



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по статистике транспорта****Семьдесят вторая сессия**

Женева, 9–11 июня 2021 года

Пункт 4 предварительной повестки дня

**Трудности в области статистики, с которыми
сталкиваются государства-члены****Гендерные аспекты транспортной статистики****Записка секретариата****I. Справочная информация**

1. В последние годы гендерные аспекты транспортной статистики приобретают все большее значение. Например, во многих докладах о работе недавних сессий Международного транспортного форума прослеживается тезис о важности учета гендерных различий применительно к таким областям, как безопасность дорожного движения и проектирование автомобилей, безопасность на общественном транспорте, занятость на транспорте, различия в частоте и типах поездок, а также ряду других областей. Благодаря деятельности по сбору статистических данных о безопасности дорожного движения, осуществляемой Рабочей группой по статистике транспорта (WP.6), были собраны данные о смертельных случаях и травмах с разбивкой по полу пострадавших для ряда лет. Кроме того, вплоть до 2015 года через общий веб-опросник собирались данные о занятости железнодорожных работников с разбивкой по полу (затем сбор таких данных был прекращен из-за недостаточной доступности данных).

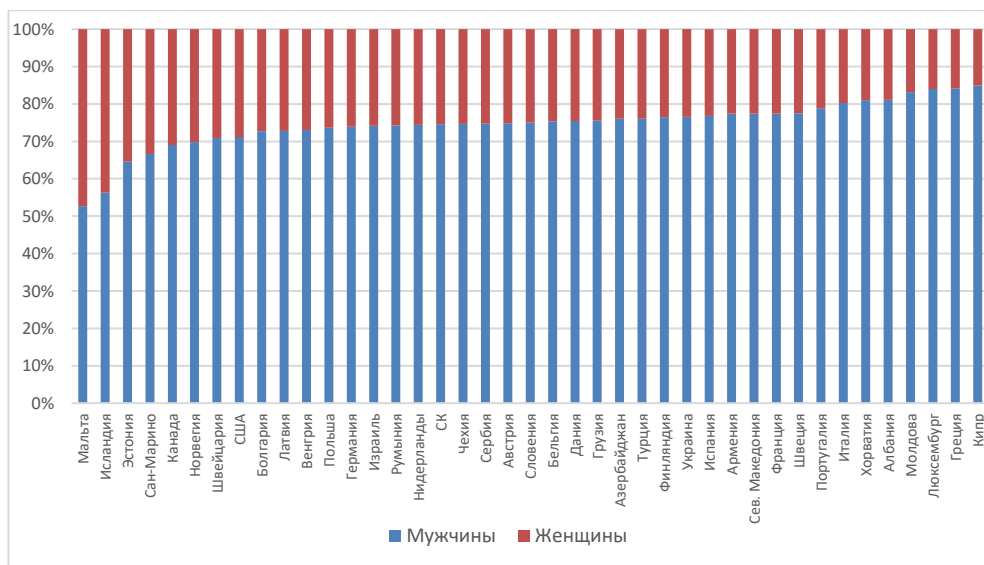
2. Далее в настоящем документе освещаются также некоторые представляющие интерес гендерные различия — в данных Европейской экономической комиссии (ЕЭК) и других источников, — с тем чтобы стимулировать обсуждение вопроса о совершенствовании включающих гендерные аспекты данных по транспорту в будущем.

II. Безопасность дорожного движения

3. Большинство смертей в результате ДТП приходится на мужчин. В 2017 году на мужчин пришлось 74 % смертельных исходов в регионе ЕЭК (в странах, сообщивших о такой разбивке). Эта разница по странам варьируется: от 53 % на Мальте до 85 % на Кипре.



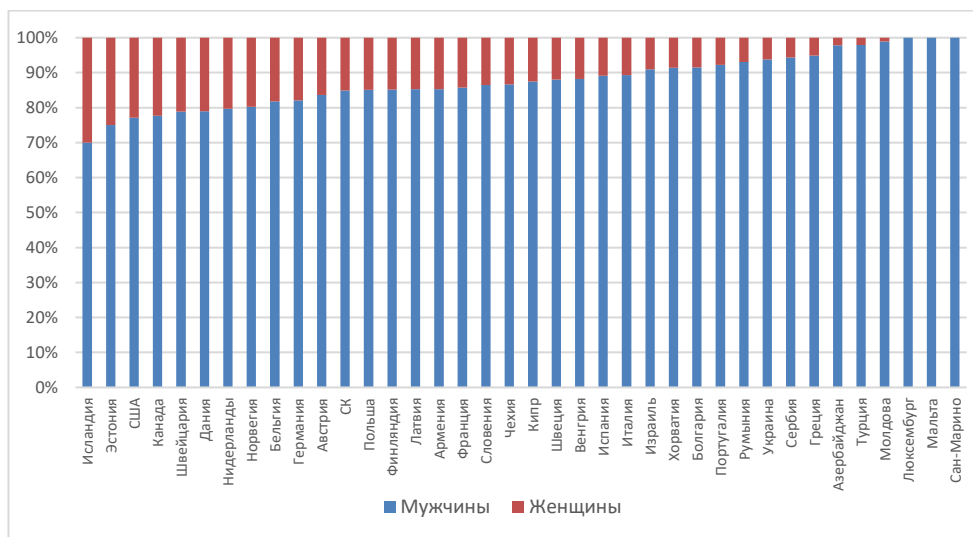
Рис. 1
Смертность в результате ДТП в разбивке по полу, по странам региона ЕЭК, для которых получены данные за 2017 год



Источник: База данных ЕЭК.

4. Если взять отдельно водителей автомобилей, то разница по половому признаку является еще более выраженной: в среднем по ЕЭК на мужчин приходится 83 % смертельных исходов среди водителей. На рис. 2 показан диапазон значений этого показателя, который варьируется от 70 % в Исландии до 100 % в нескольких странах (в которых общее число погибших невелико).

Рис. 2
Смертность водителей автомобилей в результате ДТП в разбивке по полу, по странам региона ЕЭК, для которых получены данные за 2017 год



Источник: База данных ЕЭК.

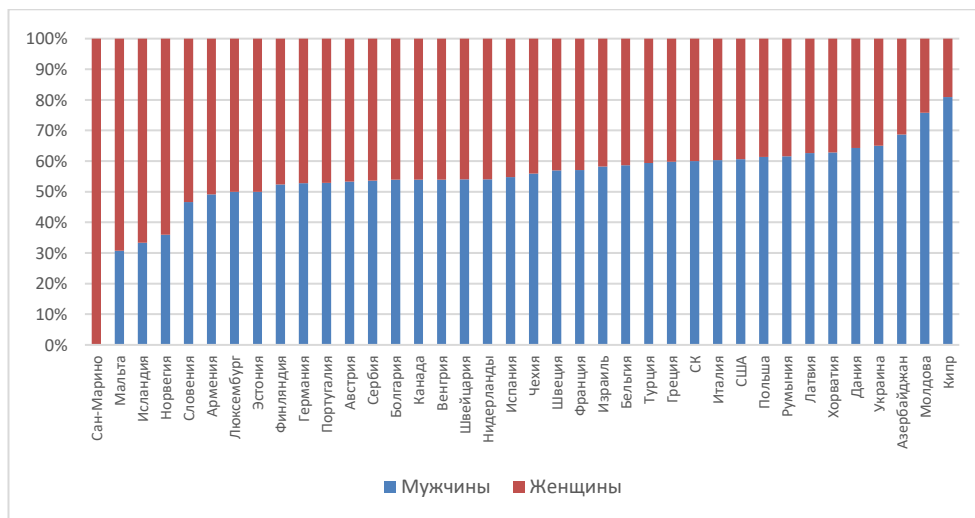
5. Столь сильная разница обусловлена рядом факторов. Так, мужчины обычно преодолевают на машине более длинные расстояния, чем женщины, и часто являются профессиональными водителями. Существуют также некоторые свидетельства того, что мужчины водят машину на более высоких скоростях и подвергают себя большему риску во время вождения, в том числе из-за вождения в нетрезвом виде (например, в Великобритании в 2018 году произошло 190 ДТП со смертельным исходом, когда установленное ограничение скорости было превышено водителем-мужчиной, и лишь

20 ДТП со смертельным исходом, когда ограничение скорости было превышено водителем-женщиной)¹.

6. Отмеченная выше разница между общим количеством смертельных исходов и смертностью среди водителей означает также, что межполовая разница менее выражена, когда речь идет о смертельных случаях среди пешеходов. Эта ситуация проиллюстрирована на рис. 3: доля погибших пешеходов-мужчин составляет в среднем 60 %, а при более сбалансированном диапазоне — от 30 % до 80 % (при исключении Сан-Марино в связи с очень низкими показателями).

Рис. 3

Смертность пешеходов в результате ДТП в разбивке по полу, по странам региона ЕЭК, для которых получены данные за 2017 год



Источник: База данных ЕЭК.

III. Личная мобильность

7. Количественная оценка того, в какой степени указанные различия связаны с уровнем транспортной активности индивида (в качестве водителя или пешехода), обнажает важность наличия данных о такой активности: либо в пассажиро-км, либо в пассажиро-поездках — с разбивкой по полу. Ведь даже без разбивки данные в пассажиро-км по пассажирам легковых автомобилей собирают лишь немногие страны. Те же страны, которые это делают, берут такие данные, как правило, из обследований поездок, что потенциально позволяет представить разбивку по полу. Однако в предстоящие годы, возможно, более целесообразным будет получение таких данных из новых источников данных (см. ECE/TRANS/WP.6/2021/4).

8. Помимо соображений безопасности дорожного движения, разбивка по полу для данных в пассажиро-км и пассажиро-поездках целесообразна и по многим другим причинам. Например, разбивка по полу для данных, касающихся выбора вида транспорта, расстояния поездки и цели поездки, позволяет лучше понять характер повседневных передвижений жителей.

9. Наглядным примером такой разбивки по полу могут служить результаты национального обследования поездок в Соединенном Королевстве. Эти результаты показывают, что мужчины преодолевают более длинные расстояния, в то время как женщины совершают большее количество поездок. С точки зрения политики, следствием данной ситуации является то, что, например, усилия по сокращению временных затрат на поездки на дальние расстояния могут не принести женщинам такой же пользы, как мужчинам. Напротив, такую пользу принесет работа по

¹ <http://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/reported-drinking-and-driving-ras51>.

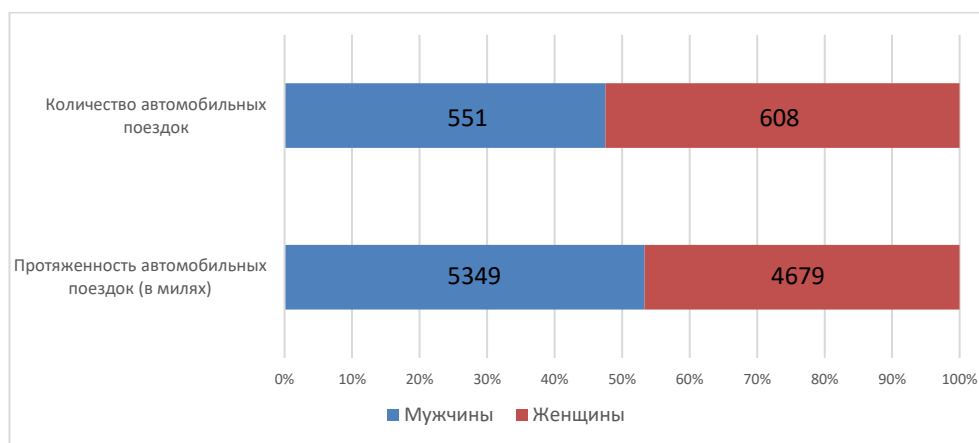
облегчению стыковок между поездками в различные места, например между поездкой домой, к месту работы, в местную торговую точку или поездкой до места учебы ребенка.

10. Подобных примеров можно найти множество в недавних публикациях МТФ, касающихся вопросов транспорта и гендера, причем приводятся даже данные по отдельным городам. Так, «женщины в Хельсинки в 2,6 раза чаще, чем мужчины, ездят на такси вместо поездок на машине/мотоцикле, в 2,4 раза чаще ездят на автобусе, более чем в два раза чаще ездят на поезде и в 1,7 раза чаще выбирают передвижение пешком или на велосипеде. Аналогичным образом женщины в Лиссабоне в 2,6 раза чаще, чем мужчины, выбирают такси вместо личного автомобиля, в 2,2 раза чаще выбирают автобус или трамвай и в 1,3 раза чаще — поезд»².

11. В приведенных выше примерах данные касаются мобильности и видов транспорта, однако очевидно, что модели мобильности во многом определяются владением транспортными средствами и их регистрацией. Другой пример из доклада о работе МФТ свидетельствует о том, что 70 % автомобилей в Швеции принадлежат мужчинам. Центральное статистическое управление Ирландии публикует³ данные о водительских удостоверениях в разбивке по полу, согласно которым водительские права имеют 92 % мужчин в возрасте 45–54 лет и только 85 % женщин.

Рис. 4

Данные о количестве и протяженности (в миллионах) автомобильных поездок в разбивке по полу



Источник: Национальное обследование поездок 2019 года в СК.

IV. Выводы

12. В настоящем документе очень кратко освещены преимущества, которые могут быть обеспечены в плане безопасности дорожного движения и личной мобильности благодаря получению более качественных гендерных данных. В будущем получение таких данных может быть облегчено за счет перехода к использованию новых источников данных для транспортной статистики. Рабочей группе предлагается проанализировать приведенные примеры, поделиться результатами своей собственной работы в области гендерной транспортной статистики и рассмотреть потенциальные будущие области сбора данных.

² <http://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/urban-travel-behaviour-gender.pdf>.

³ <http://www.cso.ie/en/releasesandpublications/ep/p-nts/nationaltravelsurvey2019/drivinglicences/>.