

# Борьба с гендерным насилием и домогательствами (ГНД) в общественном транспорте

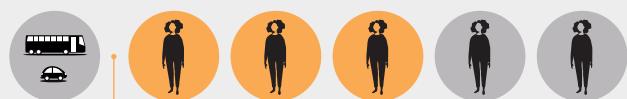


## Почему важно бороться с ГНД в транспортном секторе?

### Пользователи услуг / пассажиры

Системы общественного транспорта являются необходимым средством доступа к осуществлению базовых возможностей. Инвестиции в безопасную и хорошо спроектированную транспортную инфраструктуру могут расширить экономические возможности за счет повышения мобильности и улучшения доступа к более высокооплачиваемой работе, образованию и здравоохранению.

Однако предполагаемый и реальный риск насилия и домогательств может ограничить свободу передвижения женщин и девочек и лишить их равного доступа к рынкам и услугам. Опросы показывают, что пассажиры часто сталкиваются с угрозами и нежелательным поведением при использовании общественного транспорта.



Источник: данные [Gallup](#) по 143 странам

Переполненный общественный транспорт может привести к росту риска ГНД из-за небольшого расстояния между пользователями услуг, временности нахождения в транспорте и анонимности при совершении актов ГНД.

Исследование [системы метро Сан-Паулу](#) показало, что сексуальное насилие часто совершается на самых оживленных центральных станциях, в часы пик и на станциях, на которых регистрируются другие формы насилия и общественного беспорядка.

На [онлайн-карте безопасности "Free to Be"](#) транспортные узлы, станции поездов и автобусов обозначены как основные места совершения домогательств. В пяти городах (Дели, Кампала, Лима, Мадрид и Сидней) молодые женщины и девушки могут использовать геолокацию, чтобы поставить «хорошую» отметку в местах, где они чувствуют себя в безопасности, и «плохую» – где они не чувствуют себя в безопасности.

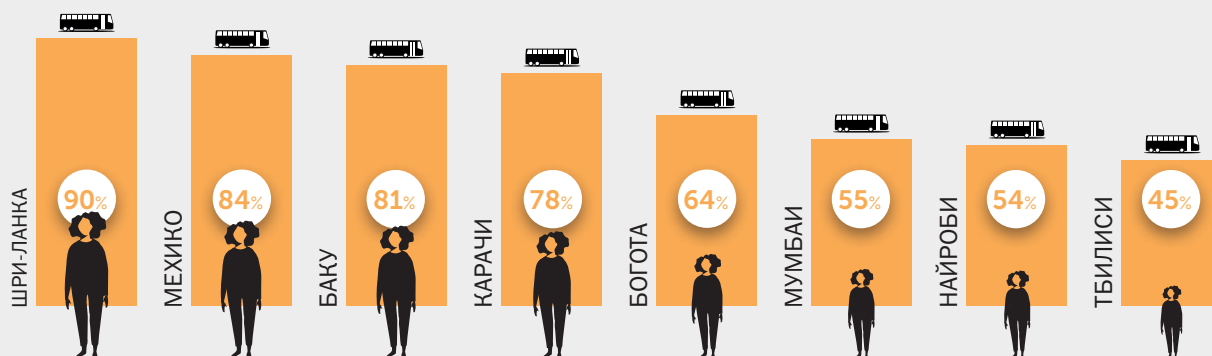
## Транспортные работники

Занятые в транспортном секторе женщины часто сталкиваются с высоким уровнем насилия и домогательствами со стороны коллег и начальников, а также общественности, отчасти потому, что транспорт – это сектор с преобладанием мужчин, в котором работа предполагает регулярный контакт с общественностью, а рабочие места часто меняются и отличаются изолированностью.



Источник: [Данные опроса Европейской федерации работников транспорта](#) по 24

## Женщины, сталкивающиеся с сексуальными домогательствами в общественном транспорте



Примечание: следует проявлять осторожность при сравнении городов, поскольку охват/методики опросов немного различаются.

Источники: [Sri Lanka, Baku, Karachi and Tbilisi](#); [Mexico City, Bogotá, Nairobi, Mumbai](#)



## Каковы преимущества борьбы с ГНД?

Решение проблемы гендерного насилия в общественном транспорте может иметь следующие преимущества:

- Повышается безопасность, а также физическое и эмоциональное благополучие работников и пассажиров, которые могут сталкиваться с насилием и домогательствами, быть их свидетелями или жить в страхе таких актов.
- Повышается прибыльность операторов, если клиенты чувствуют себя в большей безопасности. Согласно исследованию в Великобритании, количество пользователей общественного транспорта увеличилось бы на 10%, если пассажиры, особенно женщины, чувствовали себя в большей безопасности.
- Не наносится ущерб репутации транспортных компаний и защищаются их отношения с пользователями услуг, которые могут устроить протест или бойкот, если они посчитают, что безопасность не является приоритетом.
- Вырабатывается доверие потенциальных инвесторов, если они убеждены, что транспортная компания безопасна и надежна.
- Стимулируется экономический рост за счет роста мобильности женщин и доступа к экономическим возможностям, образованию и занятости.
- Повышается уровень здоровья и безопасности, что приводит к сокращению числа случаев невыхода на работу, текучести кадров и повышению производительности труда, что, в свою очередь, приносит финансовую выгоду транспортным компаниям.


## Каковы факторы риска?

Факторы риска, увеличивающие вероятность ГНД в общественном транспорте, включают:

- Плохое освещение, например, вокруг транспортных узлов, где пассажиры ходят пешком, а также вокруг остановок и платформ, где пассажиры ожидают транспорт.
- Помещения вне зоны видимости и без физического присутствия работников транспорта, таких как охранники или кондукторы, или без систем видеонаблюдения.
- Отсутствие аварийных кнопок для пассажиров и операторов.
- В условиях переполненности растет риск того, что пользователи станут жертвами физического насилия и сексуальных домогательств в часы пик.
- Отсутствие четкого кодекса поведения, который бы разъяснял работникам и пользователям транспорта, какое поведение приемлемо и как сообщать об актах ГНД и связанных с ними проблемах.

Риски также различаются в зависимости от типичных для страны или муниципалитета факторов, таких как отношение к женщинам в обществе, нормативно-правовая база и доверие к местным властям при расследовании обращений о сексуальных домогательствах или насилии (см. сопроводительную записку о новых передовых методах работы для частного сектора для дальнейших указаний по факторам риска).

## Что могут предпринять инвесторы и компании?

	Примеры отправных точек	Тематические исследования
 <b>Руководство и корпоративная культура</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Разработать в компании политические меры и процедуры для борьбы с ГНД, в том числе в структурах цепочек поставок (либо как отдельную стратегию, либо путем их интеграции в более широкую политику компании).</li><li>• Вовлечь пользователей транспорта в работу по разработке, внедрению и мониторингу политики.</li><li>• Привлечь специалистов к проверкам безопасности и опросам для сбора и мониторинга данных по ГНД.</li><li>• Увеличить число женщин в руководстве транспортных компаний.</li><li>• Внедрить системы мониторинга на самом высоком уровне для регулярной отчетности о ГНД.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Бангалор, Индия.</b> Автобусная компания "Bengaluru Metropolitan Transport Corporation" (BMTС) учредила <u>Комитет по безопасности женщин</u>, в состав которого вошли представители ассоциации пассажиров пригородных поездов, организаций гражданского общества и полиции. Комитет заказал опрос пользователей автобусов, который привел к установке систем видеонаблюдения в автобусах и на автобусных остановках, обучению мужчин, работающих водителями и кондукторами, по гендерной проблематике, а также целевому найму и обучению женщин, работающих водителями и кондукторами.</li></ul>



	Примеры отправных точек	Тематические исследования
 <p><b>Политика и процедуры</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Разработать кодекс поведения и протокол для решения проблемы ГНД для работников и пользователей общественного транспорта.</li> <li>Обеспечить открытость кодекса поведения для всех пользователей и работников транспорта.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Кения.</b> Комплекс инструментов для операторов общественных микроавтобусов ("Matatus") включает <a href="#">Руководство по обслуживанию клиентов</a>, призванный повысить безопасность женщин-пассажиров. В нем четко указано, что сексуальные домогательства недопустимы, и все обращения будут расследованы. В нем подробно рассказывается о том, как подать жалобу. Руководство отображается на экранах в автобусах и на автовокзалах.</li> </ul>
 <p><b>Механизмы рассмотрения жалоб и процедуры расследования</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Разработать систему конфиденциальной подачи жалоб, направления к специалистам и поддержки для работников.</li> <li>Внедрить процедуру безопасной и конфиденциальной подачи жалоб для пассажиров, при необходимости с использованием технологий.</li> <li>Предоставить возможность анонимной подачи жалоб.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Кито, Эквадор.</b> В рамках программы "Безопасные города" структуры "ООН-женщины" в Кито на станциях общественного транспорта были установлены киоски "<a href="#">Tell me Kiosks</a>", чтобы женщины могли обращаться за помощью к обученному персоналу и сообщать о случаях насилия. Водители также были обучены тому, как помочь женщинам, подвергшимся насилию или домогательствам, и как и куда сообщать о происшествии.</li> </ul>
 <p><b>Наем и оценка производительности</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Оценить и пересмотреть кадровую политику, тематические материалы и обучающие курсы для устранения любых препятствий при найме и сокращении текущих трудящихся на транспорте женщин.</li> <li>Оценить риск ГНД при приеме на работу и в производственных процессах.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Алма-Ата, Казахстан.</b> ЕБРР тесно сотрудничал с компанией общественного транспорта <a href="#">Алматыэлектротранс (АЭТ)</a>, для найма женщин водителями автобусов. Успешные стратегии найма включали новую политику и процедуры компании, активную работу с женщинами и их наем, новую систему рассмотрения жалоб и улучшенные условия как для женщин, так и для мужчин.</li> </ul>
 <p><b>Обучение и повышение осведомленности</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Периодически проводить обязательное обучение водителей и работников транспорта по гендерной проблематике и тому, как сообщать о случаях ГНД и разрешать их.</li> <li>Проводить кампании по повышению уровня осведомленности для предоставления пользователям транспорта информации, например о том, что является недопустимым поведением и как сообщить об инциденте.</li> <li>Использовать транспортную инфраструктуру, в т. ч. вывески и билеты, для более широкого распространения среди населения и общественных местах сообщений об изменении поведения с учетом риска ГНД.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Марракеш, Марокко.</b> Структура "ООН-женщины" работала с <a href="#">частной автобусной компанией "ALSA"</a> над включением вопроса о предупреждении сексуального насилия в учебные модули для водителей автобусов. В автобусах регулярно показывают видеоролики, направленные на борьбу с сексуальными домогательствами.</li> <li><b>Рио-де-Жанейро, Бразилия:</b> Всемирный банк и Управление по делам женщин штата установили <a href="#">электронные киоски</a> в поездах SuperVia для повышения осведомленности о ГНД. В первый год киоски предоставили информацию об услугах поддержки 53.700 пассажирам железнодорожного транспорта. Почти 40% пользователей сообщили о том, что подвергались той или иной форме насилия.</li> </ul>
 <p><b>Работа с подрядчиками и поставщиками</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Привлекать транспортных подрядчиков к обучению и повышению осведомленности.</li> <li>Включить оценку рисков по гендерной проблематике и вопросам безопасности в тендерный процесс для подрядчиков.</li> <li>Проверять подрядчиков на наличие в их биографии случаев, связанных с прекращением или приостановлением действия контракта ввиду недостаточных действий по предотвращению и реагированию на ГНД.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Ханой, Вьетнам.</b> В рамках проведения тендера на строительство <a href="#">Системы железных дорог метро Ханоя</a>, финансируемой АБР, подрядчики автовокзалов должны были включить в свои заявки социальные и гендерные аспекты. Подрядчик-победитель нанял специалиста по социальным и гендерным вопросам для предоставления регулярных отчетов совету по транспорту. В рамках проекта железных дорог был также предусмотрен тренинг по ВИЧ/СПИДу и борьбе с торговлей людьми для подрядчиков и местного населения.</li> </ul>



## Примеры отправных точек

## Тематические исследования



### Физический дизайн

- Установить камеры наблюдения и увеличить присутствие охранников на станциях и в поездах. От самих охранников потребуются обязательное соблюдение положений кодекса поведения, связанных с ГНД.
- Разработать процедуры, предотвращающие использование операторами систем видеонаблюдения камер для преследования или злоупотреблений в отношении пользователей и работников транспорта.
- Установить аварийные кнопки для пассажиров и водителей.
- Обеспечить и поддерживать в исправном состоянии освещение в темных местах, на остановках автобусов/метро и по пути к ним.
- Предоставлять информацию о маршруте, расписание и телефонные номера для экстренных случаев в режиме реального времени.
- Просить водителей автобусов разрешать пассажирам выходить между остановками и ближе к месту назначения в темноте.

- **Каир, Египет.** ЕБРР поддерживает [Египетские национальные железные дороги \(ЕНЖД\)](#) в борьбе с сексуальными домогательствами в поездах. Начиная с оценки гендерной проблематики и опроса 2000 пользователей железных дорог, в ЕНЖД определили ряд мер по повышению безопасности женщин, в том числе благодаря улучшению освещения, установке камер наблюдения, подготовке сотрудников службы безопасности на самых людных станциях и запуску горячей линии для клиентов. ЕНЖД также запустили учебный курс по гендерным вопросам для персонала и в настоящее время работают над кампанией по информированию общественности с целью предотвращения сексуальных домогательств.

## Ресурсы для решения проблемы ГНД в транспортном секторе

[Руководство VAWG по ресурсам в транспортном секторе](#), Всемирный банк, Глобальный институт по проблемам женщин, МФК, Международный центр исследований по проблемам женщин, 2015 год. Руководство по вопросам влияния насилия в отношении женщин и девочек на разработку программ в транспортном секторе.

[Защищенность и безопасность женщин: приоритет в общественном транспорте](#), Международный транспортный форум (МТФ), 2018 год. Отчет некоторых заинтересованных сторон МТФ о том, как проектировать системы общественного транспорта, отличающиеся безопасностью и надежностью для женщин.

["Что работает" в вопросе сокращения сексуальных домогательств и сексуальных преступлений в общественном транспорте на национальном и международном уровне](#), Британская транспортная полиция и Департамент транспорта, 2015 год. Экспресс-оценка передового опыта по сокращению сексуальных преступлений в общественном транспорте.

**Чтобы узнать больше, см. "Борьба с гендерным насилием и домогательствами: новая передовая практика для частного сектора".**

*Оговорка об отказе от ответственности.* Полнота, точность или актуальность информации, содержащейся в настоящих материалах, не подтверждается ни прямо, ни косвенно никакими заверениями, гарантиями или обязательствами. Social Development Direct, ЕБРР, Корпорация развития Содружества (CDC) и МФК не берут на себя ответственность или обязательства за использование или отказ от использования или доверие к любой информации, методам, процессам, выводам или суждениям, содержащимся в настоящем документе, и безоговорочно отказываются от какой-либо ответственности или обязательств за любые убытки, расходы или другой ущерб, возникший вследствие или в отношении использования данной публикации или доверия к ней. Открывая доступ к этой публикации, Social Development Direct, ЕБРР, CDC и МФК не предлагают и не предоставляют юридические или другие профессиональные услуги для или от имени какого-либо физического или юридического лица, а также не соглашаются выполнять какие-либо обязанности, которые другое физическое или юридическое лицо несет перед третьими лицами. Прежде чем действовать (или воздерживаться от действий) в соответствии с приведенными здесь инструкциями, следует обратиться за профессиональной консультацией к квалифицированным и опытным специалистам.

Распространение. ЕБРР, CDC и МФК поощряют распространение своей публикации, и читатели могут воспроизводить и распространять эти материалы в образовательных и некоммерческих целях при условии указания соответствующей ссылки на источник и оговорке об отказе от ответственности.

© Европейский банк реконструкции и развития 2020. Все права защищены. | © CDC [2020]. Все права защищены. | © Международная финансовая корпорация 2020. Все права защищены.

Подготовлено:



поддерживается:

