

Климатична справедливост, пол и транспорт



Транспортът или мобилността е важен аспект на съвременното общество, който улеснява икономическите дейности, социалните взаимодействия и достъпа до основни услуги. Той обаче е свързан със значителни разходи за опазване на околната среда, като глобалният транспортен сектор допринася за около 24 % от емисиите на CO₂. Настоящият информационен документ хвърля светлина върху различното влияние на транспорта върху хората с различен пол, примери за справедливост в това отношение и местата в европейските политики, в които не се отчита влиянието на пола.

Приблизително една четвърт от емисиите на CO₂ се дължат на транспортния сектор, като от 1990 г. насам приносят му непрекъснато нараства с около 1,7 % годишно, което подчертава спешната необходимост от прилагане на устойчиви решения. Въпреки усилията за ограничаване на емисиите, транспортният сектор продължава да е силно зависим от петролните продукти, които представляват близо 91 % от енергийното му потребление. Въпреки че автомобилният транспорт е основният източник на емисии на CO₂ в сектора, други видове транспорт, като товарните кораби и авиацията, също играят значителна роля за изменението на климата.

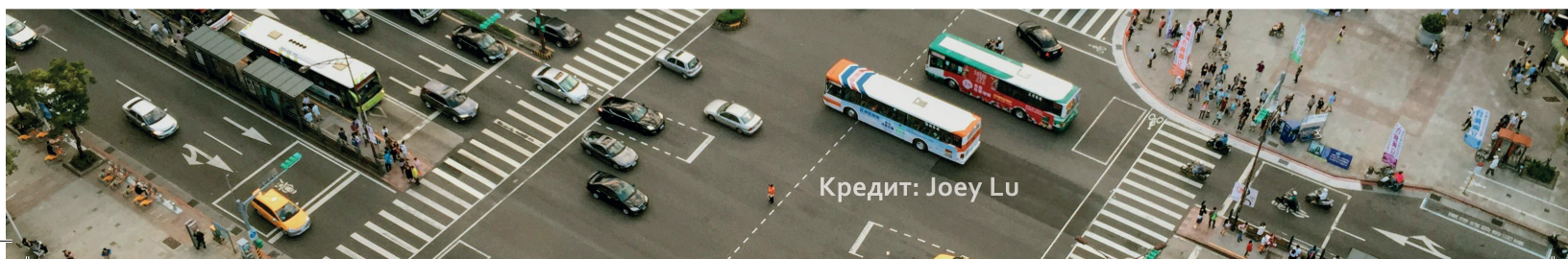
Глобалният транспорт на петрол и стоки играе ключова роля в капитализма и глобализацията, пряко свързана с експлоатацията на природни ресурси и работна ръка. Тази система е белязана от неравностойна динамика на обмена и йерархични трудови договорености, които често отразяват расови и полови предразсъдъци. Тя се поддържа от политиките за глобална търговия, в които Европейският съюз се стреми да даде възможност на европейските компании да преместват инвестициите си навсякъде по света и да експортират в редица сектори, за да се увеличи движението на стоки и услуги. Например селскостопанските субсидии и търговските политики на ЕС насърчават износа на селскостопански продукти с по-ниско качество на по-ниски цени за страните от Глобалния юг, като по този начин изпреварват местните земеделски производители, които се издържат от собствени средства и които често са жени, като същевременно допринасят и за увеличаване на емисиите на CO₂ чрез транспорта.

По данни на Международната организация на труда (МОТ) жените представляват приблизително 17% от работната сила в световния транспорт, като само 1-2% от тях са с морска професия. Европейската комисия съобщава, че жените съставляват 22% от работната сила в транспорта в ЕС. Увеличаването на представителството на жените при формулирането на политиките в транспортния сектор е от жизненоважно значение за удовлетворяване на нуждите на жените от мобилност. Поради тази причина е необходимо да се положат значителни усилия за приемане на систематичен анализ на пола и интегриране на принципа на равнопоставеност на половете във всички процеси на планиране и развитие на транспорта.

Що се отнася до потреблението на транспорт, проучванията показват значителни различия в моделите на мобилност между жените и мъжете (има много ограничени данни за моделите на мобилност с пресечни точки, включващи ЛГБТИК групи).

Сухопътен транспорт: високо замърсяване и значителен дисбаланс между половете

Моделите на индивидуална мобилност на мъжете са свързани с автомобилния трафик - мъжете представляват по-голямата част от ползвателите на автомобили и водачите на мотоциклети. За разлика от тях, жените представляват по-голямата част от ползвателите на (градски) системи за обществен транспорт и разчитат повече от мъжете на ходенето пеша. В Глобалния юг много жени не могат да си позволят никакви транспортни средства поради икономическото си положение, ролята им на детегледачки и опасенията им за безопасността. Достъпността без ограничения е друга грижа, например за жените с деца, възрастните хора или хората с увреждания, докато личната безопасност в транспорта често е грижа и на ЛГБТИК хората. Разбирането на тази (пресичаща се) динамика на половете заедно с по-широките въздействия на транспорта върху околната среда е от решаващо значение за разработването на ефективни политики и инициативи за смекчаване на изменението на климата и насърчаване на справедливия достъп до транспортни ресурси.



Кредит: Joey Lu

Сухопътният трафик е основният източник на емисии на CO₂ в транспортния сектор. Като се има предвид, че мъжете използват предимно автомобили и мотоциклети, техните модели на пътуване водят до по-високо потребление на енергия и въглеродни емисии в сравнение с жените. Проучванията в Европа показват, че жените проявяват по-голямо екологично съзнание, особено по отношение на използването на автомобили. От гледна точка на климатичната справедливост, намаляването на автомобилната мобилност по пътищата е наложително. Докато отдалечените селски райони в Глобалния юг могат да се възползват от подобрени пътни връзки (например по-добър достъп на момичетата и жените до образование, здравни услуги или продажба на селскостопанска продукция), експертите по градско планиране се застъпват за по-гъсто населени места, за да се намали необходимостта от нови пътища в Глобалния север. Концентрацията на населението в селата и градовете подпомага решенията за обществен транспорт и насърчава пешеходното придвижване, от което се възползват жените и лицата, които носят отговорност за полагане на грижи.

Жените и транспортът: от неплатените грижи до опасенията за безопасността

В световен мащаб жените полагат три четвърти от неплатените грижи, което води до по-сложни модели на пътуване за жените в сравнение с мъжете. Жените често предприемат по-кратки пътувания, но с многобройни задачи, като например да водят децата на училище, да изпълняват поръчки или да помагат на членове на семейството с ограничена подвижност. Съществуващите транспортни мрежи обаче отговарят предимно на нуждите за придвижване до работното място, като пренебрегват нуждите на жените от многобройни пътувания извън пиковите часове. Освен това съображенията за лична безопасност оказват значително влияние върху избора на жените за мобилност. Страхът от сексуален тормоз и посегателства кара жените да дават предимство на по-безопасни варианти на транспорт, дори ако те отнемат повече време. Това изостря времевите ограничения и "бедността от време" за жените, които имат задължения да полагат безплатни грижи.

Разликите между половете при използването на велосипеди и нови възможности за споделена мобилност в Европа са значителни. Проучванията показват, че мъжете карат велосипед значително повече от жените, като по-ниската степен на използване на велосипеди от жените се обяснява основно с опасения относно безопасността на движението. По подобен начин мъжете са склонни да използват новите услуги за мобилност, като например електронни скутери и споделени автомобили, в по-голяма степен от жените. Пречките пред жените да използват тези услуги включват опасения относно сигурността (напр. споделяне на превозни средства с непознати), наличността, сложността

(напр. тромави процеси на регистрация), цената и ограничения капацитет на превозните средства. Споделянето на велосипеди и електронни скутери често е неподходящо за превоз на деца, допълнителни пътници, детски колички, багаж или пазарски чанти. Освен това дизайнът на тези услуги често изглежда ориентиран към мъжете, като фактори като тегло на велосипедите или електронните скутери представляват предизвикателство за жените по отношение на маневреността.

Липса на интерсекционално съображение в европейската зелена сделка

Европейската зелена сделка има за цел да намали нетните емисии на парникови газове с поне 55% до 2030 г., като ключов компонент е "Стратегия за интелигентна и устойчива мобилност" (СИУМ). Въпреки че в стратегията се признават различията в заетостта, свързани с пола, в нея липсват предложения за интегриране на равенството между половете в политиките за мобилност и транспорт и не се разглеждат проблемите, свързани с безопасността на уязвимите лица, които използват обществения транспорт или работят в индустрията. Освен това критиците твърдят, че в политиката се дава прекалено голям приоритет на индивидуалната мобилност, като се насърчават електрическите автомобили пред обществения транспорт. Този подход задълбочава вредите за околната среда поради повишеното търсене на суровини като минерали и редки елементи за електронни устройства и батерии. Акцентът на стратегията върху моделите на мобилност на мъжете и средната класа и новият колониален екстрактивизъм допълнително затвърждават неравенствата и влошаването на околната среда.

Железопътният транспорт играе важна роля както за превоза на стоки, така и за превоза на пътници на дълги разстояния, като допринася само с 1% за емисиите на парникови газове в транспортния сектор, което го прави изключително устойчив. Въпреки това много държави са изправени пред предизвикателства при поддържането и подобряването на железопътната инфраструктура поради приоритизирането на използването на моторни превозни средства и авиация през последните десетилетия. Важно е също така да се отбележи, че при железопътния транспорт се наблюдава по-малка неравнопоставеност между половете при използването му в сравнение с всички останали видове транспорт. Независимо от това, продължаващите ценови различия представляват значителна пречка пред достъпността, особено за жените и маргинализираните групи. От ключово значение за изграждането на устойчив транспорт е приоритизирането на инвестиционни и политически инициативи, които подпомагат железопътната инфраструктура, като същевременно премахват вредните субсидии или данъчни облекчения, като например по отношение на керосина за авиацията.

Препоръки

- ⇒ ЕС и държавите членки следва да дадат приоритет на устойчивия и справедлив обществен транспорт, който отговаря на разнообразните нужди на жените и на други групи от хора, които нямат достъп до достатъчни услуги, като включат в разработването на политики подход, съобразен с пола.
- ⇒ Политиците и лицата, вземащи решения, както на правителствено равнище, така и в частния сектор, трябва да работят за увеличаване на представителството на жените в сектора на транспорта и в мобилността, като същевременно увеличават значимото участие на жените и лицата, полагащи грижи, в разработването на политиките в областта на климата и транспорта.
- ⇒ ЕС и държавите членки следва да пренасочат публичните инвестиции и субсидии от вредната за околната среда транспортна инфраструктура към по-чисти решения за обществена мобилност.
- ⇒ Правителствата следва да насърчават устойчивото потребление, основано на макроикономически политики, които насърчават повторното използване на материали и намаляват прекомерния световен транспорт на стоки и петрол. Част от тези политики са търговските политики, основани на правата на човека, екологичните стандарти и феминистката социална справедливост. ЕС и държавите членки следва да осигурят справедливо заплащане и условия на труд, заедно със строги екологични стандарти, за да насърчат по-устойчиви цикли на производство, транспорт и потребление.

Опитът на жените в системата на обществения транспорт в Голямо Кайро

“Проучванията посочват редица предизвикателства, пред които са изправени жените, включително нередовно обслужване, пренаселеност и постоянен риск от сексуален тормоз. Участниците призовават за разширяване на парка на обществения транспорт, за да се реши проблемът с пренаселеността и да се подобри надеждността. Необходими са системи за подаване на жалби, за да се гарантира, че нарушителите ще бъдат изправени пред съд. Необходими са безопасни, общодостъпни тротоари с подходящо осветление и витрини, които предлагат ефекта “око на улицата”, за да се подобри сигурността по време на ходенето до спирките и станциите на обществения транспорт.” (UN-Habitat, 2021 г.)

Неформален транспорт: пренебрегваните нужди на жените от мобилност

“Местните неформални транспортни услуги (...) осигуряват огромно покритие на услуги с голяма честота и на ниска цена. Местният неформален транспорт често е единствената налична услуга и предлага сравнително кратки разстояния пеша от началната до крайната точка. Въпреки необходимостта от тези услуги, тъй като местният неформален транспорт е извън правителствения контрол, той е слабо регулиран или изобщо не се регулира, което допринася за вариращи цени, небрежни закони за безопасност, труд и околна среда, и прекалено централизирани и претоварени маршрути. Подобно на официалните транспортни услуги, местният неформален транзит често е нечувствителен към сложните нужди на жените от мобилност, които надхвърлят тези на трудоспособните мъже. Пътуванията на жените не са толкова линейни и често включват повече спирки, отколкото тези на мъжете, например за да оставят децата си на училище, да наглеждат възрастните си родители или да вършат домакинска работа. Освен това жените разчитат повече на пешеходни маршрути и е по-вероятно да използват обществения транспорт извън пиковите часове. Жените също така имат по-малък достъп до частни превозни средства и е по-малко вероятно да притежават шофьорска книжка от мъжете. Накрая, жените съобщават и за редовни случаи на сексуален тормоз и нападения в местния неформален транспорт.” (Baskin, 2023 г.)

Направете така, че ценностите, ориентирани към грижата, да станат норма

“Трябва внимателно да се обмисли как да се отговори на интересите и нуждите на жените, без да се насърчават неустойчиви начини на транспорт. В индустриализираните страни решаващият въпрос е как да превърнем по-екологичното поведение на жените в еталон за всички - как да подкрепяме такова поведение, вместо да го възпрепятстваме и да принуждаваме жените да възприемат поведението на мъжете.” (GenderCC).



Co-funded by
the European Union

Автор: Claudia Thallmayer (WIDE Austria)

Редактор: Birgitte Hjerrild (KULU-Women and Development) et Emma Rainey (WIDE+)

Графичен дизайн: Stephanie Höglund (WIDE+)

Финансирано от Европейския съюз. Изразените възгледи и мнения обаче принадлежат изцяло на техния(ите) автор(и) и не отразяват непременно възгледите и мненията на Европейския съюз или на Европейската изпълнителна агенция за образование и култура (EACEA). За тях не носи отговорност нито Европейският съюз, нито EACEA.

Библиография

Badran, A., Mousallem, S., Sabek, Y., Mimano, C., Kost, C., Sorour, M., & El Deeb, N. (2021). A study on gender equity in Greater Cairo's public transport system. UN-Habitat & ITDP. <https://unhabitat.org/sites/default/files/2023/05/gender-report-221130-.pdf>

Baskin, A. (2023). Inequality in Cities: The Power of Data – Making Transport Systems in Africa More Equitable. URBANET. <https://www.urbanet.info/data-transport-systems-africa-equitable/>

European Commission. Women in Transport – EU Platform for Change. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues-equality-and-attractiveness-transport-sector/equality/women-transport-eu-platform-change_en

GenderCC. Transport, gender and climate change. <https://www.gendercc.net/gender-climate/transport.html>

Heffernan, R. Heidegger, P., Köhler, G., Stock, A., & Wiese, K. (2021). A Feminist European Green Deal. Towards an Ecological and Gender Just Transition. Friedrich-Ebert-Stiftung. <https://library.fes.de/pdf-files/iez/18990.pdf>

IEA. Transport. <https://www.iea.org/energy-system/transport>

ILO. (2013). Women in the Transport Sector. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/briefingnote/wcms_234882.pdf

Kendziorra, J., Barmann, M.N., Witee, A.T., & Kusanke, K. (2023). Gender and Mobility – A Literature Review on Women's (Non-)Use of Shared Mobility Services. Wirtschaftsinformatik 2023 Proceedings, 56(273). <https://aisel.aisnet.org/wi2023/56>

Ramboll. (2021). Gender and (smart) mobility. Green Paper. https://www.tinngo.eu/wp-content/uploads/2021/04/Gender-and-mobility_report.pdf

Ritchie, H. (2020). Cars, planes, trains: where do CO₂ emissions from transport come from? OurWorldInData.org. <https://ourworldindata.org/co2-emissions-from-transport>

Viswanath, K. (2023). Achieving a Better Future with Gender-Inclusive Transport and Mobility. SLOCAT Partnership. <https://slocat.net/achieving-a-better-future-with-gender-inclusive-transport-and-mobility/>

Women in Mobility. (2021). Female Mobility. <https://www.womeninmobility.org/femalemobility-en>

За проекта

“Климатична справедливост и неравенство на половете” е проект, финансиран от ЕС по програма “Еразъм+”, който стартира през декември 2022 г. и ще продължи три години. Проектът се ръководи от WIDE+ и транснационален консорциум от седем водещи партньори, сред които GenderCC, WIDE Австрия, GADIP, KULU Women and Development, Mundubat и Център за развитие на устойчиви общности. Основната цел е обучаемите да придобият инструменти, знания и методологии за разбиране и преодоляване на критичните връзки между неравенството на половете и климатичната криза.

Този информационен документ е част от поредица документи, които разглеждат конкретни теми, свързани с връзката между пола и климатичната справедливост. Той включва следните информационни документи:

- Пол и климатична справедливост
- Климатична справедливост, пол и енергия
- Климатична справедливост, пол и ЛГБТИК
- Климатична справедливост, пол и транспорт
- Климатична справедливост, пол и миграция
- Климатична справедливост, пол и екстрактивизъм

Можете да прочетете повече за проекта COPGendered на следния адрес: <https://wideplus.org/copgendered-project/>

