

Таким образом, повышение эффективности организации грузовых перевозок во многом обеспечивается осуществлением цифровой трансформации основных составляющих перевозочного процесса: системы организации перевозок, транспортных средств (подвижных составов) и транспортной инфраструктуры. Включение цифровых инструментов в данные области способствует организации централизованного управления движением на основе обеспечения электронного взаимодействия всех участников цепи поставок, а также стимулирует одновременный рост эффективности функционирования объектов инфраструктуры и повышение надежности транспортных средств (подвижных составов). В результате отмеченного наблюдается существенное сокращение эксплуатационных расходов, основанное на уменьшении трудоемкости управленческих операций, упрощении процесса обмена информацией и более эффективном обслуживании объектов инфраструктуры.

#### Список литературы

1 Digital transformation: A multidisciplinary reflection and research agenda / P. C. Verhoef [et al.] // Journal of Business Research. – 2021. – № 122. – P. 889–901.

УДК 629.06

### **ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ В ГОРОДСКОМ ПАССАЖИРСКОМ ТРАНСПОРТЕ С УЧЕТОМ ГЕНДЕРНЫХ АСПЕКТОВ**

*А. Э. ВОЛКОВА*

*Академия «Высшая инженерная школа»  
Российского университета транспорта (МИИТ), г. Москва*

В современном городе в связи с ростом урбанизации и автомобилизации населения большое внимание уделяется развитию общественного транспорта: наземного городского, рельсового, а также средств индивидуальной мобильности. В плотной городской застройке все больше людей предпочитают пользоваться общественным транспортом.

Каждый пассажир сталкивается с опасностью на транспорте. При этом согласно результатам исследования, проведенного Министерством транспорта Великобритании, существуют глубокие различия между мужским и женским восприятием опасности. Так, 62 % женщин испытывают страх на многоярусных автостоянках, 60 % – на железнодорожных платформах, 49 % – на автобусных остановках, 59 % – на пути от остановки до дома,

метро или станции ж/д. Для мужчин эти показатели составляют, соответственно, 31, 25, 20, 25 % [1].

Причин, по которым женщины ощущают опасность и страх сильнее мужчин, множество. В Калифорнии, в Институте транспорта Mineta Transportation Institute проводили несколько глубинных интервью, которые позволили выявить основные страхи женщин в общественном транспорте [1]. Многие опрошенные подчеркивали взаимосвязь безопасности в транспорте с другими вопросами, важными как для женщин, так и для мужчин – безопасность в транспорте связана с экономической безопасностью (то есть доступ к лучшим рабочим местам, лучшему образованию), что приводит к улучшению жилищных условий в окрестностях. Однако для женщин безопасный общественный транспорт наиболее важен для выполнения повседневных задач – у многих женщин нет машин, они пользуются наземным транспортом для того, чтобы добраться до магазина или отвезти ребенка в детский сад или школу. Это подтверждают и отечественные исследования в Москве. В 2020 году ТАСС проводил опрос, который подтверждает, что большинство пользователей общественного транспорта – женщины (личный автомобиль чаще всего выбирают мужчины – 22,7 % (против 18,3 % среди женщин), а вот общественным транспортом чаще пользуются женщины – 53,3 против 47,7 %) [2].

Реальность транспортных систем выявила закономерность: гендерный состав профессии планировщика привел к тому, что предпочтение отдавалось транспортным структурам, подходящим для мужчин среднего класса на автомобилях, поскольку сами планировщики принадлежали к этой социальной группе. При таком планировании игнорировался тот факт, что работающие женщины, в частности, могут иметь другой опыт и другие потребности в общественном транспорте.

Неизменный элемент, который присутствует при планировании любой транспортной сети – пешеходные маршруты. По статистике большинство пешеходов – женщины, а также большинство пешеходов с маленькими детьми, которым требуется коляска, тоже женщины. В 2015 году в Лондоне был проведен опрос, посвященный передвижениям. Среди респондентов, оценивших состояние дорог и тротуаров в момент их последнего пешего перехода как удовлетворительное, женщин было значительно меньше, чем мужчин – возможно, потому что женщины не только чаще мужчин ходят пешком, но и обычно вынуждены везти перед собой детскую коляску [3].

Еще одна проблема, с которой чаще всего сталкиваются женщины-пассажиры – необходимость составных маршрутов. Количество поездок, которые входят в классическое понятие «досуг» или «поездки по магазинам», которые ежедневно выполняют женщины для обеспечения необходимым семьей или для ухода за детьми, почти равно количеству поездок, связанных с работой. К примеру, в Лондоне женщинам чаще приходится

делать пересадки, так как система общественного транспорта здесь радикальная [3]. При сравнении дальности поездок из одного района в другой (по типично «женским» маршрутам, связанным с домашней работой или уходом за детьми) на каршеринге или автобусе, каршеринг является более выгодной по времени альтернативой. Из исследования, проведенного авторами статьи, видно, что порой поездка на личном автомобиле или каршеринге занимает в три раза меньше времени, чем на автобусе, где необходимо, помимо ожидания, сделать несколько пересадок. Такие короткие ежедневные поездки нагружают улично-дорожную сеть.

Помимо отсутствия уделения должного внимания пешеходным маршрутам и улучшению транспортной сети, существует еще одна важная проблема, с которой сталкиваются женщины в общественном транспорте, она же связана с острым ощущением «небезопасности».

В России не так много исследований на тему домогательств в общественном транспорте, однако в информационном поле достаточно жалоб, связанных с этой проблемой. К примеру, «Газета.Ru» проводила исследование в 2021 году, в ходе которого выявила домогательства как в трамваях Санкт-Петербурга, так и в автобусах в Саратове, Москве и других городах [4]. В декабре 2022 года такое исследование проводило издание MSK1, в мае 2023 года подобный материал выпустила и «Лента.Ru» [5, 6].

Психологи считают, что любое домогательство наносит вред здоровью, а также может привести к развитию тревожных расстройств. «Может развиться социальная фобия, боязнь езды в общественном транспорте, страх по отношению к противоположному полу, тревожно-депрессивные расстройства», – сообщает психотерапевт Владимир Дашевский. Это же подтверждают данные глубинных интервью, которые проводили авторы данного исследования – некоторые респондентки были вынуждены выбрать для себя профессию фитнес-тренера для защиты себя и других женщин от подобных ситуаций, другие отказывались от ношения юбок и платьев и даже пользования метро.

Открытые данные о харассменте в общественном транспорте, с которыми чаще всего сталкиваются женщины, отсутствуют – это связано, прежде всего, с отсутствием наказания за домогательства. В данном случае, принуждение к сексуальному деянию в общественном транспорте не может считаться «домогательством», поскольку чаще всего отсутствует шантаж, угроза уничтожением, повреждением или изъятием имущества. Сами пострадавшие отмечают, что не жаловались в полицию на данные события в связи с отсутствием правового поля, которое может как-либо их защитить.

Еще одна проблема отсутствия статистических данных о домогательствах – невозможность четко зафиксировать происходящее, поскольку камеры видеонаблюдения либо просто отсутствуют в салонах подвижного состава, либо не охватывают детально каждого пассажира.

Третья причина отсутствия статистики – стыдливость жертвы, боязнь оказаться в состоянии «сама виновата» и осуждения общества, сложность проживания психической травмы. Все это приводит к тому, что обоснования необходимости внедрения какой-либо защиты пассажиров от домогательств нет.

Авторами статьи был проведен опрос о социальных проблемах в городском транспорте. Примерно каждый 5 респондент сталкивается с ощущением небезопасности (21 %), из них большинство – женщины. Из всех респондентов большинство, к примеру, не сталкивалось с домогательствами в автобусах (42 %), но при этом большинство слышали о домогательствах в других видах транспорта, а лично сталкивались или видели со стороны 16 % (если речь идет об автобусах) и 31 % (если речь о других видах транспорта).

Из 33 % респондентов, которые готовы были рассказать подробности произошедшего, большинство сталкивались с домогательствами в настоящее время и нигде не обращались. Лишь один респондент обратился к психотерапевту и один – в полицию. Если просмотреть ответы каждого респондента и проследить аналогию, то все эти люди – женщины.

Согласно вышесказанному, с харассментом в общественном транспорте сталкиваются, в основном, женщины. При этом, согласно проведенному исследованию, чаще всего пассажирки не могут как-либо повлиять на объект, причиняющий дискомфорт – пассажиры, готовые закричать или уйти встречаются реже, чем те, кто находится в состоянии паралича.

Борьба с домогательствами – это не только про улучшение частной жизни конкретного человека. При решении проблемы гендерного насилия в общественном транспорте повышается безопасность, эмоциональное и физическое благополучие работников и пассажиров, прибыльность операторов (согласно исследованию, проведенному в Великобритании, количество пользователей общественного транспорта увеличилось бы на 10 %, если бы пассажиры, особенно женщины, чувствовали себя в большей безопасности) [7]. Также повышается доверие как у пассажиров, что улучшает репутацию транспортных компаний и перевозчиков, так и у инвесторов, а за счет повышения мобильности женщин стимулируется и экономический рост страны.

В качестве предложений, как снизить уровень домогательств в общественном транспорте, можно считать:

1 Улучшение освещения вокруг транспортных узлов – там, где пассажиры ходят пешком, а также вокруг остановок и платформ, где пассажиры ожидают транспорт.

2 Увеличение количества подвижного состава в пиковые часы, так как в условиях переполненности салона возрастает риск домогательства.

3 Создание четкого кодекса поведения, который бы разъяснял пассажирам и работникам транспорта, как сообщать об акте домогательства и связанных с ним проблемах.

4 Снижение количества помещений вне зоны видимости и без физического присутствия работников транспорта – охранников, кондукторов либо без систем видеонаблюдения.

5 Внедрение аварийных кнопок для пассажиров.

Выделение отдельных единиц подвижного состава негативно скажутся на удобстве пассажиров всех групп населения, экономической модели работы перевозчиков, и, следовательно, не являются целесообразными. По этой причине предлагается рассмотреть все вышеописанные пункты и их применение в РФ – прежде всего, улучшение освещения, увеличение камер видеонаблюдения, внедрение аварийных кнопок и создание кодекса поведения.

Оснащение подвижного состава дополнительным количеством камер и аварийными кнопками – один из вопросов решения указанной проблемы. Однако размещение и принцип работы аварийной кнопки должен предполагать определенную логику: необходимо защитить кнопку от незапланированных нажатий, оснастить ее звуковым и световым сигналом, создать связь между камерой и кнопкой. Поэтому предлагается создание кнопки, которая будет включать режим повышенного внимания при двойном касании. В случае, если на кнопку нажали дважды, срабатывает механизм включения звука и переключения камер видеонаблюдения на зону расположения кнопки. Звук на кнопке должен быть непривычным, резким (общий предел – от 20 до 20 тыс. Гц, с учетом затрагивания частоты у слабослышащих людей). Также необходимо наличие большого количества камер видеонаблюдения – для лучшего просмотра салона, так как сейчас либо камеры видеонаблюдения отсутствуют, либо их недостаточно для детального рассмотрения ситуации в салоне.

#### Список литературы

1 How to Ease Women's Fear of Transportation Environments: Case Studies and Best Practices [Electronic resource]. – 2009. – Mode of access : <http://transweb.sjsu.edu/sites/default/files/2611-women-transportation.pdf>. – Date of access : 08.05.2023.

2 ТАСС. Исследование: более 50 % москвичей используют общественный транспорт для поездок по городу [Электронный ресурс]. – 2020. – Режим доступа : <https://tass.ru/moskva/10093213/>. – Дата доступа : 06.05.2023.

3 Travel in London: Understanding our diverse communities. A summary of existing research [Electronic resource]. – 2019. – Mode of access : <http://content.tfl.gov.uk/travel-in-london-understanding-our-diverse-communities-2019.pdf>. – Date of access : 04.02.2023.

4 Россиянки пожаловались на домогательства в общественном транспорте. Исследование «Газеты.Ру» [Электронный ресурс]. – 2021. – Режим доступа : <https://www.gazeta.ru/social/2021/10/29/14150335.shtml>. – Дата доступа : 28.12.2022.

5 Откровенные истории москвичек о домогательствах в метро и автобусах. Что советуют юрист и психолог об этой социальной проблеме? Статья от MSK1.RU Москва онлайн [Электронный ресурс]. – 2022. – Режим доступа : <https://msk1.ru/text/incidents/2022/12/14/71893181/>. – Дата доступа : 09.05.2023.

6 Россиянки рассказали о случаях домогательств в общественном транспорте. Статья от Lenta.Ru [Электронный ресурс]. – 2023. – Режим доступа : <https://lenta.ru/news/2023/05/03/domogatelstva/>. – Дата доступа : 09.05.2023.

7 Women's Safety and Security. A Public Transport Priority [Electronic resource]. – 2018. – Mode of access : [https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/womens-safety-security\\_0.pdf](https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/womens-safety-security_0.pdf). – Date of access : 08.05.2023.