроме того, в силу широкой сферы охвата такой стратегии данные рамки предоставляют возможность рассматривать транспортный сектор в контексте всех входящих в него подсекторов, включая автомобильный, железнодорожный транспорт, порты/морской транспорт, воздушный транспорт, городской транспорт, а также сельский транспорт.

## I. КЛЮЧЕВЫЕ ГЕНДЕРНЫЕ ВОПРОСЫ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

12. Согласно данным, приведенным в Докладе о развитии человека, подготовленном Программой развития Организации Объединенных Наций (ПРООН), из насчитывающихся в мире 1,2 млрд. людей, живущих в условиях нищеты, на долю женщин приходится 70%.

Связанные с транспортом проблемы, касающиеся доступа к работе, рынкам и социально-образовательным заведениям, играют существенную, но недостаточно осознаваемую роль в закреплении неблагоприятного положения женщин в обществе. Наряду со все более многочисленными усилиями по внедрению гендерных перспектив, прежде всего в таких областях, как здравоохранение, образование и сельское хозяйство, в секторе транспорта подобных попыток предпринимается значительно меньше. Это вызывает особое сожаление, поскольку транспорт играет исключительно важную роль в выполнении большинством женщин своих повседневных обязанностей.

13. Имеется обширный объем информации о положении женщин и их роли и значении в транспортной цепочке. В глобальном контексте речь идет о: а) женщинах как потребителях транспортных услуг; б) женщинах как продавцах сельскохозяйственных и других продуктов на рынке; с) женщинах как работниках транспортного сектора. Говоря в целом, при планировании проектов и программ в сфере транспорта основное внимание уделяется эксплуатационной эффективности, укреплению институциональных структур, увеличению объема перевозок, участию частного сектора, надлежащему предоставлению услуг, управлению финансовыми ресурсами, программам обеспечения безопасности, занятости и возможностям осуществления доходоприносящей деятельности, профессиональной подготовке и межсекторальным связям. При этом менее охотно признается, что в рамках этих направлений деятельности должны учитываться потребности и мужчин, и женщин.

14. Наиболее значительные различия в основных потребностях в мобильности мужчин и женщин определяются разделением труда по гендерному признаку как в семье, так и в обществе. Практически во всех странах мужчины играют стереотипную роль обеспечивающего доход кормильца, который уходит из дома на работу утром и возвращается вечером. Женщины же обычно выполняют тройную роль, поскольку занимаются доходоприносящей деятельностью, выполняют работу по дому и решают вопросы внутриобщинных отношений. Как правило, в течение дня они совершают короткие и частые поездки по достаточно разнообразным маршрутам. Кроме того, совершая покупки, женщины часто переносят объемную поклажу и сопровождаются детьми или престарелыми родственниками. Существующие транспортные системы не ориентированы должным образом на удовлетворение потребностей женщин. Напротив, большинство систем организованы таким образом, чтобы в первую очередь удовлетворять транспортные потребности мужчин. Для облегчения того несоразмерно большого бремени, которым ложится на женщин выполнение их социальных обязанностей, связанных с использованием транспорта, необходимо проанализировать целый ряд факторов. К числу наиболее важных из них относятся доступ к различным видам транспорта, расположение учреждений и объектов инфраструктуры и наличие



транспортной связи с ними, а также время/периодичность предоставления транспортных услуг.

15. Доступ к моторным средствам передвижения определяется не только наличием материальных средств, но и культурными факторами. Во всем мире приобретение автомобиля ассоциируется с успехом, властью и высоким социальным статусом. Даже в тех домохозяйствах, в которых имеется автомобиль, управляют им чаще всего только мужчины. Исследование, проведенное в Найроби, Кения, показало, что автомобилем круглосуточно используют 24% мужчин, возглавляющих домохозяйства, и лишь 9% женщин, выполняющих в домохозяйстве ту же роль, а, согласно результатам аналогичного исследования, проведенного в Бело-Оризонте, Бразилия, для поездок на работу автомобиль используют 23% мужчин и лишь 6% женщин. Статистические данные указывают на то, что женщины и мужчины не имеют равного или одинакового доступа к услугам и средствам обслуживания. К примеру, в Северной Ирландии полноценные водительские удостоверения имеются у 79% мужчин и лишь у 61% женщин. Эта разница является наиболее значительной в городских районах и означает, что женщины в большей мере, чем мужчины, зависят от общественного транспорта и поэтому с большей долей вероятности будут пользоваться именно им. Помимо этого, доля работающих мужчин составляет 78%, а работающих женщин - 65%, и поэтому вероятность совершения женщинами поездок, не связанных с трудовой деятельностью, а именно для посещения магазинов, школ, поликлиник и детских дошкольных учреждений, более велика, чем в случае мужчин. Таким образом, внедрение перспективы гендерного равенства в общее русло транспортной политики означает уделение внимания тому, чтобы на общественном транспорте можно было доехать не только до места работы, но и до других учреждений, посещаемых женщинами чаще, чем мужчинами, и обеспечение постоянного учета этих аспектов в процессе разработки и осуществления транспортной политики.

16. Кроме того, женщины, в первую очередь с низким уровнем дохода, в большей степени зависят от услуг общественного транспорта, чем мужчины. Зачастую непиковым и периферийным маршрутам общественного транспорта, используемым многими женщинами для совершения поездок в магазины или в учреждения социального назначения, уделяется значительно меньше внимания, чем коридорам маятниковых перевозок, связывающим окраины непосредственно с центром города. В силу своих разнообразных хозяйственных и семейных забот женщинам, как правило, приходится заезжать во многие места. В результате, неоднократно переезжая от одного места к другому, женщины также вынуждены идти на дополнительные расходы, поскольку при подобных переездах им, возможно, потребуется несколько раз покупать единоразовый билет. Помимо этого, женщины несоразмерно затрагиваются приватизацией общественного транспорта, поскольку автобусные компании, действующие в условиях

рынка свободной конкуренции, не очень заинтересованы в обслуживании менее прибыльных маршрутов и пересадок, которые необходимы женщинами, и поэтому чаще всего сокращают обслуживание таких маршрутов и пересадочных узлов или же вообще избавляются от них. Если маршрут все-таки сохраняется, то нередко увеличивается плата за проезд.

17. Предметами серьезной обеспокоенности для женщин, пользующихся общественным транспортом, являются личная безопасность и избежание любого рода домогательств. Женщины наиболее уязвимы к нападениям с применением насилия или сексуальным домогательствам в тех случаях, когда они перевозят тяжелые грузы или сопровождают детей, и это может стать серьезным фактором, в силу которого женщины предпочитают не пользоваться общественным транспортом. И наконец, имеются культурные ограничения, которые нередко не позволяют женщинам иметь надлежащий доступ к общественному транспорту. В некоторых преимущественно мусульманских городах для женщин представляется социально неприемлемым совершать поездку в переполненном автобусе, в котором мужчины составляют большинство пассажиров, в силу религиозных причин или социальной изоляции женщин.

18. В целом доступ женщин к транспортным средствам и услугам нередко в большей мере ограничивается социально-культурными традициями, нежели физическими преградами. Наиболее наглядным примером в этом плане являются велосипеды, которые представляют собой весьма привлекательную альтернативу общественному транспорту для совершения поездок короткой и средней продолжительности с многочисленными остановками. К сожалению, во многих странах езда на велосипеде в культурном отношении неприемлема для женщин.

19. В настоящее время все более широкое понимание находит необходимость интегрирования гендерного анализа во все компоненты планирования транспортной деятельности, с тем чтобы гендерные последствия были изучены и учтены до начала осуществления проекта. Гендерный анализ ставит под сомнение традиционный анализ, при котором домохозяйства рассматривались в качестве своего рода "черных ящиков", и считалось, что поведение домохозяйства отражает предпочтения всех его членов вне зависимости от структуры распределения полномочий и гендерных отношений внутри конкретно взятого домохозяйства. В этом смысле гендерный анализ является частью общей переориентации транспортного планирования, при которой основной акцент переносится с создания благоприятных условия для передвижения моторных средств на перспективное развитие, в центре которого находятся интересы людей и которое начинается с анализа базовых потребностей в мобильности членов домохозяйства.

20. По мере происходящих в мире постепенных изменений наблюдается и увеличение числа женщин на старших руководящих должностях в секторе транспорта, изменяются отношения и перспективы и ставятся под сомнение прежние методы работы; проводятся дополнительные исследования по выявлению гендерных проблем; и более пристальное внимание уделяется пониманию нужд населения в качестве исходной точки для развития и предоставления транспортных услуг.

21. Все большей поддержкой пользуется то мнение, что результатами применяемых в настоящее время в сфере транспорта методов проектирования, строительства и эксплуатации становятся такие транспортные системы, средства и операции, использование которых сопряжено у женщин с определенными опасениями; в конструкциях автомобилей используются сидения и пристяжные ремни, которые не соответствуют распределению массы тела женщины; в принимаемых решениях о планах пассажирских перевозок не учитываются используемые многими женщинами различные схемы, позволяющие сочетать производственную и непроизводственную деятельность, например параллельно обеспечивать уход за детьми и ведение хозяйства, заниматься производственной деятельностью в течение всего рабочего дня и обеспечивать уход за престарелыми родителями; а пассажирские тарифы и должностные требования не отвечают интересам тех, кому приходится работать по гибкому графику или в течение неполного рабочего дня.

22. Транспорт представляет собой важную область для деятельности, направленной на достижение гендерного равенства, по целому ряду причин. Гендерные аспекты, которые необходимо рассмотреть в контексте транспорта, можно распределить по нескольким достаточно общим категориям.

#### **А. Мобильность**

23. Женщины и мужчины совершают поездки с использованием различных транспортных средств, в различное время, по различным маршрутам и на различные расстояния, с различными целями, при этом различную важность имеют и сами поездки. В современной транспортной политике эти различия в перемещениях на систематической основе не учитываются, хотя именно в них может быть скрыта непосредственная причина дефицита времени у женщин, ухудшения их здоровья и неравного доступа к занятости, профессиональному обучению и медицинскому обслуживанию, а также отказа от совершения поездки или невозможности такой поездки по соображениям личной безопасности или из-за недостаточного доступа к транспортным услугам. В большинстве развитых стран мужчины значительно чаще, чем женщины, совершают поездки за рулем личного автомобиля, в то время как женщины чаще перемещаются в качестве пассажиров

или пешком. Женщины несколько чаще, чем мужчины, ездят на общественном транспорте, особенно на работу, при этом они значительно чаще, чем мужчины, пользуются автобусами, в то время как мужчины несколько чаще пользуются поездами. Кроме того, мужчины и женщины совершают поездку с различными целями. В случае мужчин наиболее распространенными являются поездки на работу и обратно и деловые поездки, в то время как женщины значительно чаще отправляются за покупками и отвозят детей в школу.

24. Существует ряд вопросов, которые можно было бы более подробно рассмотреть как на национальном, так и на международном уровнях. Какие связи существуют между мобильностью и качеством жизни, особенно в случае женщин? Каким образом необходимость поочередного объезда нескольких мест влияет на выбор транспортных средств или альтернативных способов перемещения? С какими проблемами, связанными с мобильностью, сталкиваются женщины преклонного возраста в городских и сельских районах? Какова взаимосвязь между мобильностью, бедностью (доступом к занятости и социальным услугам), этническим происхождением и религией?

25. Рассмотрение гендерных аспектов в контексте мобильности является исключительно важным для экономической политики: необходимо, чтобы концепция "экономики с человеческим лицом" интегрировалась в экономический анализ и процесс разработки политики в качестве одного из основных, а не вспомогательных компонентов. Все большей поддержкой пользуется та идея, что неоплачиваемая деятельность женщин по уходу составляет важнейшую основу того, что в настоящее время считается "подлинной экономической деятельностью". В отличие от мужчин, женщины располагают иными (работа в течение неполного рабочего дня, работа за меньшую заработную плату) и не столь многочисленными возможностями для трудовой деятельности. В значительной степени это обусловлено разделением труда по признаку пола на уровне домохозяйства, что отрицательно сказывается на экономическом положении женщин и соответственно на их доступе к транспорту.

## **В. Безопасность и здоровье**

26. Связи между транспортом и здоровьем, и в частности их гендерный компонент, затрагивают ряд вопросов: какая взаимосвязь существует между конструкцией транспортного средства (безопасность при аварии) и типичными травмами, получаемыми женщинами? Какие особые аспекты, относящиеся к женщинам, имеют вопросы обеспечения безопасности пешеходов? Что известно об эргономических проблемах, связанных с использованием женщинами транспортных средств как неотъемлемой части их работы, особенно при работе водителями грузовых автомобилей и автобусов? Какие

переменные следует включить в модели для изучения риска совершения женщинами аварии или получения травмы (вид и цель перевозки, виды аварий, типы управляемых транспортных средств и т.д.).

27. Согласно данным из Соединенных Штатов Америки, количественные и процентные показатели несчастных случаев со смертельным исходом среди водителей-женщин увеличиваются, а среди водителей-мужчин уменьшаются. По количеству получаемых водительских удостоверений женщины опережают мужчин, и в настоящее время среди обладателей водительских удостоверений мужчины и женщины составляют равные доли. В случае женщин пробег за определенный период времени увеличивается быстрее, однако мужчины по-прежнему чаще садятся за руль. Ежегодно в Соединенных Штатах Америки регистрируется до 370 случаев гибели еще не родившихся детей вследствие получения травм беременными женщинами, из которых 82% связаны с использованием автотранспортных средств. Женщины чаще, чем мужчины, получают повреждения в одинаковых по серьезности авариях; в то же время аварии, произошедшие по вине мужчин, чаще заканчиваются смертельным исходом. Как в Соединенных Штатах Америки, так и в Австралии среди мужчин более высок показатель аварий со смертельным исходом по вине водителя в расчете на одного водителя и на условную единицу расстояния.

28. Если говорить о личной безопасности, то в этом вопросе имеются значительные гендерные различия. Важным соображением в этом контексте является то, в какой мере женщина руководствуется заботой о личной безопасности при принятии решений относительно выбора того или иного средства передвижения? Женщины в большей мере подвержены нападениям и домогательствам, нежели мужчины, и уделение ими большего внимания вопросам личной безопасности имеет значительные последствия для транспортной политики. Ощущение того, что мы живем в обстановке, характеризующейся ростом числа преступлений против личности, наиболее уязвимыми к которым являются женщины, служит основным сдерживающим фактором, влияющим на транспортное поведение женщин. Многие женщины просто избегают поездок после наступления темноты. Подобное опасение за личную безопасность имеет существенные последствия для ряда вопросов, включая проектирование транспортных пересадочных узлов и зон ожидания и подбор персонала. К примеру, использование автоматизированных транспортных средств приводит к снижению степени личной безопасности пассажиров, и в первую очередь женщин. Это имеет серьезные последствия с точки зрения качества и уровня подготовки персонала, работающего на транспортных средствах, а также на автобусных и железнодорожных станциях.

### **С. Вопросы безопасности транспортных средств**

29. Конструкция и безопасность транспортных средств могут иметь самые различные последствия для безопасности и здоровья женщин и мужчин. Фронтальные подушки безопасности снижают вероятность смерти водителя на 12% в случае женщин и лишь на 6% в случае мужчин. Шторки безопасности для защиты головы водителя сокращают риск смертельного исхода среди водителей-женщин и среди водителей-мужчин на 33% и на 44%, соответственно. Аварийные подушки, предназначенные для защиты верхней части корпуса человека, снижают риск смертельного исхода на 21% в случае мужчин и лишь незначительно в случае женщин.

### **Д. Выбор средств передвижения и общинная структура**

30. Последствия урбанизации, общинная структура и выбор средств передвижения могут заметным образом сказаться на доступе к транспортным услугам, сложившихся моделях передвижения и особенностях использования женщинами услуг общественного транспорта. Доступ к общественному транспорту, наличие возможностей для передвижения пешком и на велосипеде и личная безопасность - вот те проблемы, которые вполне обоснованно вызывают беспокойство, причем некоторые вопросы заслуживают более пристального внимания со стороны директивных и плановых органов, относящихся к сфере транспорта. Каким образом и в какой мере структура общины влияет на доступ женщин к общественному транспорту и другим способам передвижения, как, например, передвижение пешком и на велосипеде? Каким образом доступ к транспортным услугам сказывается на состоянии здоровья и качестве жизни женщин? В чем соображения личной безопасности женщин отличаются от аналогичных соображений мужчин при использовании общественного транспорта? Какие технологии применяются для повышения уровня безопасности при пользовании общественным транспортом и в какой мере эти технологии позволяют решить вопросы обеспечения безопасности женщин?

19. Для дальнейшего анализа этих вопросов необходимо использовать соответствующие переменные, к которым следует отнести плотность населения, структуру землепользования, сетевые характеристики, эстетические качества, региональную структуру, частотность поездок, выбор маршрутов, выбор средств передвижения и общую протяженность поездок с использованием автотранспортных средств в километрах. Исследования качества жизни женщин, направленные на изучение семейных и медико-санитарных факторов и факторов, касающихся безопасности, могут предоставить возможность для более четкого определения существующих проблем и поиска надлежащих решений в процессе проектно-конструкторских работ и определения политики.

## **Е. Политика и планирование**

31. Обеспечение учета гендерных соображений, возможно, будет иметь последствия для целого ряда направлений транспортной политики. К примеру, может возникнуть вопрос о том, в какой мере женщины привлечены к процессу принятия решений по транспортным вопросам или же приводит ли участие женщин в принятии решений по транспортным вопросам к различным результатам? В связи с еще одним комплексом соображений могут быть проведены дискуссии о влиянии транспортного поведения женщин на практику планирования, о влиянии транспортных проблем, с которыми сталкиваются женщины, на проводимую политику или же о международном опыте планирования и разработки политики на основе учета гендерных соображений. Помимо этого, экономические и транспортные директивные органы могли бы обсудить вопрос о том, имеет ли важное значение для женщин та роль, которую транспортная политика может сыграть в достижении других социальных целей. Кроме того, предметом обсуждения может стать накопленный опыт вовлечения женщин в процессы планирования и разработки политики или их участия в этих процессах, в частности факторы, препятствующие их участию в этой деятельности, или же существующие возможности для такого участия.

## **Г. Данные**

32. Доступ к данным является одной из серьезнейших проблем. Вопросы, связанные с данными, касаются количества, качества, определения и толкования данных, а также методов их сбора. Нередко трудно, а порой практически невозможно четко выделить гендерные различия на основе рассмотрения конкретного набора данных либо из-за использованного метода сбора данных, либо из-за порядка их размещения и организации в базе данных. Даже в тех случаях, когда имеется значительный объем дезагрегированных по признаку пола данных о мобильности на национальном уровне, в них нередко не содержится дезагрегированной информации о конкретном времени совершения поездок в течение дня или о полномасштабной структуре многоцелевых и многоэтапных поездок, осуществляемых женщинами. Данные о затраченном времени могут сыграть значительную положительную роль в отражении комплексного характера структуры мобильности и взаимосвязей при планировании перемещения различными людьми, а также взаимосвязи между мобильностью и другими видами деятельности по ведению домашнего хозяйства. Данные о временных затратах имеются лишь на национальном уровне по небольшому числу случаев и по-прежнему используются с целью изучения влияния этого фактора на транспортную политику.

## **Г. Гендерное равенство и транспортная политика**

33. Транспорт остается весьма существенной статьёй государственных расходов, при этом государственный сектор получает значительные доходы от его эксплуатации и поэтому обладает средствами воздействия на природу гендерного равенства в этом секторе. Существуют определенные рекомендованные инструменты для обеспечения учета гендерных соображений в рамках национальных бюджетов: i) проведение дезагрегированных по половому признаку оценок политики расходования государственных средств для анализа политических решений, лежащих в основе выделения бюджетных ассигнований, с точки зрения их вероятного воздействия на удовлетворение интересов мужчин и женщин; ii) проведение оценок адресатов программ с дезагрегированием по половому признаку для изучения мнений женщин и мужчин как потенциальных адресатов государственных расходов относительно того, в какой мере используемая в данный период форма предоставления услуг удовлетворяет их потребностям; iii) подготовка докладов о бюджете с отражением в них гендерной проблематики для информирования о том, какие возможные последствия будет иметь для устранения существующих гендерных диспропорций выполнение принятой сметы расходов в целом и по министерствам; iv) разработка сценариев экономической политики на среднесрочный период с отражением в них гендерной проблематики с целью подготовки политической основы, в контексте которой должно признаваться, что женщины и мужчины различным образом участвуют в экономической деятельности, различным образом содействуют достижению макроэкономических результатов, а также несут различные издержки и получают различные выгоды от реализации макроэкономической политики.

## **Н. Учебная подготовка с целью повышения уровня осведомленности о гендерной проблематике и создание соответствующего потенциала**

34. Для проведения работы, направленной на обеспечение гендерного равенства, директивным и плановым органам в министерствах транспорта необходимо организовать учебную подготовку с целью повышения уровня осведомленности о гендерной проблематике. Без осознания тех связанных с транспортом проблем, с которыми сталкиваются женщины, им вряд ли удастся изменить сложившееся отношение к этим проблемам. Необходимость понимания и признания гендерных проблем и проявления готовности оказать помощь в их решении имеют исключительно важное значение. Только в этом случае удастся достичь приемлемых договоренностей в области осуществления и обеспечить выделение достаточных ресурсов. Для повышения осведомленности о гендерной проблематике необходимо организовать соответствующую учебную подготовку, которой должен быть охвачен весь персонал, как мужчины, так и



женщины, на всех уровнях организации. Такая подготовка должна включать определенный компонент полевой работы для проведения обследования (латентных) транспортных потребностей женщин, включая планирование маршрутов и обслуживание внепиковых и менее загруженных направлений. К планированию учебы можно было бы привлечь женские НПО и сети и соответствующие министерства.

## **II. ЗАДАЧИ НА БУДУЩЕЕ**

35. Несмотря на прогресс, достигнутый в интегрировании гендерных соображений в вопросы, относящиеся к компетенции транспортного сектора, рядом стран и многими международными организациями, некоторые важные вопросы по-прежнему представляют собой непростые задачи, решать которые предстоит в рамках будущих усилий. Речь идет о следующих вопросах:

- a) Каковы пути создания необходимого потенциала для определения соответствия транспортной политики критериям гендерного равенства?
- b) Каким образом можно добиться позитивных изменений в сложившейся культуре отношений в транспортном секторе, с тем чтобы используемые показатели стали полезным инструментом и обеспечивали бы рост эффективности деятельности государственных органов в рамках данного сектора в интересах разработки соответствующей политики?
- c) Каким образом может быть налажен контроль за деятельностью государственных органов в этом секторе с целью обеспечения соблюдения?
- d) Каким образом можно содействовать достижению позитивных изменений в деятельности частного сектора, оказывающего общественные услуги?
- e) Каким образом используемые нами коммуникационные технологии влияют на изменение структур мобильности, процесс формирования знаний, занятость и участие в политической деятельности и процессах принятия решений?

## **III. МЕРЫ, КОТОРЫЕ МОГУТ БЫТЬ ПРИНЯТЫ КОМИТЕТОМ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

36. Всем вспомогательным органам Европейской экономической комиссии было поручено рассмотреть вопрос о путях учета гендерных соображений в своей основной деятельности. В приведенном выше обзоре было продемонстрировано, что гендерные

вопросы в контексте транспорта отличаются значительной разнообразностью и что существует необходимость в обеспечении учета гендерных аспектов в транспортной политике как на этапе проектирования, так и на этапе эксплуатации транспортных сетей. Рассмотрение и учет гендерных аспектов транспорта не только содействовали бы более справедливому и оптимальному предоставлению услуг, но и обеспечивали бы наращивание общенационального экономического потенциала и способствовали бы созданию благоприятных условий для более устойчивого социального развития.

37. С учетом сфер компетенции Комитета и его вспомогательных органов, а также в целях повышения уровня осведомленности о гендерных вопросах на транспорте представляется целесообразным рассмотреть нижеследующие два подхода.

38. В качестве одного из возможных вариантов можно было бы уполномочить все соответствующие рабочие группы Комитета рассмотреть в удобное для них время соответствующие гендерные вопросы в контексте проводимой ими деятельности. В число аспектов для рассмотрения и обсуждения можно было бы включить следующие вопросы:

- a) Включены ли гендерные вопросы в стратегию транспортного сектора?
- b) Обеспечен ли однозначный учет гендерных соображений в транспортной политике и процедурах планирования?
- c) Обеспечивается ли выявление гендерных пробелов и конкретных гендерных потребностей, потенциала, ограничений и возможностей?
- d) Осуществляются ли меры по содействию повышению уровня безопасности транспортных средств и видов транспорта?
- e) Проводятся ли с женщинами и мужчинами как представителями гражданского общества консультации по транспортным программам, включаются ли они в группы, занимающиеся анализом политики и стратегий, и участвуют ли они в процессе принятия решений?
- f) Обеспечивают ли инвестиции в транспортный сектор расширение доступа к школам, рынкам, объектам здравоохранения, финансовым и иным службам?
- g) Стоит ли на повестке дня вопрос о приватизации отраслей перевозок и какие последствия с точки зрения цен на услуги и факторов безопасности способны оказать негативное воздействие на положение уязвимых слоев населения?

- h) Существуют ли системы контроля за внедрением гендерных компонентов в политику и стратегию транспортного сектора?
- i) Имеется ли в министерстве координационный центр или подразделение, отвечающее за пропаганду гендерных соображений и их учет на этапе разработки политики и проектов?
- j) Обеспечена ли равная представленность мужчин и женщин среди служащих министерств, связанных с вопросами транспорта? Имеются ли специалисты по гендерным вопросам?
- k) Политические реформы, имеющие серьезные гендерные последствия (например, увеличение размера топливного сбора, увеличение платы за пользование общественным транспортом, сокращение штатов).

39. В качестве другого возможного варианта можно было бы рассмотреть вопрос об организации Комитетом по внутреннему транспорту совещания "за круглым столом" по гендерным вопросам в сфере транспорта. Такое совещание позволило бы не только отреагировать на просьбу Комиссии, но и повысить уровень информированности о многогранных аспектах гендерных вопросов в сфере транспорта, а также более четко определить возможные конкретные темы для обсуждения вспомогательными органами Комитета.

-----