

**Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана**
Комитет по транспорту**Шестая сессия**

Бангкок, 12-13 ноября 2020 года

Пункт 3с предварительной повестки дня*

Сквозные вопросы в сфере транспорта**Безопасный и инклюзивный транспорт и мобильность****Записка секретариата***Резюме*

Безопасный и инклюзивный транспорт и мобильность – ключевой фактор обеспечения участия в жизни общества на основе предоставления доступа к социально-экономическим и улучшающим жизнь возможностям. Это в целом определяется как способность безопасно и надежно получать доступ к предпочтительному пункту назначения в результате передвижения в окружающей среде с учетом индивидуальных потребностей. Поэтому такие транспорт и мобильность могут оказывать эффект домино на процесс укрепления инклюзивного общества, охватывающего всех его членов.

Настоящий документ содержит ряд региональных аспектов по безопасному и инклюзивному транспорту и мобильности в Азиатско-Тихоокеанском регионе, при этом в нем освещаются потенциальные области регионального сотрудничества по транспортным и соответствующим мероприятиям Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана в области снижения масштабов нищеты, поощрения гендерного равенства и поддержки социальной инклюзивности в контексте Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. В настоящем документе также содержится обновленная информация о недавних и текущих мероприятиях секретариата по соответствующим тематическим областям Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы).

Комитет по транспорту, возможно, рассмотрит прогресс, достигнутый с предыдущей сессии, проходившей в 2017 году, обсудит преимущества включения более общих социальных аспектов в деятельность региональных механизмов сотрудничества в целях развития транспорта и даст руководящие указания секретариату о его будущих мероприятиях в этой связи.

* ESCAP/CTR/2020/L.1.



I. Введение

1. Транспорт и мобильность могут содействовать сокращению масштабов нищеты и справедливому и инклюзивному социальному развитию в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Наличие безопасной и надежной транспортной инфраструктуры и услуг, которые позволяют людям и товарам прибывать в пункты назначения с разумными затратами и сроками, имеет важное значение для экономического роста и для сбалансированного распределения экономических и социальных выгод, а также для обеспечения надлежащего управления экологическим воздействием развития человека. В связи с тем, что глобальные и региональные политические диалоги отошли от вопроса о налаживании связи между транспортом и целями в области устойчивого развития к вопросу об анализе того, как и при каких условиях транспортный сектор может содействовать их реализации, необходимо провести переоценку социальных измерений транспорта и мобильности.

2. Традиционные транспортные стратегии и мероприятия, как правило, посвящены экономическому воздействию транспорта и связи, в то время как часто предполагалось, что их социальные выгоды являются побочным продуктом экономических стимулов развития инфраструктуры и соответствующего увеличения объема перевозимых товаров и пассажиров. Хотя в некоторой степени это и верно, это необязательно отражает полный масштаб социальных измерений транспорта и мобильности. Наоборот, имеется достаточно практических свидетельств, показывающих, что расширение инфраструктуры или сокращение транспортных издержек не всегда гарантируют значительное воздействие на процесс сокращения масштабов нищеты или бедности. Напротив, сохраняющиеся социальные разрывы в регионе отчасти могут объясняться наличием существующих транспортных систем и стратегий, которые отражают нынешнее распределение экономических и социальных полномочий в современном обществе. За исключением безопасности дорожного движения, которая надлежаще рассматривается в рамках мероприятий Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО) и Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы), эти элементы в значительной мере отсутствуют в рамках систематических региональных транспортных мероприятий и сотрудничества государств – членов ЭСКАТО в сфере транспорта.

3. Диапазон пунктов назначения, безопасно доступных в конкретный момент отправления, влияет на решения, которые будут приняты отдельными лицами, социальными группами, предприятиями и т.д. Лица, находящиеся в нищете, в среднем ездят на меньшие расстояния и реже, но затрачивают на это больше времени и находятся в менее безопасных условиях по сравнению с более состоятельными лицами. Однако доступ к транспортной инфраструктуре не следует рассматривать в качестве точного или абсолютного показателя доступа к местам назначения или возможностям для, среди прочего, трудоустройства или получения услуг в сфере здравоохранения или образования. Например, наличие доступа к автомобильным дорогам не означает наличия безопасного доступа к транспортным услугам или к школам, больницам и иным услугам в пункте назначения в разумные сроки и по приемлемой цене. Необходимо учитывать, насколько хорошо каждая конкретная автомобильная дорога связана с более широкой транспортной сетью, обслуживается ли она общественным транспортом

и возможно ли пользоваться ею без собственного автотранспортного средства. В этой связи степень того, насколько доступ к транспортным услугам можно приравнять к доступу к соответствующим возможностям, во многом зависит от того, обеспечивает ли транспортная система удовлетворение этих базовых потребностей и являются ли осуществляемые в транспортном секторе стратегии, инвестиции и планирование частью более широкой социальной стратегии и/или стратегии сокращения масштабов нищеты.

4. Следует, что эти элементы необходимо понимать на более глубоком уровне и более систематически рассматривать в процессе разработки политики по вопросам транспорта в порядке достижения целей в области устойчивого развития. С учетом этого настоящий документ содержит ряд региональных аспектов по безопасному и инклюзивному транспорту и мобильности в Азиатско-Тихоокеанском регионе, при этом в нем освещаются потенциальные области регионального сотрудничества по транспортным и соответствующим мероприятиям Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана в области снижения масштабов нищеты, поощрения гендерного равенства и поддержки социальной инклюзивности в контексте Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года. В настоящем документе также содержится обновленная информация о недавних и текущих мероприятиях секретариата по соответствующим тематическим областям Региональной программы действий по обеспечению устойчивой транспортной связуемости в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап I (2017-2021 годы).

II. Безопасность в сфере транспорта

A. Безопасность дорожного движения: глобальные цели и региональные задачи

5. В глобальном масштабе 97 процентов связанных с транспортом случаев смерти происходит, по оценкам, на дорогах. Данные Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) показывают, что в 2016 году (самые последние имеющиеся данные) в результате автомобильных аварий погибли 1,35 миллионов человек, а число нефатальных телесных повреждений варьируется от 20 до 50 миллионов. В регионе ЭСКАТО один человек погибает в результате аварий на дорогах каждые 38 секунд. Это – два человека каждую минуту и 2 200 человек каждый день. В 2016 году регион ЭСКАТО продемонстрировал такой же показатель фатальных случаев в результате дорожно-транспортных происшествий, что и средний глобальный уровень 18 случаев смерти на 100 000 жителей. По оценкам секретариата, в период 2013-2016 годов смертельные случаи на дорогах региона ЭСКАТО увеличились на 10,5 процента и, если этот показатель в регионе продолжит увеличиваться теми же темпами, никакое сокращение такого показателя в не являющихся членами ЭСКАТО странах не обеспечит достижения искомого глобального уровня, предусмотренного в целях в области устойчивого развития; кроме того, число смертельных случаев в глобальном масштабе может увеличиться до 1,6 миллионов человек к 2028 году¹.

6. С учетом только смертельных случаев автомобильные перевозки являются наиболее опасным видом транспорта. Хотя для проведения надлежащих

¹ ESCAP, *Road Safety in the Asia-Pacific Region* (Bangkok, 2019).

сравнений необходимо учитывать уровни подверженности рискам по различным видам, на основе числа смертельных случаев, зафиксированных по каждому виду транспорта на протяжении определенного периода, можно сделать некоторые общие выводы. Для сравнения, в 2017 году в сфере коммерческих авиационных пассажирских перевозок не было ни одного смертельного случая, а в 2018 году – 500 таких случаев. Поэтому соответствующий показатель смертности по широкомасштабным коммерческим пассажирским авиаперевозкам в 2018 году составлял, по оценкам, 0,36 на миллион полетов, или один смертельный случай на каждые 3 миллиона полетов.

7. Безопасность дорожного движения рассматривается в качестве приоритетной темы глобальных мандатов на протяжении уже нескольких лет. С 2004 года Генеральная Ассамблея всего приняла восемь резолюций², и с 2010 года глобальное сообщество – три декларации министров. В марте 2010 года в своей резолюции 64/255³ Генеральная Ассамблея провозгласила Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения, 2011-2020 годы, цель чего заключалась в стабилизации, а затем и сокращении числа смертельных случаев на дорогах в глобальном масштабе. Принятие в 2015 году Генеральной Ассамблеей Повестки дня на период до 2030 года придало чрезвычайно необходимый импульс делу улучшения безопасности дорожного движения, соответствующие аспекты которой рассматриваются в задачах 3.6 и 11.2 целей в области устойчивого развития. Говоря конкретно, задача 3.6 цели 3 предназначается для того, чтобы к 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий; однако в настоящее время, когда пройдена половина пути к 2020 году, прогнозы ВОЗ показывают, что эту задачу больше невозможно выполнить. В рамках попыток ускорить прогресс в ноябре 2017 года страны – члены ВОЗ завершили разработку комплексного набора 12 глобальных показателей деятельности по факторам риска безопасности дорожного движения и механизмам обслуживания⁴, которые были поддержаны Генеральной Ассамблеей в ее резолюции 72/271.

8. На фоне этого в феврале 2020 года в Швеции прошла третья Всемирная министерская конференция по безопасности дорожного движения. На ней было предложено возобновить глобальную концепцию безопасности дорожного движения, которая описывает, каким образом существующие достижения в сочетании с прогрессивными методами могут ознаменовать новую эру, в которой вопросы безопасности дорожного движения учитываются в ряде стратегий социального развития и рассматриваются комплексным образом⁵. Эта концепция послужила основой для Стокгольмской декларации⁶, в которой в дополнение к существующим обязательствам к странам-членам обращен призыв содействовать снижению числа смертельных случаев на дорогах по крайней мере на 50 процентов в период 2020-2030 годов; к деловым кругам и отраслям промышленности всех уровней и секторов обращен призыв принять принципы

² Резолюции по вопросам безопасности дорожного движения, принятые Генеральной Ассамблеей, представлены на веб-сайте www.who.int/roadsafety/about/resolutions/download/en/.

³ Информация о Десятилетии действий представлена на веб-сайте www.who.int/roadsafety/decade_of_action/en/.

⁴ См www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/road-safety-targets/en/.

⁵ Sweden, Swedish Transport Administration, *Saving Lives Beyond 2020: the Next Steps – Recommendations of the Academic Expert Group for the 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety* (Borlänge, Sweden, 2019).

⁶ См. www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf.

системы безопасности в отношении всей производственно-сбытовой цепочки; и к общественным организациям на всех уровнях обращен призыв закупать безопасные и устойчивые транспортные услуги и средства, при этом частному сектору предлагается следовать тому же примеру.

9. После этого региональные инициативы и мероприятия стали осуществляться в регионе ЭСКАТО. На третьей Конференции министров по транспорту, проходившей в Москве в 2016 году, были приняты региональные цели, задачи и показатели обеспечения безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе на период 2016-2020 годов, чтобы сократить на 50 процентов число смертельных случаев и серьезных телесных повреждений на дорогах региона к 2020 году. Впоследствии была принята резолюция 74/3 Комиссии о повышении безопасности дорожного движения в Азиатско-Тихоокеанском регионе в интересах развития устойчивых транспортных систем, в которой она призвала государства-члены и секретариат дополнительно укрепить международное сотрудничество и обмен знаниями по вопросам безопасности дорожного движения на всех уровнях.

10. Последующие региональные мероприятия включали постановку акцента на улучшение автодорожной инфраструктуры, которая является одним из важных факторов безопасности дорожного движения, особенно в странах с низким и средним уровнем доходов в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Элементы автодорог и их обочин оказывают воздействие на опасность столкновений, поскольку они тесно связаны с тем, как пользователи автодорог воспринимают обстановку на них. Результаты исследования дорожно-транспортных происшествий на скоростном шоссе, соединяющем Мумбаи и Пуну⁷ в Индии, показали, что 22,5 процента всех дорожно-транспортных происшествий связаны с комбинацией человеческих факторов и характеристик объектов инфраструктуры. Более безопасные дороги могут быть обеспечены в результате учета вопросов безопасности в процесс планирования, проектирования, строительства и эксплуатации дорог. Например, исследование по ширине разделительной полосы показало, что для многополосной магистрали с трехметровой разделительной полосой риск возникновения дорожно-транспортных происшествий на 4 процента выше, чем для автодороги с девятиметровой разделительной полосой⁸. Хотя планирование, проектирование и строительство дорог возможно практически во всех частях региона, по-прежнему немногочисленны проекты, которые улучшают элементы безопасности всей трассы или автодорожной сети.

11. Принятие приложения II bis «Нормы проектирования Азиатских автомобильных дорог для обеспечения безопасности дорожного движения» на седьмом совещании Рабочей группы по Азиатским автомобильным дорогам, проводившемся в Бангкоке в декабре 2017 года, было многообещающим шагом по применению общих стандартов безопасности к объектам инфраструктуры. В соответствии с пунктом 5 статьи 8 Соглашения это новое приложение II bis вступит в силу спустя 12 месяцев после того, как две трети сторон Соглашения

⁷ JP Research India PVT LTD, “Mumbai – Pune Expressway road accident study” (Maharashtra, India, 2019).
См. <http://rassi.org.in/pdf/Mumbai%20Pune%20Expressway%20Road%20Accident%20Study%202018.pdf>.

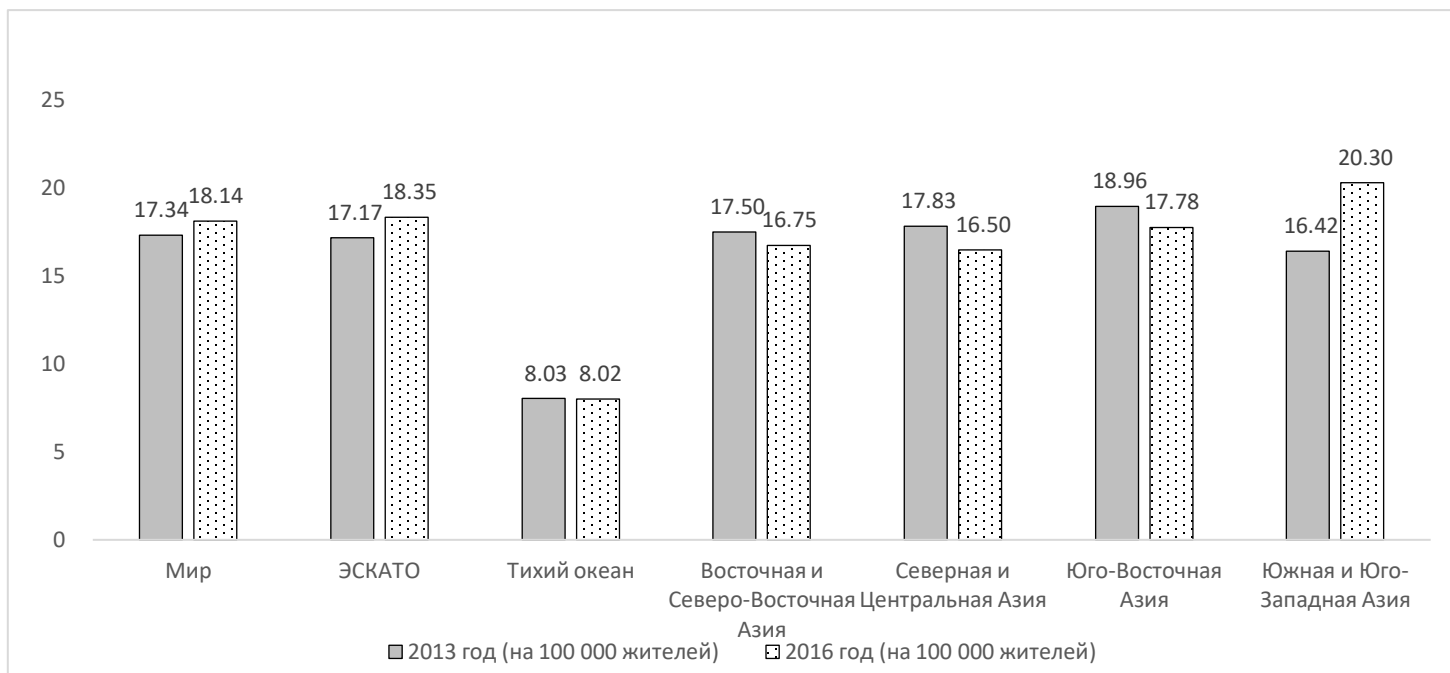
⁸ David L. Harkey and others, “Accident modification factors for traffic engineering and ITS improvements”, National Cooperative Highway Research Program Report 617 (Washington, D.C., Transportation Research Board, 2008).

передадут документы о принятии на хранение Генеральному секретарю. Однако, по состоянию на август 2020 года, такие документы не были направлены на хранение, что свидетельствует о необходимости дальнейшего поощрения регионального процесса определения норм и активизации усилий по полному задействованию потенциала законодательных рамок ЭСКАТО.

12. Учреждение в 2018 году Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения в соответствии с резолюцией 70/260 предназначалось для создания важного дополнительного источника чрезвычайного финансирования для решения задач обеспечения безопасности дорожного движения во всем мире. После его создания в 2019 году было одобрено пять пилотных проектов и еще 10 в феврале 2020 года. Секретариат содействует осуществлению двух проектов, финансируемых Фондом в 2019 и 2020 годах и посвященных укреплению управления скоростью движения на Филиппинах и улучшению системы выдачи водительских удостоверений в Лаосской Народно-Демократической Республике.

13. Несмотря на текущие усилия, общее число смертельных случаев на дорогах продолжает увеличиваться. Расчеты секретариата на основе данных ВОЗ (учреждение, отвечающее за соответствующий показатель 3.6.1 целей в области устойчивого развития) свидетельствуют о том, что их число увеличилось с 733 541 в 2013 году до 812 995 в 2016 году, или почти на 11 процентов в этот период. Более того, в 2016 году на долю Азиатско-Тихоокеанского региона пришлось 62,5 процента от общего числа смертельных случаев на автодорогах мира. Хотя в Восточной и Северо-Восточной Азии, Северной и Центральной Азии и Юго-Восточной Азии отмечается снижение числа смертельных случаев на дорогах, в странах Южной и Юго-Западной Азии отмечалось увеличение с 16,42 до 20,30 смертельных случаев в расчете на 100 000 жителей. В диаграмме I представлены данные о показателях смертельных случаев на автомобильных дорогах с разбивкой по субрегионам.

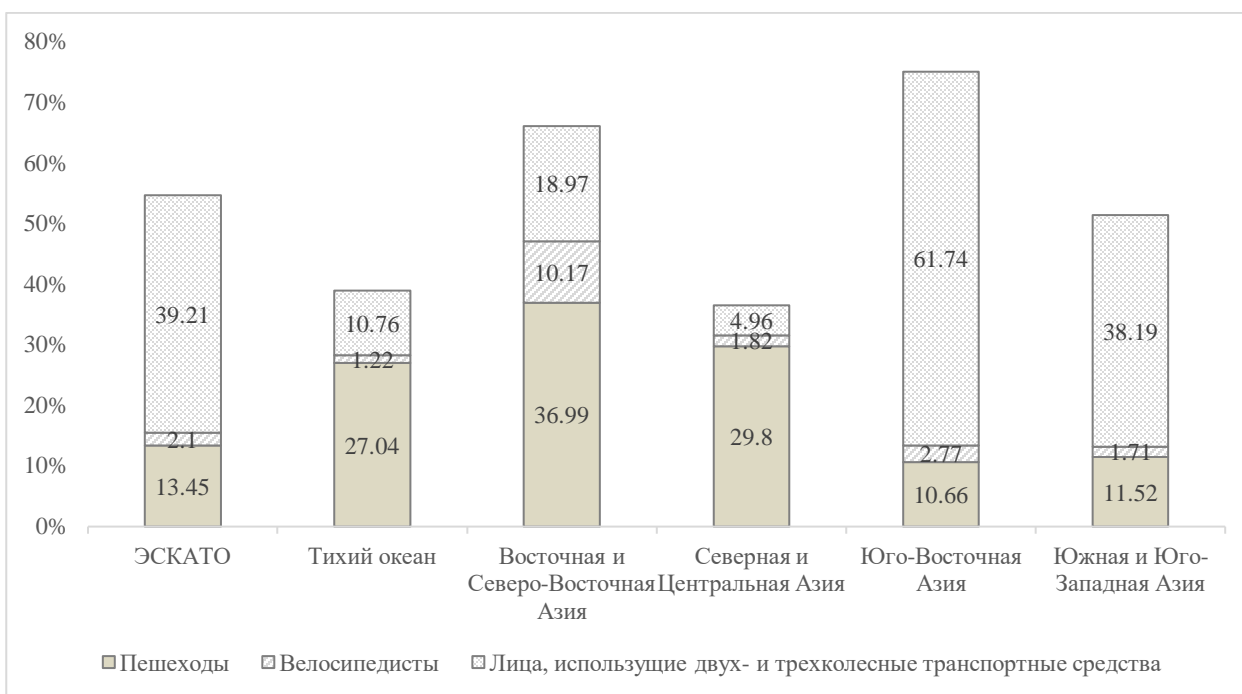
Диаграмма I
Число смертельных случаев на автодорогах в расчете на 100 000 жителей в 2013 и 2016 годах



Источник: расчеты ЭСКАТО на основе данных ВОЗ.

14. Автомобильные аварии также по-разному сказываются на различных видах пользователей автодорог. Уязвимые пользователи автодорог, а именно пешеходы, велосипедисты и лица, использующие моторизованные двух- и трехколесные транспортные средства, составляют 54,8 процента погибших на автодорогах Азиатско-Тихоокеанского региона. Следует отметить, что на долю пешеходов и велосипедистов приходится 15,5 процента от общего числа всех случаев смерти в регионе, в то время как на лиц, использующих моторизованные двух- и трехколесные транспортные средства, – 39,2 процента. В Юго-Восточной Азии и Восточной и Северо-Восточной Азии отмечается самая высокая доля числа случаев смерти среди уязвимых пользователей автодорог, составляющая 75,2 и 66,1 процента смертельных случаев, соответственно. В Юго-Восточной Азии большинство смертельных случаев приходится на пользователей моторизованных двух- и трехколесных средств, 61,7 процента от всех случаев смерти на автодорогах (диаграмма II).

Диаграмма П
Число случаев смерти по уязвимым пользователям автодорог в регионе ЭСКАТО, 2016 год
 (в процентах)



Источник: расчеты ЭСКАТО на основе данных ВОЗ.

15. С учетом увеличения числа смертельных случаев, при финансовой поддержке Российской Федерации, в 2018 и 2019 годах ЭСКАТО осуществила проект, предназначенный для рассмотрения основных причин дорожно-транспортных происшествий, смертельных случаев и телесных повреждений в странах Азиатско-Тихоокеанского региона для достижения показателей безопасности дорожного движения в рамках целей в области устойчивого развития. Он предназначался для поддержки стран-членов в связи с реализацией цели на уровне 50 процентов в деле сокращения числа смертельных случаев и телесных повреждений на дорогах в результате укрепления их потенциала в деле разработки и осуществления комплексных стратегий и планов по вопросам безопасности дорожного движения, которые рассматривают основные причины дорожно-транспортных происшествий, смертельных случаев и телесных повреждений. К их числу относятся вождение в состоянии алкогольного опьянения, превышение скорости и невыполнение положений законов.

16. В двух докладах этого проекта⁹ содержатся оценки положения в регионе, а также политические рекомендации, обеспечивающие для государств-членов руководство в их усилиях по решению этих задач в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и по выявлению соответствующих стратегий и планов осуществления, включая положения и обеспечение выполнения соответствующих требований и контрольных мер, а также рассмотрение вопроса

⁹ ESCAP, *Strategies to Tackle the Issue of Speed for Road Safety in the Asia-Pacific Region: Implementation Framework (ST/ESCAP/2888)*; and *Strategies to Tackle the Issue of Impaired Driving for Road Safety in the Asia-Pacific Region: Implementation Framework (ST/ESCAP/2887)*.

о том, каким образом оптимально использовать ограниченные ресурсы. Политические рекомендации обсуждались на региональном семинаре в Нью-Дели, который был организован в сотрудничестве с Азиатским институтом развития транспорта 24-25 апреля 2019 года. Также были проведены два субрегиональных практикума по вопросам укрепления потенциала: в Маниле для Юго-Восточной Азии 27 и 28 августа 2019 года и в Баку для Северной и Центральной Азии 3 и 4 октября 2019 года в сотрудничестве с Департаментом транспорта Филиппин и Министерством транспорта, связи и высоких технологий Азербайджана, соответственно.

17. Рассмотрение вопроса безопасности дорожного движения охватывает целый ряд секторов и учреждений, включая транспорт, законодательство, обеспечение выполнения положений законов, городское планирование и здравоохранение, среди прочих. Поэтому важное значение для эффективного сокращения числа случаев смерти имеет назначение национально финансируемого учреждения для содействия межсекторальному сотрудничеству и руководства процессом разработки и осуществления национальных планов обеспечения безопасности дорожного движения. В 2016 году из 44 стран Азиатско-Тихоокеанского региона, представивших доклады, 41 страна сообщила о том, что она располагает ведущим учреждением по вопросам безопасности дорожного движения, и из их числа 36 получали средства из национального бюджета.

18. Хотя это и обнадеживает, эффективный мониторинг и оценка прогресса зависят от наличия систем точных данных для определения и мониторинга числа случаев гибели на дорогах, телесных повреждений и дорожно-транспортных происшествий. Это оказалось большой проблемой в странах Азиатско-Тихоокеанского региона. Во многих странах – членах ЭСКАТО значительные трудности связаны с тем, что сообщается не обо всех дорожно-транспортных происшествиях, особенно в странах с низким и средним уровнем доходов. Это является сдерживающим фактором в процессе осознания масштабов и воздействия проблемы. Сравнение между числом случаев смерти на дорогах, сообщаемым правительствами, и соответствующими оценками ВОЗ за 2016 год показывает, что в странах с низким уровнем доходов не сообщается о 84 процентах таких случаев, а в странах со средним уровнем доходов – о 51 проценте¹⁰. По расчетам секретариата, в результате этого несколько государств-членов, как представляется, демонстрируют гораздо более низкие показатели смертности на уровне менее девяти случаев на 100 000 жителей по сравнению с показателем смертности на уровне 18,17 на 100 000 жителей, который рассчитан ВОЗ для этих стран.

19. Для рассмотрения проблемы различия этих данных в начале 2019 года ЭСКАТО присоединилась к инициативе по созданию Азиатско-Тихоокеанского центра мониторинга безопасности дорожного движения. Цель этого заключается в том, чтобы этот центр мог стать региональным форумом по вопросам, касающимся данных, стратегий и практики региона в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Он обеспечит платформу, на которой сотрудники директивных органов могут улучшать свои знания о важном значении точных и согласованных данных о дорожно-транспортных происшествиях и содействовать формированию синергетического окружения для

¹⁰ World Bank, *Guide for Road Safety Opportunities and Challenges: Low- and Middle-Income Countries Country Profiles* (Washington, D.C., 2019).

предоставления странам возможностей собирать полезную и своевременную информацию для урегулирования текущего кризиса в сфере безопасности дорожного движения.

20. Эта инициатива была объявлена Азиатским банком развития, Международной автомобильной федерацией, Международным транспортным форумом, ЭСКАТО и Всемирным банком при поддержке ВОЗ и Глобального механизма по вопросам безопасности дорожного движения. Финансовая поддержка оказывается Сетью организаций Соединенного Королевства по оказанию помощи и правительством Японии через Партнерство в целях развития качественной инфраструктуры с участием Всемирного банка. Первый практикум проводился Всемирным банком в Сингапуре в марте 2019 года, а второй – ЭСКАТО в Бангкоке в декабре 2019 года. О создании этого центра было официально объявлено на третьей Всемирной министерской конференции по безопасности дорожного движения, проходившей в Стокгольме в феврале 2020 года. Первый практикум по вопросам осуществления применительно к Центру прошел 26 августа 2020 года в режиме онлайн, и он проводился Азиатским банком развития в сотрудничестве с ЭСКАТО и другими партнерами по вопросам развития.

21. По состоянию на конец августа 2020 года шесть стран-членов¹¹ подтвердили свое членство в Центре. Для того чтобы он стал функциональным региональным инструментом для улучшения безопасности дорожного движения, будет важно добиться его регионального принятия и широкого использования. В этой связи для достижения прогресса необходимо широкое участие и членство стран – членов ЭСКАТО, особенно в отношении согласования методологий для сбора и анализа данных по вопросам безопасности дорожного движения в рамках предусматриваемой региональной базы данных.

22. Было бы упущением не упомянуть о стимулирующей роли технологии в деле обеспечения безопасности дорожного движения и работе секретариата и его государств-членов. Интеллектуальные транспортные системы позволили улучшить безопасность, эффективность и удобство автодорожных систем в результате использования передовых информационных технологий, а также сократить число дорогостоящих крупномасштабных проектов строительства автодорог. Деятельность в регионе свидетельствует о том, что интеллектуальные транспортные системы могут позволять решать вопросы перегруженности автотранспортных магистралей и снижения числа дорожно-транспортных происшествий, а также их тяжести. В Японии система обнаружения и предупреждения дорожно-транспортных происшествий в режиме реального времени на опасном повороте скоростной автомобильной трассы Хансин позволила снизить показатель вторичных столкновений на 50 процентов¹². Исследование в провинции Хубэй, Китай, показало, каким образом виртуальная

¹¹ Азербайджан, Афганистан, Казахстан, Камбоджа, Лаосская Народная Демократическая Республика и Монголия. Мьянма заявила о своем желании стать наблюдателем.

¹² См. United States of America, Department of Transport, Office of the Assistant Secretary for Research and Technology, “In Japan, a real-time incident detection and warning system installed on a dangerous curve on the Hanshin Expressway decreased the rate of secondary crashes by 50 percent”, Intelligent Transportation Systems Joint Program Office, October 1997. См. www.itsbenefits.its.dot.gov/its/benecost.nsf/ID/0C9B25220A2190578525733A006D5E37?OpenDocument&Query=Home.

подготовка школьников может значительно улучшить поведение пешеходов¹³. В Республике Корея автоматизированная система обеспечения соблюдения скорости позволила сократить частоту дорожно-транспортных происшествий приблизительно на 28 процентов и снизить число случаев гибели приблизительно на 60 процентов¹⁴.

23. Усилия по решению задач, связанных с дорожным движением, при помощи интеллектуальных транспортных систем сопряжены с определенными сложностями. Цикл развития новых технологий короче, чем цикл политики, что ведет к тому, что последующие меры по организации и введению правил и стратегий в этой области внедряются с опозданием. Для успешного внедрения интеллектуальных транспортных систем требуются межсекторальные и согласованные организационные механизмы, охватывающие государственный и частный сектор, а также гармонизация деятельности различных заинтересованных сторон. Мероприятия секретариата и его проекты по интеллектуальным транспортным системам разрабатываются на основе понимания того, что региональные стандарты будут способствовать эффективной взаимосвязи между различными видами услуг и бесперебойному их оказанию.

В. Безопасность в сфере железнодорожного и морского транспорта

24. Железнодорожный транспорт рассматривается в качестве одного из самых безопасных, однако и на нем случаются аварии. Как и в других отраслях с повышенным риском, железные дороги должны обеспечивать безопасность в условиях динамичного предъявляющего требования оперативного окружения на основе управления угрозами и ошибками, такими как механические дефекты, эксплуатация железнодорожного пути или активов, погодные условия, вопросы сигнализации и ошибки машинистов, которые могут приводить к пожарам, столкновениям или сходам с рельс с многочисленными жертвами в случае аварии. Железнодорожные системы также особо уязвимы к поведению людей за рамками железнодорожной системы. По данным Международного союза железных дорог, такие третьи стороны, как пользователи автодорог на железнодорожных переездах, а также самоубийцы и другие подобные лица, послужили причиной почти 97 процентов смертельных случаев на железных дорогах, зафиксированных в 2018 году.

25. В секторе морских перевозок число сообщаемых аварий в регионе увеличилось на 22 процента за последние четыре года, о чем свидетельствуют данные, опубликованные в *Safety and Shipping Review 2019: An Annual Review of Trends and Developments in Shipping Losses and Safety* («Обзор безопасности и морских перевозок за 2019 год: ежегодный обзор тенденций и изменений в сфере потерь и безопасности на морском транспорте»), подготовленном компанией «Альянс глобал корпорэйт энд спешизэлити». Однако это рассматривается в качестве результата увеличения числа судов, которые проходят через регион, а не в качестве результата несоблюдения стандартов безопасности. Для сравнения,

¹³ Heng Luo and others, “Using virtual reality to identify and modify risky pedestrian behaviors amongst Chinese children”, *Traffic Injury Prevention*, vol. 21, 2020, Issue 1 (January 2020), pp. 108–113.

¹⁴ United States of America, Department of Transport, Office of the Assistant Secretary for Research and Technology, “An automated speed enforcement system deployed in Korea reduced crash frequency by 28 percent and decreased crash fatalities by 60 percent”, Intelligent Transportation Systems Joint Program Office, 12–16 October 1998.

См. www.itsbenefits.its.dot.gov/its/benecost.nsf/ID/E3D512F0F38DD85285256B6000627E82?OpenDocument&Query=Home.

число судов, проходящих через Малакксий пролив, увеличилось с 71 359 в 2009 году до 85 030 в 2018 году, то есть увеличение на 2 процента в год. В основном аварии и инциденты на море происходили с общими грузовыми судами, при этом члены экипажа относились к категории наиболее пострадавших лиц.

26. В отличие от этого показатели безопасности национальных пассажирских паромных перевозок требуют дополнительного внимания. Приблизительно 2 000 человек погибают каждый год в результате аварий с пассажирскими судами во всем мире. Практически всех из них связаны с паромами на внутренних линиях. Подавляющее большинство этих аварий происходит в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Непригодные для перевозок суда, переполненность, недостатки эвакуационных систем, спасательного оборудования и протоколов поисково-спасательных работ – ряд ключевых вопросов, которые необходимо рассматривать в процессе повышения стандартов безопасности в регионе. С этой целью ЭСКАТО и Международная морская организация провели виртуальное совещание группы экспертов, проходившее 17 марта 2020 года. Принятая на нем Бангкокская декларация по улучшению безопасности внутренних паромных перевозок в Азиатско-Тихоокеанском регионе и по разработке типовых положений по безопасности внутренних паромных перевозок ознаменовала начало осуществления усилий по подготовке соответствующих планов действий и осуществлению программ укрепления потенциала в этой области.

III. Более общая перспектива по вопросам инклюзивного транспорта

27. По оценкам, в регионе ЭСКАТО 400 миллионов человек проживают в условиях крайней нищеты, или же менее чем на 1,90 долл. США в день. С учетом более высокого международного показателя бедности на уровне 3,20 долл. США в день численность бедного населения увеличивается до 1,2 миллиарда человек, или более чем четвертая часть от общей численности населения региона. Помимо финансовых мер показатели, касающиеся различных аспектов нищеты, свидетельствуют о том, что во многих частях региона большая доля населения не располагает доступом к базовым объектам инфраструктуры и обслуживания, включая транспорт.

28. Невыгодное положение в сфере транспорта, которое носит конкретный характер в отношении всей страны или региона, и невыгодное положение в социальной сфере, которое конкретно затрагивает отдельных лиц, домашние хозяйства и группы, непосредственно или косвенно взаимодействуют между собой, приводя к такому положению, которое обозначается понятием «транспортной нищеты», что еще больше осложняет ситуацию затрагиваемых людей. Результатом такого аккумулярования невыгодных видов положения является отсутствие доступа, которое, в свою очередь, приводит к социальной изоляции. Этот механизм объясняет, почему связанные с транспортом факторы лишения и географическая изоляция в наибольшей степени затрагивают уязвимые социально-экономические группы.

A. Связи с нищетой и неравенством: пространство для дальнейших стратегических мероприятий в сфере транспорта

29. «Транспортная нищета» трудно поддается измерению, и отсутствует какое-либо общепринятое определение. Более того, некоторые ставят под сомнение,

существует ли она в качестве отдельно взятого явления или же является лишь одним из проявлений нищеты. В целом, тот или иной человек может рассматриваться в качестве находящего в неблагоприятном положении с точки зрения обеспечения транспортными услугами в том случае, если для удовлетворения ежедневных базовых потребностей можно говорить о применимости по крайней мере одного из следующих условий:

а) отсутствует какой-либо транспортный вариант, пригодный для использования с учетом физического состояния и способностей человека;

б) существующие транспортные решения не охватывают пункты назначения, в которых люди могут удовлетворять свои повседневные потребности;

с) еженедельные затраты времени на поездки приводят к тому, что остаточный доход домашнего хозяйства не достигает официального прожиточного минимума;

д) людям приходится совершать поездки на протяжении чрезмерно большого времени, что приводит к нехватке времени или социальной изоляции;

е) существующие условия на транспорте являются опасными, неадекватными или нездоровыми.

30. Выявление и рассмотрение связи между транспортными мероприятиями и различными измерениями нищеты, доступности и неравенства дохода требуют обеспечить более систематические исследования и уделение внимания на политическом уровне. Отмечается отсутствие анализа по вопросу о том, каким образом и когда мероприятия в сфере транспорта могут содействовать сокращению масштабов нищеты и неравенства доходов в рамках существующей литературы, что оставляет значительные пробелы в знаниях для разработки транспортных стратегий. Несмотря на то, что связь между транспортной инфраструктурой и экономическим ростом хорошо определена, существуют мало свидетельств того, что экономический рост, связанный только с развитием инфраструктуры, впоследствии приводит к сокращению степени неравенства.

31. Обзор исследований, которые проводились для определения воздействия инфраструктуры на распределение доходов и неравенство, показывает, что в теоретической литературе отсутствует единое мнение о предсказуемой взаимосвязи. Направление взаимосвязи зависит от предположений в отношении характера инфраструктурных инвестиций и того, каким образом происходит финансирование; от вида рассматриваемых инфраструктурных услуг; секторов экономики и групп агентов или населения в рамках экономики; и от того, учитывалось ли различие между воздействием на доходы и воздействием на распределение богатства, среди прочих различий. Кроме того, практическая литература по этому вопросу также не содержит единого вывода о том, обеспечивает ли развитие инфраструктуры сокращение или увеличение масштабов неравенства. Поэтому наблюдается небольшой объем систематической информации о доступе к инфраструктурным услугам в отношении различных процентилей распределения доходов, будь то по времени или по странам, или об их стоимостной приемлемости.

32. Хотя реалистично инфраструктура может содействовать снижению степени неравенства, в то же время неравенство может затруднять процесс оказания инфраструктурных услуг малоимущему населению. Например, в тех случаях, когда отмечается значительное улучшение транспортной инфраструктуры и услуг, часто самые малоимущие слои общества не могут получать непосредственную выгоды от этого; наоборот, они могут маргинализироваться под воздействием внешних факторов, связанных с этим ростом. Одним из примеров являются темпы урбанизации в регионе. В Азии численность городского населения приближается к 50 процентам, хотя регион остается местом проживания самой большей части сельского населения мира. Структура новых городских центров в регионе включает значительную долю домашних хозяйств, находящихся в состоянии нищеты, которые расходуют более значительную долю своих доходов в процентах на транспорт и демонстрируют более низкие показатели владения транспортными средствами. Кроме того, отмечается тенденция снижения плотности городов под воздействием наличия моторизованных транспортных средств и районов с низкой плотностью застройки на окраинах городов. Как правило, это – бедные жилые районы, которые часто не располагают доступом к автодорожной инфраструктуре и связями с остальными районами города. Рост городов и снижение плотности приводит к увеличению протяженности поездок. Это осложняет характер поездок и затрудняет предоставление услуг общественного транспорта в отдаленных от центра городов районах.

33. Несмотря на значительные масштабы строительства дорог в городах региона, повышается степень их загруженности и снижаются средние скорости передвижения. Загруженность сказывается на всех участниках дорожного движения, и малоимущие люди часто вынуждены ходить пешком или передвигаться на велосипедах, а также в движущихся с низкой скоростью или переполненных автобусах без надлежащего учета их безопасности, надежности или комфортности. Хотя строительство сельских дорог может непосредственно идти на пользу бедным общинам, такие мероприятия по развитию городского транспорта, как строительство новых дорог, линий метро или других железнодорожных линий и специально выделенных полос для движения автобусов, часто предназначаются для снижения загруженности городских дорог по причине увеличения использования автомобилей и не всегда идет на пользу более бедным группам населения, за исключением тех случаев, когда учитываются соответствующие цели.

34. Еще один пример воздействия неадекватного транспорта на малоимущее население можно получить из региональных данных по материнской смертности, задача снижения которой была включена в цели в области устойчивого развития. В Азиатско-Тихоокеанском регионе средний показатель материнской смертности чрезвычайно высок и составляет 127 на 100 000 деторождений по данным Фонда Организации Объединенных Наций в области народонаселения. Исследователи обстоятельно изучили вопрос о том, каким образом неадекватный, физически недоступный или чрезмерно дорогой транспорт для поездок к базовым объектам здравоохранения и/или службам направления в больницы по-прежнему является одной из основных причин перинатальной смертности в регионе.

35. Вопросы транспорта накладываются на проблемы безопасности и предупреждения преступности, которые также в непропорционально большой степени затрагивают малоимущее население. Кражи велосипедов или мотоциклов приводят к утрате важного имущества людей и домашних хозяйств,

находящихся в состоянии нищеты. Отсутствие эффективных мер по обеспечению выполнения правил дорожного движения, предназначенных для защиты уязвимых участников дорожного движения, приводит к авариям и столкновениям. Преступность и домогательства на общественном транспорте, а также в период ожидания общественных транспортных средств являются одной из проблем во многих городах, особенно для женщин. Плохое освещение улиц сказывается на районах проживания населения с низким уровнем доходов в большей степени, чем на районах проживания населения с более высоким уровнем доходов и содействует ухудшению безопасности дорожного движения, а также прекращению передвижений после наступления темноты для многих людей, особенно для женщин, по причине опасений в отношении преступности или домогательств. непригодные пешеходные объекты, такие как необслуживаемые пешеходные туннели или мосты, могут также быть небезопасными.

36. Из этого следует, что транспортный сектор может делать больше для лучшего определения своей роли как средства сокращения масштабов нищеты и социальной изоляции. Однако одно лишь улучшение транспорта не может сократить масштабы нищеты. Хотя транспортные системы являются основой развития в условиях отсутствия конкретного акцента на вопросы сокращения масштабов нищеты и соответствующей более общей стратегии, они не могут обеспечить благосостояние, решить проблемы нищеты и увеличения неравенства, связанные с социальной мобильностью, или выполнить свою роль в качестве одного из ключевых механизмов в укреплении людского потенциала. Хотя социальная инклюзивность и изоляция должны рассматриваться в качестве процесса, а не фиксированного состояния, часто в ходе оперативных мероприятий забывается об их динамичном, взаимосвязанном и многоаспектном характере.

37. Для эффективного рассмотрения этих вопросов не только необходимо концептуально определить связи между нищетой и неравенством и транспортом, но также и получить и проанализировать соответствующую информацию и воплотить ее в стратегии и решения, касающиеся инвестиций. В регионе отмечается поразительное отсутствие данных по этому вопросу. Выводы и заключения могут экстраполироваться при помощи прокси-показателей и данных, получаемых из других сфер развития. Ввиду безотлагательной потребности ускорить прогресс в деле достижения целей в области устойчивого развития важно, чтобы региональное сотрудничество по вопросам транспорта учитывало прямые аспекты сокращения масштабов бедности в ходе осуществления транспортных мероприятий и чтобы были получены надлежащие данные и показатели для поддержки сотрудников, принимающих решения.

38. В этом контексте ЭСКАТО при финансовой поддержке Российской Федерации осуществляет в партнерстве с Российским университетом транспорта рассчитанный на период 2020-2021 годов проект, посвященный укреплению сотрудничества между научно-исследовательскими и учебными институтами транспорта и правительственными учреждениями по вопросам устойчивого развития транспорта в ряда стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Цель проекта заключается в создании региональной сети для обмена знаниями между этими институтами и учреждениями в регионе ЭСКАТО. Проект будет также включать разработку комплексной программы обучения и подготовки по вопросам устойчивого транспорта в целях непосредственного укрепления потенциала правительств для реализации стратегий и политики в сфере устойчивого транспорта. Более того, этот проект окажет непосредственное

воздействие на специалистов по вопросам транспорта и будет способствовать созданию базы квалифицированных людских ресурсов, которые могут в полной мере проводить оценку более широкого социального, экономического и экологического воздействия транспортной системы и услуг, а также использовать надлежащие новые технологии в ходе реализации стратегий и программ по вопросам устойчивого и инклюзивного транспорта.

В. Комплекс вопросов обеспечения безопасности дорожного движения и сокращения масштабов нищеты

39. Помимо смертельных случаев ежегодно в мире теряется порядка 3 процентов валового внутреннего продукта (ВВП) по причине дорожно-транспортных происшествий. По оценкам Всемирного банка, стоимость дорожно-транспортных происшествий для развивающихся стран составляет 100 млрд. долл. США в год с учетом утраты ВВП на 1-2 процента в год. В некоторых развивающихся странах оценочные потери ВВП достигают 6 процентов. Более того, согласно одному из сценариев Всемирного банка и Глобального механизма по вопросам безопасности дорожного движения, снижение наполовину случаев гибели и телесных повреждений по причине дорожно-транспортных происшествий в период 2014-2038 годов потенциально могло бы увеличить ВВП Таиланда на душу населения на 22 процента, Китая на 15 процентов, Индии на 14 процентов и Филиппин на 7 процентов¹⁵.

40. По данным ВОЗ, 93 процента всех смертельных случаев на дорогах происходит в странах с низким и средним уровнем доходов, в которых проживает 85 процентов населения мира и на которых, тем не менее, приходится лишь 60 процентов всех транспортных средств. Статистические данные показывают, что риск погибнуть в ходе дорожно-транспортного происшествия в три раза выше в странах с низким уровнем доходов по сравнению со странами с высоким уровнем доходов. Более того, транспортные условия и поведение в ходе поездок, касающиеся групп населения с более низким доходом, демонстрируют, как было обнаружено, чрезвычайно конкретные модели, которые сильно отличаются от соответствующих показателей по группам населения с более высоким уровнем доходов почти во всех странах мира. Конкретное признание этих различий имеет огромное значение для планирования и осуществления стратегий, которые могут снижать число смертей и телесных повреждений на дорогах.

41. Поэтому можно было бы утверждать, что, как и в случае с другими технологическими достижениями, ни выгоды, ни издержки моторизации не распределяются равным или справедливым образом и что существует прочная связь между нищетой и гибелью и телесными повреждениями на дорогах. Например, одно из исследований в Бангладеш показало, что смертность от телесных повреждений, полученных на дорогах, в два раза превышает показатели по самым малоимущим социально-экономическим группам по сравнению с самыми богатыми. Более того, исследование обнаружило, что меньше серьезно пострадавших малоимущих лиц получают возможность вернуться на свою работу и более 70 процентов потерявших своих членов малоимущих семей пострадали в результате снижения дохода после дорожно-транспортного происшествия. Еще одно исследование позволило отметить, что в Индии в большинстве малоимущих домашних хозяйств, члены которых пострадали в ходе дорожно-транспортных происшествий, по крайней мере один человек должен быть прекратить

¹⁵ World Bank, *The High Toll of Traffic Injuries: Unacceptable and Preventable* (Washington, D.C., 2017).

трудиться, – в основном женщины – для того чтобы ухаживать за родственником, что оказывает непосредственное экономическое воздействие в результате утраты доходов. Еще одно тематическое исследование в Республике Корея показало, что до 71 процента лиц, ставших инвалидами в результате дорожно-транспортных происшествий, столкнулись с утратой рабочих мест и значительная доля этих жертв оставалась без работы на протяжении продолжительного периода времени. Более того, 49,5 процента пострадавших на дорогах в Республике Корея были вынуждены продать принадлежащие им дома и переехать в арендуемое жилье. Подробное исследование в Камбодже позволило сделать вывод о том, что дорожно-транспортные происшествия приводят к утрате 21 процента доходов пострадавших семей.

42. Задача целей в области устойчивого развития заключается в рассмотрении таких факторов, которые приводят к нищете и увековечивают ее. Модель дорожно-транспортных происшествий показывает, что малоимущее население с большей степенью вероятности попадает в аварии и экономическое воздействие на жителей с низким уровнем доходов может быть более существенным, заставляя людей погружаться глубже в состояние нищеты или ограничивая их будущий экономический потенциал. С учетом того, что в значительной мере гибель и серьезные телесные повреждения на дорогах можно предотвратить, вопросы безопасности дорожного движения следует рассматривать в качестве одного из элементов стратегии сокращения масштабов нищеты на региональном, национальном и бытовом уровнях. Мероприятия секретариата и региональное сотрудничество по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения в настоящее время не на систематической основе рассматривают эту связь. С учетом наличия данных существует возможность для того, чтобы работа секретариата по вопросам безопасности дорожного движения стала включать анализ данных и соответствующие стратегические аспекты.

С. Инклюзивный транспорт для инвалидов

43. Почти 60 процентов из числа 650 миллионов инвалидов в мире проживают в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Существует большая вероятность того, что инвалиды сталкиваются с отрицательными социально-экономическими последствиями по сравнению с людьми без инвалидности, такими как менее высокий уровень образования, более плохое состояние здоровья, более низкие уровни занятости и более высокие показатели нищеты. Одним из основополагающих факторов в связи между инвалидностью и нищетой является ограниченный доступ к транспорту или невозможность использовать транспортные услуги. Отсутствие мобильности создает экономические и социальные последствия. В экономическом выражении большое число людей выбывают из отряда рабочей силы и поэтому не могут участвовать в деятельности национальной экономики. По оценкам Всемирного банка, потери по причине инвалидности в странах с низким уровнем доходов составляют 15-40 процентов ВВП. В социальной сфере нищета и плохое состояние здоровья, связанные с инвалидностью, затрагивают качество жизни не только самого инвалида, но также и всей семьи и общины в целом.

44. В Конвенции о правах инвалидов не содержится конкретной статьи о транспорте, однако признается его центральный характер для инвалидов в плане обеспечения доступа к целому ряду услуг. В Азиатско-Тихоокеанском регионе Инчхонская стратегия обеспечения реальных прав инвалидов в Азиатско-Тихоокеанском регионе служит основой для отслеживания прогресса по

вопросам, касающимся инвалидов в регионе, и включает цели в отношении доступа к транспорту. Создание безопасных, недорогих, доступных и экологически устойчивых транспортных систем для инвалидов, а также для других уязвимых групп населения – еще одна из ключевых задач целей в области устойчивого развития.

45. Значительная часть существующих исследований, как правило, проводит сравнение по вопросам использования транспорта инвалидами и не являющимися таковыми лицами, а не между различными группами инвалидов. Поэтому существует мало информации о том, что идет на пользу конкретным группам. С учетом нехватки данных по вопросу о транспортных недостатках применительно к инвалидам еще более сложной задачей может стать выявление соответствующих решений. Более того, проводится очень мало исследований по тем видам поездок, которые совершают инвалиды, видам транспорта, используемым ими, и их общему впечатлению от поездки. Поэтому специалистам по планированию и сотрудникам директивных органов требуется больше информации для понимания того, где, когда и почему им следует обеспечивать оптимальный объем инвестиций в повышение степени инклюзивности транспорта в интересах инвалидов. В таблице представлен ряд примеров мер по обеспечению инклюзивности транспорта в интересах инвалидов.

Устранение препятствий на пути мобильности

<i>Препятствия на пути мобильности</i>	<i>Инвалиды-колясочники</i>	<i>Лица, испытывающие трудности при ходьбе</i>	<i>Лица, страдающие от расстройств зрения</i>	<i>Лица, страдающие от расстройств слуха</i>	<i>Лица с неспособностью к обучению</i>	<i>Лица с расстройствами психического здоровья</i>
<i>Путь из дома до автобусной остановки/станции</i>	Надлежащие инвалидные кресла/коляски; гладкие поверхности; тротуары без преград	Гладкие поверхности; тротуары без преград; места отдыха	Тротуары без преград; тактильная маркировка на переходах	Визуальные указатели	Четкие знаки	Четкие знаки
<i>Доступ к транспорту</i>	Эстакада или лифт; приподнятая автобусная остановка; место на транспорте	Поручни; приподнятая автобусная остановка или автобус с низким полом	Цветовые контрасты на краях ступеней и поручнях	Визуальная информация	Ясная информация; сотрудники-помощники	Ясная информация; сотрудники-помощники
<i>На транспортном средстве</i>	Гладкие поверхности	Удобный доступ к местам; время подхода к месту до отхода транспортного средства	Удобный доступ к местам; объявление информации о следующей остановке	Визуальная информация о следующей остановке	Ясная информация о следующей остановке	Ясная информация, спокойная обстановка
<i>После высадки</i>	Тротуары без препятствий	Тротуары без препятствий; места отдыха	Тактильная маркировка; выделенные переходы	Ясная информация	Ясная информация и знаки	Ясная информация и знаки

Источник: на основе Инициативы преобразующей городской мобильности, *Disability Inclusive Public Transport: Practical Steps to Making Public Transport Disability Inclusive* (2019).

46. Следовательно, потребности инвалидов в мобильности должны учитываться в стратегиях развития транспорта и планирования городов с самого начала, поскольку внедрение элементов доступности является трудным и дорогостоящим. В целом акцент на инклюзивность по-прежнему оправдывает отход от акцента только на доступность – которая может определяться и проверяться на основе комплекса стандартов и других инструментов – к более общим обсуждениям вопросов инклюзивности. Однако решения должны обеспечивать уделение повышенного внимания адаптации окружающей среды, а не людей.

D. Гендерное равенство и расширение прав и возможностей женщин: транспорт отстает в достижении цели 5 в области устойчивого развития

47. Транспортная инфраструктура и услуги часто считаются гендерно нейтральными, однако на самом деле транспортные проекты, системы и услуги оказывают разное воздействие на женщин и мужчин. Традиционно транспортный сектор определяется в гендерном плане с учетом социально-экономических услуг, традиционного образа жизни, правового статуса женщин, их положения на рынке рабочей силы и их роли в процессе принятия решений¹⁶. Хотя, как правило, в регионе отсутствуют обширные данные по гендерной проблематике и транспорту, недавно Международный транспортный форум представил оценки, говорящие о том, что в Азиатско-Тихоокеанском регионе женщины заняты на менее чем 20 процентах рабочих мест в секторе транспорта и особо недопредставлены на руководящих должностях в сфере транспорта, логистики и инфраструктуры. Поэтому гендерные аспекты с меньшей вероятностью учитываются при принятии решений. Проектирование транспортных систем с учетом гендерных потребностей потребует в этой связи более систематического привлечения женщин к деятельности транспортного сектора и процессам принятия решений.

48. Большинство исследований по вопросам транспорта и гендера посвящены конечным пользователям и анализу вариантов и моделей мобильности; в основном это обусловлено наличием данных, которые делают такой подход более комплексным по сравнению с другими гендерными аспектами. Повседневная мобильность женщин стоит в центре внимания ученых, занимающихся гендерной проблематикой, поскольку они давно утверждали о том, что способность женщин быть мобильными оказывает непосредственное воздействие на их доступ к ресурсам и возможностям. Говоря другими словами, мобильность предоставляет возможности и, поскольку она делает это, расширение мобильности – это хорошо. Больше число женщин в регионе в настоящее время работают на большем удалении от своего дома, чем прежде. Поскольку продолжается процесс урбанизации и феминизации городской рабочей силы, городские системы общественного транспорта являются одним из наиболее продуктивных средств, позволяющих ученым рассматривать вопросы гендерной мобильности¹⁷. Хорошо задокументировано, что женщины, особенно в странах с низким и средним уровнем дохода, демонстрируют особые модели мобильности с учетом социально определяемых репродуктивных, продуктивных и общинных гендерных ролей.

¹⁶ Marie Thynell, “The quest for gender-sensitive and inclusive transport policies in growing Asian cities”, *Social Inclusion*, vol. 4, No. 3 (June 2016), pp. 72–82.

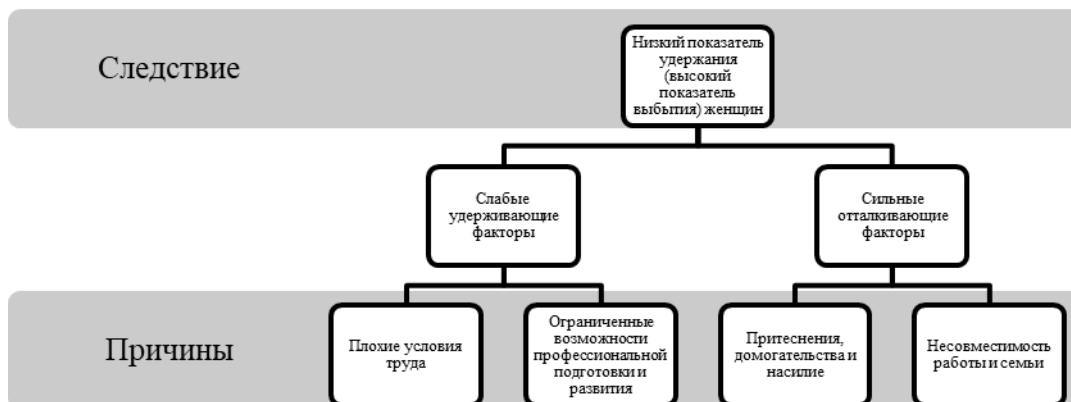
¹⁷ Anru Lee, “Gender, everyday mobility and mass transit in urban Asia”, *Mobility in History*, vol. 8, Issue 1 (January 2017), pp. 85–94.

49. Наиболее общим термином, используемым в отношении мобильности женщин, является «цепочка маршрутов», которая предполагает несколько коротких или комбинированных поездок, обычно на общественном транспорте, в целях достижения нескольких различных целей в кратчайшие сроки. Женщины могут отказываться от работы вдали от дома, если транспортная система не позволяет им своевременно добраться до места работы и обратно для выполнения своих домашних обязанностей или обязанностей по уходу за членами семьи или не предоставляет им достаточных возможностей и гибкости для передвижения с иждивенцами или домашними товарами. У них может не быть иного выбора, кроме как согласиться на менее оплачиваемую местную работу или на неформальные источники дохода ближе к месту их проживания. Гендерные различия в мобильности и доступе также зависят от стоимости транспортных услуг. Как правило, многие женщины в регионе располагают более ограниченным доступом к финансовым и другим ресурсам и/или получают меньше, чем мужчины.

50. На выбор женщинами конкретных механизмов мобильности также оказывают воздействие соображения безопасности, такие как возможность краж, нападений или сексуальных домогательств, жертвами которых женщины статистически становятся чаще, нежели мужчины. Связанные с гендерной проблематикой тенденции в сфере транспорта также могут быть подвержены воздействию социально-культурных обычаев и определяться ими, примером этого являются общества, где женщины, как правило, должны сопровождаться членами семьи. В то же время наблюдается все большее разнообразие моделей поездок женщин, что делает точные и регулярные оценки их поездок одним из ключевых шагов в рамках разработки учитывающих гендерные аспекты стратегий в сфере транспорта. Более того, хотя статистически женщины более подвержены авариям на дорогах, как правило, они ухаживают за теми членами семей, которые пострадали или стали инвалидами в результате автомобильных аварий, часто также становясь основным источником дохода домашнего хозяйства.

51. Для лучшего учета конкретных потребностей женщин как пользователей транспортному сектору потребуется привлекать, удерживать и подготавливать женщин на всех уровнях. Данные Международной организации труда (МОТ) говорят о том, что транспортный сектор демонстрирует одни из самых низких показателей удержания женщин на рабочих местах. Для решения этой проблемы необходимо уделять внимание специальной политике и законодательству, позволяющим рассматривать условия труда и стратегии транспортных компаний в области людских ресурсов, предназначенные для учета гендерной проблематики, предоставления возможностей для успешной деятельности и продвижения женщин по службе, устранения препятствий, с которыми сталкиваются женщины в сфере подготовки и образования, а также обеспечения социальной поддержки женщин, которые работают в транспортном секторе (диаграмма III).

Диаграмма III
Причинно-следственная связь низких показателей удержания женщин на рабочих местах в транспортном секторе



Источник: MOT, “Women in the Transport Sector”, Transport Policy Brief (2013).

52. Поэтому важно, чтобы исследования по гендерной проблематике и транспорту не ограничивались лишь конечными пользователями и предполагали более глубокий анализ транспортного сектора в качестве работодателя для женщин, в том числе в контексте руководящих должностей, так как это способствовало бы достижению цели создания более совершенных транспортных систем, которые в конечном итоге учитывали бы соответствующие гендерные аспекты. В этой связи стоит отметить важнейшее значение повышения качества статистики и дезагрегированных по признаку пола данных для обеспечения наличия процедур системного учета гендерной проблематики в транспортном секторе в рамках подготовки специалистов и при разработке и планировании сетей и услуг. Секретариат принимает меры по учету гендерной проблематики во всех своих мероприятиях. В этой связи полезной для достижения прогресса была бы поддержка государств-членов, особенно по вопросам как можно более широкой подготовки дезагрегированных по признаку пола данных по транспорту.

Е. Охрана здоровья, безопасность и социальная защита работников транспорта: рассмотрение задач предоставления достойной работы

53. Существующие транспортные стратегии и соответствующие мероприятия ЭСКАТО часто не учитывают воздействие стратегий и проектов транспортных систем на работников транспорта. Они сталкиваются с повседневными рисками, обусловленными авариями на дорогах, физическими опасностями, насилием, опасными оперативными ситуациями и подверженностью вредным веществам, прежде всего при перевозке опасных товаров, таких как химические вещества и горючие материалы. Эти работники оказываются в уникальном положении, поскольку их рабочим местом обычно является транспортное средство или судно; поэтому условия охраны здоровья и безопасности на их рабочем месте могут оказывать непосредственное воздействие на других пользователей транспортных средств и на общую общественную безопасность. Рыночное давление и необходимость повышать доход могут в некоторых случаях приводить к тому, что работники игнорируют существующие положения, касающиеся времени работы, или перегружают свои коммерческие транспортные средства, что приводит к отрицательным последствиям.

54. Как было определено МОТ, модели социальной защиты работников транспорта варьируются по региону. Это означает, что доступ к здравоохранению и пенсионному обеспечению, пособиям в случае болезни и производственной травмы и к семейным, материнским и связанным с инвалидностью льготам может быть не гарантирован для всех транспортных работников. В особо уязвимом положении находятся неформальные работники этого сектора, поскольку часто они не располагают доступом к механизмам социальной защиты и получают невысокую заработную плату, демонстрируя низкие показатели производительности, квалификации, использования технологий и капитала. Пандемия COVID-19 дополнительно усугубила это положение и поставила работников транспорта на передовые позиции в качестве важнейших участников борьбы с кризисом, а также в качестве особо уязвимой группы людей, нуждающихся в защите.

55. Признавая важность поддержки транспортных услуг и связей, правительства ввели строгие карантинные меры и другие медицинские требования в отношении работников транспорта, особенно в случае трансграничных транспортных операций. Это также ограничило передвижения и увеличило время ожидания при пересечении границ по причине проведения различных инспекций. По сообщениям, в Азиатско-Тихоокеанском регионе во время пандемии самые жесткие ограничения применялись к членам плавсостава. Несколько портов не разрешало им прибывать или выходить на берег для лечения или репатриации, что оказало значительное отрицательное воздействие на состояние их здоровья, а также условия труда. Поскольку трудности, с которыми сталкивались моряки продолжались, Международная морская организация приняла и распространила чрезвычайные руководящие принципы и протоколы и настоятельно призвала страны содействовать эффективной высадке, посадке и репатриации моряков.

56. Рабочие автомобильного транспорта, участвующие в международных перевозках, столкнулись с аналогичными условиями, а именно с закрытыми пунктами отдыха, увеличением времени ожидания на границах и с более продолжительным временем работы. Для обеспечения адекватного снабжения основными товарами в ходе пандемии многие правительственные учреждения приняли временные исключения, касающиеся часов работы водителей. Эта мера позволила снизить нехватку предметов снабжения, а также привела к повышению опасности, обусловленной усталостью водителей, с последующим возникновением рисков дорожно-транспортных происшествий.

57. Социальное дистанцирование – также является одной из проблем для водителей грузовиков, работников пунктов приемки и доставки, трудящихся сектора общественного транспорта и водителей такси. Несколько компаний и организаций общественного транспорта приняли специальные защитные стратегии и меры; однако отсутствие скоординированных и согласованных мер привело к возникновению целого ряда проблем, включая вопросы, касающиеся устойчивости сектора с учетом повышения степени уязвимости его рабочей силы, ухудшения условий труда и состояния производственной гигиены и безопасности в секторе.

58. Хотя в значительной мере эти вопросы регулируются под эгидой МОТ, для сотрудничества и взаимодействия государств – членов ЭСКАТО существует большое пространство для эффективного анализа данных проблем и их

рассмотрения в качестве составной части региональных стратегических направлений.

IV. Вопросы для рассмотрения Комитетом

59. Данные по безопасности дорожного движения в регионе говорят о том, что, с тем чтобы обратить вспять существующие в настоящее время тенденции, необходимы кардинальные и междисциплинарные мероприятия. Кроме того, существуют дополнительные возможности для полного понимания и использования потенциала деятельности по уменьшению масштабов нищеты для целей улучшения безопасности дорожного движения.

60. Более того, повышенное внимание также следует уделять тем аспектам транспорта и мобильности, которые касаются доступности, инклюзивности, равенства и гендера в рамках существующих транспортных стратегий на национальном и региональном уровнях. Хотя связь между транспортом и вопросами социального развития легко определяется, при более пристальном рассмотрении становится видно, что ей не уделяется достаточного внимания. Для исправления этого положения требуются значительные, постоянные и регионально координируемые усилия по учету аспектов социального развития на начальных этапах определения политики и принятия решений.

61. Наконец, региональное сотрудничество по вопросам безопасного и инклюзивного транспорта и мобильности должно происходить с использованием результатов конкретных и надежных исследований, данных и соответствующих методологий анализа, которые во многих отношениях отсутствуют в регионе. Поэтому важно улучшить статистику и данные по транспорту с разбивкой по признаку пола в качестве одного из средств обеспечения такого положения, при котором воздействие транспортных стратегий на социальное развитие можно определять и учитывать в усилиях по достижению целей в области устойчивого развития. Это имеет особое значение с точки зрения формирования надлежащей базы людских ресурсов в регионе, позволяющей в полной мере оценивать воздействие, позитивные элементы и компромиссы транспортных стратегий по всему спектру вопросов устойчивого развития.

62. В этой связи Комитет, возможно, примет следующие шаги:

a) предложит членам и ассоциированным членам принять участие в мероприятиях секретариата по улучшению исследований, сбора данных и подготовке, а также по распространению знаний и передовой практики по вопросам безопасности дорожного движения и настоятельно призовет членов и ассоциированных членов работать с секретариатом в связи с выявлением самых безотлагательных потребностей в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и рассматривать их на основе оптимального использования Фонда Организации Объединенных Наций по безопасности дорожного движения;

b) призовет членов и ассоциированных членов участвовать в соответствующих усилиях по разработке типовых положений о безопасности внутренних паромных сообщений и связанных с этим планов действий и мероприятий по укреплению потенциала;

с) рекомендует уделять более комплексное внимание социальным соображениям деятельности секретариата по транспорту, в том числе путем надлежащего учета итогов, касающихся безопасности и инклюзивности транспортной мобильности в рамках следующего этапа Региональной программы действий, который должен быть подготовлен в 2021 году.
