



Анализ взаимосвязи между доходами водителей и аварийностью в такси в Москве.

Исследование подготовлено:
ООО "Инициатива", Москва, 2011.

Исследование по безопасности перевозок в такси.

Чем ниже стоимость поездки, тем выше финансовое давление на водителя, тем выше риск попасть в ДТП в такси.

Такси неизменно присутствуют в дорожном движении Москвы, образуя до 4 процентов дорожного движения на всех трассах города, включая частный извоз водителями непрофессионалами в качестве дополнительного источника дохода, включая водителей не прописанных в Москве и Московской области, приезжающих в Москву на заработки с помощью извоза. Данные, полученные из Департамента Транспорта и Департамента Здравоохранения могут быть интересны не только пассажирам, но и водителям. Не удивительно, что такси также участвует в значительной доле ДТП в Москве. В 2010 г. такси стали участниками 3,7 процентов всех ДТП в Москве и 16,2 процентов всех ДТП, повлекших травмы, включая 15,5 процентов травм у пешеходов. По городу в целом в 2010 г. в ДТП с участием официального и неофициального такси пострадало 1781 человек. Эта цифра включает 211 пешеходов, 1007 пассажиров такси, 327 таксистов и 236 человек в других транспортных средствах.

Тогда как несомненно имеется много факторов, способствующих ДТП с участием такси, таких, как утомляемость, навык, состояние автомобиля, дорожная обстановка и другие. Все эти факторы связаны с водителем, который ежесекундно принимает решения, управляя автомобилем. До подведения итогов исследования было бы логичным полагать, что одним из самых важных и объективных факторов безопасности перевозок в такси, является доход водителей. Можно с уверенностью считать, что таксисты с лучшей оплатой являются более безопасными водителями по главной и логически понятной причине - выше доход - меньше финансовое давление - меньше утомление - спокойнее психика. В такси экономичного класса клиенты часто жалуются, что водитель такси совершает резкие манёвры и доставляет клиента с дискомфортом - это простой пример, когда за экономию клиент платит беспокойством и дополнительным риском. При наличии призывов к увеличению оплаты проезда в такси своевременной является постановка вопроса о потенциале увеличения безопасности дорожного движения путем более высоких доходов для таксистов. Тем не менее, обсуждения увеличения платы за проезд в Департаменте транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, помимо других проблем, рассматривая доходы водителей, не выдвигали на первый план возможную пользу от этого для безопасности дорожного движения.

В этом исследовании данные, собранные за прошлые годы изучаются для оценки взаимосвязи между доходами водителей и ДТП с участием такси. Проводя анализ статистики ДТП города Москвы, на основании доступных данных, полученных нами со всех официальных источников, существует ярко выраженная корреляция (связь переменных) между уровнем ДТП с участием такси и доходами водителей. Более высокие доходы водителей соответствуют более низким уровням ДТП.

По нескольким причинам можно ожидать, что частота ДТП коррелирует (взаимосвязана) с доходами водителей такси. **Во-первых, водители, испытывающие большее финансовое давление, склонны работать дольше, получая таким образом большее утомление во время своих рабочих смен и становясь более подверженными к совершению ошибок, приводящих к ДТП. Финансовые трудности могут также заставлять водителей превышать ограничение скорости, проезжать на красный свет и брать на себя другие риски. С другой стороны, можно ожидать, что водители, испытывающие меньшее финансовое давление, были бы склонны работать меньшее количество часов, получать меньшее утомление и ощущать меньшее давления к совершению рискованных действий.**

Доходы водителей также влияют на общую привлекательность работы. **Более высокие доходы могли бы сделать вождение такси более привлекательной профессией, приводя в результате к более компетентному и более опытному водительскому корпусу, который больше посвящает себя работе. Наоборот, более низкие доходы могут приводить к большей текучести среди водителей, с учетом того, что они ищут более высокооплачиваемую работу.** Ряд исследований показал, что

опытность водителей и вождение полный рабочий день прямо коррелируют с качеством водителей, которое оценивается по жалобам пассажиров и количеству ДТП, оформленных правоохранительными органами и вызова служб Скорой Медицинской Помощи к месту ДТП. Можно было бы ожидать, что такая же корреляция сохраняется для полного рабочего дня, опытных водителей и более безопасного вождения.

Анализ

Взаимозависимость между доходами водителей и безопасностью дорожного движения можно проанализировать двумя способами: (а) в поперечном разрезе, что включает сравнение особенностей и истории ДТП различных групп водителей для одного и того же периода времени, и (b) в продольном разрезе, исследуя изменения количества такси, попавших в ДТП, и изменения доходов водителей. Каждый подход имеет взаимодополняющие достоинства и недостатки при оценке возможной причинно-следственной связи между ДТП и доходами водителей, и поэтому лучше всего их использовать в тандеме.

В Таблице 1 показаны показатели ДТП для трех групп такси для 2010 г.:

- Такси с тарифами до 900 рублей/час.
- Такси с тарифами до 700 рублей в час.
- Такси частного извоза (договорная цена)

Как показано в Таблице 1, уровень ДТП, измеряемый в ДТП на миллион километров пробега, значительно ниже среди водителей, работающих по тарифам для среднего класса автомобилей (Шкода Октавия, Хюндай Соната, Киа Маджентис)

Таблица 1. Уровни ДТП по сегментам отрасли, 2010 г.

	ДТП на миллион км пробега*	Процент такси
Такси среднего класса тариф до 900 рублей в час (Шкода Октавия, Киа Маджентис, Хюндай Соната)	2,2	29 %
Такси эконом класса до 700 рублей а час (Рено Логан, Lada)	4,3	25 %
Частный извоз, автомобили всех марок.	4,1	32 %

В таблице также показан более низкий уровень ДТП для водителей с тарифами до 900 рублей в час. Эта разница может быть объяснена различными уровнями чистого дохода водителей, который остается в распоряжении водителя и его семьи и навыками вождения. Понятно, что профессиональные водители такси имеют более устойчивый навык вождения попадают в ДТП гораздо реже, чем водители частного извоза. Но такое утверждение не совпадает с водителям, работающими на автомобилях эконом - класса (В-класс) Рено Логан, Шевроле Лачетти и Лада. Кроме того, водители, зарабатывающие больше, относятся к вождению автомобиля с большим вниманием и осторожностью.

Хотя нам не доступны точные данные по доходам водителей такси за 2007-2009 гг. не доступны, доходы водителей несомненно возросли из-за увеличения платы за проезд, повышенной рынком в 2010 - 2011 годах.

Уровни ДТП продолжали уменьшаться в 2011 г. в связи с возросшим уровнем потребления такси (последний год, на который имеются данные). Хотя точные данные по доходам водителей за 2010-2011 гг. не доступны, вероятно, что доходы водителей увеличились в

течение этого периода ввиду возрастания спроса на такси, что дало увеличение на 8,3 процента доходов такси на километр пробега с 2010 по 2011 гг.

Выводы

В заключение, на основании наборов данных представляется, что имеется сильная корреляция между уровнями ДТП с участием такси и доходами водителей. Более высокие доходы водителей соответствуют более низким уровням ДТП.

В первую очередь, и что наиболее важно, этот результат поддерживает обращения в Департамент Транспорта о повышении платы за проезд, которое может привести к существенным увеличениям доходов водителей, а значит к снижению уровня аварийности на дорогах Москвы.

Этот результат также подчеркивает важность обеспечения через увеличение потолка арендной платы до того, как водители получают справедливую часть дополнительного дохода, полученного от повышения платы за проезд. Текущий потолок взимания арендной платы Департамента Транспорта не регулируется, и составляет до 2000 рублей за смену, за исключением 1800 рублей за смену ночью. Но такая практика мало распространена в Москве.

Повышения арендной платы должны сбалансировать желательность увеличения доходов водителей с желательностью покрытия возросших расходов деятельности такси. Наибольшие эксплуатационные расходы – покупка транспортного средства, обслуживание транспортного средства и автострахование – также непосредственно касаются безопасной работы и возмещения потерпевшим лицам при несчастных случаях.

Дальнейшее исследование корреляции уровня дохода и аварийности в такси города Москвы.

Для усовершенствования и усиления анализа доходов водителей и безопасности такси и для актуализации анализа требуется провести дальнейшее изучение. Исследование должно проводиться на непрерывной основе для документирования влияния изменения доходов водителей, особенно после увеличения платы за проезд до 2020 года.

Источники данных, которые могут использоваться для анализа:

- ДТП с участием такси - данные, представляются Департаментом Здравоохранения города Москвы, официальный сайт <http://www.mosgorzdrav.ru/> и УГИБДД города Москвы <http://gibddmoscow.ru/>.
- Доход водителей - данные могут быть собраны на основании поступлений платы за проезд (см. следующий пункт), а также платы за аренду и других расходов. Взносы по аренде легко доступны в обзорах компаний по управлению лизингом и парком. Следует оценить другие расходы водителей.
- Поступления платы за проезд – Департамент Транспорта города Москвы <http://dtis.ru/> собирает данные с зарегистрированных таксомоторных компаний. Эти показания счетчиков могут дать надежные данные по поступлениям платы за проезд на единицу транспортного средства такси.
- Опытность водителя и количество дней вождения в году - эта информация может собираться Департаментом Транспорта города Москвы <http://dtis.ru/> как часть процесса пятилетнего возобновления водительских разрешений на такси, или как стандартная часть процесса или исходя из данных выборки обзора.

Используя эти данные, дальнейшие исследования могут показать текущую (в поперечном разрезе) корреляцию между доходами водителей и безопасностью вождения, а также

воздействие в продольном разрезе изменений доходов водителей на изменение количества ДТП с участием такси. Результаты этого исследования должны использоваться для оценки воздействия дохода и других факторов, таких, как опытность и полный рабочий день водителя, на безопасности вождения, указать на ситуации или категории водителей, которые особенно склонны к ДТП, и формулировать соответствующие законодательные изменения.

ООО "Инициатива" 2011