

**Отчет**  
**по результатам ежегодного мониторинга**  
**значений страховых тарифов,**  
**применяемых при обязательном страховании**  
**гражданской ответственности перевозчика**  
**за причинение вреда жизни, здоровью,**  
**имуществу пассажиров, и их обоснованности,**  
**а также воздействие данного вида страхования**  
**на развитие субъектов предпринимательской**  
**деятельности в сфере транспорта**  
**за период с 2013 по 2018 год**

## Оглавление

1. Введение .....	3
2. Используемые данные. ....	3
3. Анализ данных .....	3
4. Анализ применения страховщиками тарифов .....	4
5. Определение размеров страховых тарифов .....	4
5.1. Оценка частоты наступления страхового случая .....	5
5.2. Оценка среднего размера возмещения .....	6
5.3. Оценка основной части нетто-ставки страхового тарифа .....	7
5.4. Оценка рискованной надбавки .....	7
5.5. Оценка страховых тарифов .....	8
6. Выводы об обоснованности действующих тарифов .....	8
7. Анализ влияния ОСГОП на развитие субъектов предпринимательской деятельности в сфере транспорта .....	9
8. Ограничения данных и допущения .....	10

## 1. Введение

С 1 января 2013 года вступил в силу Федеральный закон от 14 июня 2012 года № 67-ФЗ “Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном” (далее — Федеральный закон № 67-ФЗ).

Предельные (минимальные и максимальные) значения страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров (далее — ОСГОП) были установлены:

Постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2012 года № 1344 “Об утверждении предельных (минимальных и максимальных) значений страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров” (далее — Постановление № 1344) по договорам страхования, заключенным в течение периода с 1 января 2013 года по 17 февраля 2017 года;

Указанием Банка России от 31 октября 2016 года № 4175-У “О предельных (минимальных и максимальных) значениях страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров” (далее — Указание № 4175-У) по договорам страхования, заключенным с 18 февраля 2017 года.

В соответствии с частью 12 статьи 11 Федерального закона № 67-ФЗ Банк России проводит ежегодный мониторинг значений страховых тарифов, применяемых при ОСГОП, и их обоснованности, а также воздействия обязательного страхования на развитие субъектов предпринимательской деятельности в сфере транспорта.

Настоящий отчет содержит результаты мониторинга значений страховых тарифов, применяемых по ОСГОП в течение периода с 1 января 2013 года по 31 декабря 2018 года.

## 2. Используемые данные

Основным источником данных для проведения мониторинга значений страховых тарифов является статистика страховых организаций. Банком России использовались данные по договорам, убыткам и компенсационным выплатам по ОСГОП за период с 1 января 2013 года по 31 декабря 2018 года, предоставленные Национальным союзом страховщиков ответственности (далее — НССО).

Кроме того, дополнительно запрашивалась статистическая информация о числе перевезенных пассажиров, дифференцированная по видам транспорта и видам перевозок, а также данные о числе погибших и раненых на различных видах транспорта с разбивкой по видам перевозок. В частности, Банком России использовались следующие данные (далее — данные ведомственных источников):

1. информация о числе перевезенных пассажиров, количестве транспортных происшествий, численности погибших и раненых в них на железнодорожном транспорте, предоставленная ОАО “РЖД” и АО “ФПК”;
2. информация за 2004—2018 гг. о количестве транспортных происшествий и аварий, численности погибших и раненых в них на морском и внутреннем водном транспорте, представленная Ространснадзором;
3. сведения о дорожно-транспортных происшествиях, зарегистрированных на территории Российской Федерации за период 2004—2018 гг., представленные Министерством внутренних дел Российской Федерации;
4. сведения, представленные Федеральным агентством воздушного транспорта (Росавиация);
5. статистические данные Росстата, опубликованные на официальном сайте в информационно-телекоммуникационной сети “Интернет”, а также в информационно-аналитических бюллетенях, включая “Транспорт и связь”, “Транспорт в России”, “Основные показатели транспортной деятельности в России”, “Россия в цифрах”, и данные Единой межведомственной информационно-статистической системы (ЕМИСС).

## 3. Анализ данных

Информация, полученная от НССО, содержала более детализированную информацию, чем в разрезе по видам транспорта и видам перевозок, предусмотренным Постановлением № 1344 и Указанием № 4175-У. Для целей проведения мониторинга данные были агрегированы в группы в соответствии с указанными нормативными актами:

ТАБЛИЦА 1. ИНФОРМАЦИЯ, ПОЛУЧЕННАЯ ОТ НССО

	Вид транспорта и вид перевозок	Перевозки пассажиров	Количество происшествий	Число пострадавших
1	Железнодорожный транспорт — перевозки поездами дальнего следования	Данные НССО (2013—2018)	Данные НССО (2013—2018)	Данные НССО (2013—2018)
2	Железнодорожный транспорт — перевозки пригородными поездами	Данные НССО (2013—2018)	Данные НССО (2013—2018)	Данные НССО (2013—2018)
3	Воздушный транспорт — вне зависимости от вида перевозки	Данные НССО (2013—2018)	Данные НССО (2013—2018)	Данные НССО (2013—2018)
4	Морской транспорт — вне зависимости от вида перевозки	Данные НССО (2013—2018)	Данные НССО (2013—2018)	Данные НССО (2013—2018)
5	Внутренний водный транспорт — пригородные, внутригородские, экскурсионно-прогулочные, транзитные, местные маршруты перевозок и переправы	Данные НССО (2013—2018)	Данные НССО (2013—2018)	Данные НССО (2013—2018)
6	Внутренний водный транспорт — туристские маршруты перевозок	Данные НССО (2013—2018)	Данные НССО (2013—2018)	Данные НССО (2013—2018)
7	Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в междугородном и международном сообщении	Данные НССО (2013—2018)	Данные НССО (2013—2018)	Данные НССО (2013—2018)
8	Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в пригородном сообщении	Данные НССО (2013—2018)	Данные НССО (2013—2018)	Данные НССО (2013—2018)
9	Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в городском сообщении по заказам и автобусные регулярные перевозки в городском сообщении с посадкой и высадкой пассажиров в любом не запрещенном правилами дорожного движения месте по маршруту регулярных перевозок	Данные НССО (2013—2018)	Данные НССО (2013—2018)	Данные НССО (2013—2018)
10	Автомобильный транспорт — автобусные регулярные перевозки в городском сообщении с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок	Данные НССО (2013—2018)	Данные НССО (2013—2018)	Данные НССО (2013—2018)
11	Городской наземный электрический транспорт — перевозки троллейбусами	Данные НССО (2013—2018)	Данные НССО (2013—2018)	Данные НССО (2013—2018)
12	Городской наземный электрический транспорт — перевозки трамваями	Данные НССО (2013—2018)	Данные НССО (2013—2018)	Данные НССО (2013—2018)
13	Внеуличный транспорт — вне зависимости от вида перевозки	Данные НССО (2013—2018)	Нет данных	Нет данных

Далее для удобства изложения вместо наименований групп “вида транспорта и вида перевозок” в соответствии с Указанием № 4175-У будет использоваться соответствующий номер группы 1–13. При этом для целей оценки страховых тарифов группа 3 “Воздушный транспорт — вне зависимости от вида перевозки” разделена на 2 подгруппы: 3.1 — “Воздушный транспорт — самолеты” и 3.2 — “Воздушный транспорт — вертолеты”.

Данные, представленные НССО, были сопоставлены с аналогичными данными, представленными в 2017 году, и дополнительно проверены на непротиворечивость и адекватность. На основании вышеизложенного данные НССО были признаны соответствующими целям проведения мониторинга.

#### 4. Анализ применения страховщиками тарифов

Выборочная проверка по отдельным договорам, заключенным в период с 01.01.2018 по 31.12.2018, показала, что при заключении страховщиками договоров были применены тарифы, установленные в соответствии с Указанием № 4175-У.

#### 5. Определение размеров страховых тарифов

Определение размера страховых тарифов по ОСГОП предполагает оценку показателей на основе данных страховой статистики, а также официальных статистических данных федеральных органов исполнительной власти.

Методика расчета тарифа включает следующие этапы:

- оценка частоты наступления страхового случая по видам транспорта и видам перевозок в разрезе страховых рисков на основании статистической информации;
- оценка размера среднего возмещения по видам транспорта и видам перевозок в разрезе страховых рисков на основании статистической информации;
- оценка основной части нетто-ставки страхового тарифа по видам транспорта и видам перевозок и в разрезе страховых рисков;
- определение размера рисковой надбавки в целом по всем рискам и страховщикам, а также видам транспорта и видам перевозок;
- оценка страховых тарифов по видам транспорта и видам перевозок в разрезе страховых рисков.

### 5.1. Оценка частоты наступления страхового случая

В качестве базы для оценки частоты наступления страхового случая при причинении вреда жизни пассажира используются данные АИС НССО за весь период действия страхования ОСГОП: с 01.01.2013 по 31.12.2018 (далее – рассматриваемый период). На основе данных АИС НССО определяется число перевезенных пассажиров в течение рассматриваемого периода, число потерпевших, за которых были произведены фактические выплаты в течение рассматриваемого периода, и окончательное число потерпевших, оцененное с учетом заявленных, но неоплаченных и произошедших, но незаявленных случаев.

Для прогноза окончательного числа потерпевших построен треугольник (таблица 2) развития числа оплаченных убытков в течение рассматриваемого периода суммарно по всем видам транспорта / видам перевозок в части причинения вреда жизни:

ТАБЛИЦА 2. ТРЕУГОЛЬНИК РАЗВИТИЯ ЧИСЛА ОПЛАЧЕННЫХ УБЫТКОВ (НАКОПЛЕННЫМ ИТОГОМ) В ЧАСТИ ПРИЧИНЕНИЯ ВРЕДА ЖИЗНИ

Год оплаты \ Год происшествия	2013	2014	2015	2016	2017	2018
2013	57	111	119	122	123	126
2014	75	109	111	113	114	
2015	87	117	123	123		
2016	37	89	95			
2017	75	136				
2018	97					

в части причинения вреда здоровью (таблица 3):

ТАБЛИЦА 3. ТРЕУГОЛЬНИК РАЗВИТИЯ ЧИСЛА ОПЛАЧЕННЫХ УБЫТКОВ (НАКОПЛЕННЫМ ИТОГОМ) В ЧАСТИ ПРИЧИНЕНИЯ ВРЕДА ЗДОРОВЬЮ

Год оплаты \ Год происшествия	2013	2014	2015	2016	2017	2018
2013	935	1 885	2 006	2 038	2 056	2 063
2014	1 403	2 503	2 643	2 700	2 725	
2015	1 723	2 951	3 132	3 178		
2016	1 632	3 010	3 140			
2017	1 886	3 292				
2018	1 629					

и причинения вреда имуществу пассажиров (таблица 4):

ТАБЛИЦА 4. ТРЕУГОЛЬНИК РАЗВИТИЯ ЧИСЛА ОПЛАЧЕННЫХ УБЫТКОВ (НАКОПЛЕННЫМ ИТОГОМ) В ЧАСТИ ПРИЧИНЕНИЯ ВРЕДА ИМУЩЕСТВУ ПассажиРОВ

Год оплаты \ Год происшествия	2013	2014	2015	2016	2017	2018
2013	85	123	149	149	149	149
2014	66	98	103	104	105	
2015	199	254	259	259		
2016	47	77	77			
2017	100	145				
2018	90					

На основе треугольников развития числа оплаченных убытков в части причинения вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров, применяя метод стандартной цепной лестницы, рассчитываются средне-взвешенные коэффициенты развития и факторы развития для каждого квартала для применения далее в расчете. Итоговые коэффициенты представлены в виде таблицы 5:

ТАБЛИЦА 5. ИТОГОВЫЕ КОЭФФИЦИЕНТЫ РАЗВИТИЯ

Коэффициент	r1	r2	r3	r4	r5	r6
Жизнь	1,000	1,024	1,033	1,048	1,102	1,871
Здоровье	1,000	1,003	1,013	1,030	1,087	1,956
Имущество	1,000	1,000	1,004	1,006	1,072	1,503

Применяя полученные коэффициенты развития к числу оплаченных убытков, страховой случай по которым произошел в соответствующем квартале, получаем окончательное число убытков отдельно по рискам причинения вреда по жизни, здоровью и имуществу по видам транспорта и видам перевозок.

Частота наступления страховых случаев в части причинения вреда жизни/здоровья/имуществу пассажиров рассчитывается как отношение окончательного количества убытков по соответствующему виду транспорта / виду перевозок к числу перевезенных пассажиров по соответствующему виду транспорта / виду перевозок.

По данным АИС НССО (с 2013 по 2018 г.) число перевезенных пассажиров рассчитывается за соответствующий год, а число убытков определяется по году, в котором произошел страховой случай. В случае наличия тренда в динамике частоты наступления страхового случая в качестве окончательной частоты используется значение по функции тренда, соответствующее году, для которого проводится мониторинг тарифов. В случае отсутствия тренда в динамике частоты наступления страхового случая используется среднее значение частоты.

Итоговые расчетные данные по частоте наступления страховых случаев представлены в таблице 6:

ТАБЛИЦА 6. РАСЧЕТНЫЕ ЗНАЧЕНИЯ ЧАСТОТЫ НАСТУПЛЕНИЯ СТРАХОВЫХ СЛУЧАЕВ НА 1 МЛН ПАССАЖИРОВ

Группа согласно Указанию № 4175-У	Частота, на 1 млн пассажиров (жизнь)	Частота, на 1 млн пассажиров (здоровье)	Частота, на 1 млн. пассажиров (имущество)
1	0,0268	1,4154	0,080
2	0,0013	0,0275	0,0013
3.1	0,6180	1,3244	16,3354
3.2	17,7775	10,803	8,3298
4	0,6821	0,8910	0,3810
5	0,7392	0,7675	1,3265
6	0,7362	43,7410	–
7	0,5384	2,8693	0,2855
8	0,0176	0,4367	0,0085
9	0,0064	0,4790	0,0090
10	0,0025	0,2525	0,0024
11	0,0026	0,1676	0,0039
12	0,0008	0,1095	0,0017
13	–	–	–

Ввиду отсутствия данных по группе “Внеуличный транспорт – вне зависимости от вида перевозки” оценка страхового тарифа по группе не производилась.

## 5.2. Оценка среднего размера возмещения

Среднее возмещение в случае причинения вреда жизни фиксировано в законодательстве и составляет 2 025 000 руб. с учетом компенсации расходов на погребение. Для целей мониторинга тарифов данное значение не оценивается, в качестве среднего размера используется фиксированное значение.

Оценка среднего размера возмещения при причинении вреда здоровью и имуществу пассажира проводится на основе первичных данных АИС НССО за весь период действия страхования ОСГОП: с 01.01.2013 по 31.12.2018 (далее – рассматриваемый период). На основе данных АИС НССО определяется отдельно по риску причинения вреда здоровью и риску причинения вреда имуществу сумма оплаченного убытка, сумма окончательного убытка и окончательное число убытков.

Для определения суммы окончательного убытка по рискам причинения вреда здоровью и имуществу строится треугольник развития убытков в части причинения вреда здоровью (таблица 7):

ТАБЛИЦА 7. ТРЕУГОЛЬНИК РАЗВИТИЯ УБЫТКОВ (НАКОПЛЕННЫМ ИТОГОМ) В ЧАСТИ ПРИЧИНЕНИЯ ВРЕДА ЗДОРОВЬЮ

Год оплаты \ Год происшествия	2013	2014	2015	2016	2017	2018
2013	134 182 336	352 785 048	385 660 532	393 287 912	401 725 174	406 759 651
2014	198 529 298	435 313 491	473 966 023	487 218 201	494 241 213	
2015	269 015 541	522 380 205	582 319 775	591 949 537		
2016	229 131 796	530 299 572	572 789 550			
2017	322 882 729	605 235 268				
2018	257 747 746					

и в части причинения вреда имуществу пассажиров (таблица 8):

ТАБЛИЦА 8. ТРЕУГОЛЬНИК РАЗВИТИЯ УБЫТКОВ (НАКОПЛЕННЫМ ИТОГОМ) В ЧАСТИ ПРИЧИНЕНИЯ ВРЕДА ЗДОРОВЬЮ

Год оплаты \ Год происшествия	2013	2014	2015	2016	2017	2018
2013	1 080 919	1 579 236	1 870 236	1 870 236	1 870 236	1 870 236
2014	741 437	1 010 899	1 069 481	1 080 569	1 103 569	
2015	2 324 027	2 861 065	2 946 064	2 946 064		
2016	381 416	628 756	609 256			
2017	1 027 716	1 638 831				
2018	1 050 383					

На основе треугольников развития убытков, применяя метод стандартной цепной лестницы, рассчитываются средневзвешенные коэффициенты развития и факторы развития для каждого квартала для применения далее в расчете. Итоговые коэффициенты представлены в виде таблицы 9:

ТАБЛИЦА 9. ИТОГОВЫЕ КОЭФФИЦИЕНТЫ РАЗВИТИЯ УБЫТКОВ

Коэффициент	r1	r2	r3	r4	r5	r6
Здоровье	1,000	1,013	1,030	1,052	1,152	2,441
Имущество	1,000	1,000	1,008	1,010	1,079	1,499

Применяя полученные коэффициенты развития убытков к суммам оплаченных убытков, страховой случай по которым произошел в соответствующем квартале, получаем сумму окончательного убытка отдельно по рискам причинения вреда здоровью и имуществу по видам транспорта и видам перевозок.

Среднее возмещение в случае причинения вреда здоровью и имуществу оценивается как отношение суммы окончательных убытков к окончательному числу убытков по соответствующему году.

В случае наличия тренда в динамике среднего возмещения в качестве окончательного возмещения используется значение по функции тренда, соответствующее году, для которого проводится мониторинг тарифов. В случае отсутствия тренда используется среднее значение возмещения.

### 5.3. Оценка основной части нетто-ставки страхового тарифа

Основная часть нетто-ставки рассчитывается по каждому виду транспорта и виду перевозок в разрезе страховых рисков на основании оценок средней выплаты и частоты наступления страхового случая.

### 5.4. Оценка рисковой надбавки

Размер рисковой надбавки определяется как коэффициент вариации страхового возмещения, соответствующего отношению среднеквадратичного отклонения к ожидаемым выплатам страхового возмещения. При этом в расчетах полагалось, что оптимальным уровнем безопасности будет 98%. Определение размера рисковой надбавки проводится в целом по всем рискам и страховщикам, а также видам транспорта и видам перевозок.

Результат оценки коэффициента рисковой надбавки равен 1,070499632.

### 5.5. Оценка страховых тарифов

Оценка страхового тарифа произведена на основе полученных оценок основной части нетто-ставки страхового тарифа, размера рискованной надбавки, а также нормативно установленного размера расходов на ведение дела.

Оценка страховых тарифов произведена по видам транспорта и видам перевозок в разрезе страховых рисков.

Итоговые значения страховых тарифов приведены в таблице 10. Тариф указан на одного застрахованного в денежном эквиваленте (в рублях):

ТАБЛИЦА 10. СТРАХОВЫЕ ТАРИФЫ НА ОДНОГО ЗАСТРАХОВАННОГО, В РУБЛЯХ

Группа согласно Указанию № 4175-У	Жизнь, руб.	Здоровье, руб.	Имущество, руб.	ИТОГО, руб.
1	0,0753	0,2308	0,0015	0,3077
2	0,0037	0,0071	0,00003	0,0108
3.1	1,7398	1,2053	0,1009	3,046
3.2	50,0487	11,3088	0,2260	61,5835
4	1,9203	0,3268	0,0058	2,2529
5	2,0811	0,2753	0,0222	2,3786
6	2,0811	9,0180	0,0000	11,0990
7	1,5158	1,5157	0,0052	3,0367
8	0,0495	0,1213	0,0001	0,1709
9	0,0181	0,1197	0,0002	0,1380
10	0,0069	0,0567	0,0000	0,0636
11	0,0072	0,0374	0,0000	0,0446
12	0,0023	0,0246	0,0000	0,0269
13	–	–	–	–

### 6. Выводы об обоснованности действующих тарифов

Результатом мониторинга тарифов является сравнение оценок страховых тарифов, полученных в результате мониторинга, с действующими значениями тарифов.

В качестве критерия для формирования вывода об обоснованности действующих тарифов по ОСГОП используется отклонение результатов оценки страховых тарифов по сравнению с действующими тарифами.

Основные выводы по результатам проведения мониторинга страховых тарифов по ОСГОП по видам транспорта и видам перевозок приведены в таблице 11:

ТАБЛИЦА 11. ВЫВОДЫ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ПРОВЕДЕНИЯ МОНИТОРИНГА СТРАХОВЫХ ТАРИФОВ

Вид транспорта и вид перевозок	Необходимость пересмотра тарифа
Железнодорожный транспорт — перевозки поездами дальнего следования	Да
Железнодорожный транспорт — перевозки пригородными поездами	Да
Воздушный транспорт — самолеты	Да
Воздушный транспорт — вертолеты	Да
Морской транспорт — вне зависимости от вида перевозки	Да
Внутренний водный транспорт — пригородные, внутригородские, экскурсионно-прогулочные, транзитные, местные маршруты перевозок и переправы	Да
Внутренний водный транспорт — туристские маршруты перевозок	Нет
Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в междугородном и международном сообщении	Да
Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в пригородном сообщении	Да
Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в городском сообщении по заказам и автобусные регулярные перевозки в городском сообщении с посадкой и высадкой пассажиров в любом не запрещенном правилами дорожного движения месте по маршруту регулярных перевозок	Нет
Автомобильный транспорт — автобусные регулярные перевозки в городском сообщении с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок	Да



Вид транспорта и вид перевозок	Необходимость пересмотра тарифа
Городской наземный электрический транспорт — перевозки троллейбусами	Да
Городской наземный электрический транспорт — перевозки трамваями	Нет
Внеуличный транспорт — вне зависимости от вида перевозки	Нет

## 7. Анализ влияния ОСГОП на развитие субъектов предпринимательской деятельности в сфере транспорта

В связи с вступлением в силу Указания Банка России от 31 октября 2016 года № 4175-У “О предельных (минимальных и максимальных) значениях страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности перевозчика за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров” изменился размер заработанной страховой премии. Так, за период 2014–2016 годов объемы заработанной страховой премии изменялись незначительно. В 2014 и 2015 годах показатель составил 3,3 млрд рублей, в 2016 году увеличился на 5% и составил 3,5 млрд рублей. Однако в 2017 году снизился на 11% в сравнении с 2016 годом и составил 3,1 млрд рублей. В 2018 году заработанная страховая премия продолжила снижение еще на 15% и составила 2,6 млрд рублей.

Также необходимо отметить тенденцию к снижению размера страховой премии в расчете на одного перевезенного пассажира в целом с 0,27 руб. в 2013 году к 0,24 руб. в 2018 году.

ТАБЛИЦА 12. ДИНАМИКА СТРАХОВОЙ ПРЕМИИ В РАСЧЕТЕ НА ОДНОГО ПЕРЕВЕЗЕННОГО Пассажира в разрезе рисков (руб.)

Год	Риск_Жизнь	Риск_Здоровье	Риск_Имущество	Страховая премия по всем рискам
2013	0,02	0,24	0,01	0,27
2014	0,02	0,21	0,01	0,23
2015	0,03	0,25	0,01	0,29
2016	0,02	0,24	0,01	0,27
2017	0,05	0,17	0,001	0,22
2018	0,06	0,18	0,001	0,24

Для анализа воздействия обязательного страхования на развитие субъектов предпринимательской деятельности в сфере транспорта за 2018 год был рассчитан показатель доли стоимости страхования одного пассажира в средней стоимости одной поездки. Оценка данного показателя для морского, внутреннего водного транспорта, автобусных перевозок в пригородном сообщении и внеуличного транспорта ввиду отсутствия необходимой статистики о средней стоимости одной поездки не проводилась.

Показатель средней стоимости одной поездки по видам транспорта рассчитывался на основе данных Федеральной службы государственной статистики (РОССТАТ). При этом средняя стоимость поездки по виду “Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в междугородном и международном сообщении” оценивались в расчете на 50 км пути.

ТАБЛИЦА 13. ДИНАМИКА СТРАХОВОЙ ПРЕМИИ В РАСЧЕТЕ НА ОДНОГО ПЕРЕВЕЗЕННОГО Пассажира и доля стоимости страхования одного пассажира в средней стоимости одной поездки (руб.)

Вид транспорта и вид перевозок	Страховая премия в расчете на одного перевезенного пассажира (руб.)						Доля стоимости страхования одного пассажира в средней стоимости одной поездки за 2018 год
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
Железнодорожный транспорт — перевозки поездами дальнего следования	0,73	0,72	0,72	0,72	0,77	0,78	0,00182
Железнодорожный транспорт — перевозки пригородными поездами	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,05	0,00082
Воздушный транспорт — вне зависимости от вида перевозки	24,68	22,82	23,97	26,13	37,68	41,73	0,00795

Вид транспорта и вид перевозок	Страховая премия в расчете на одного перевезенного пассажира (руб.)						Доля стоимости страхования одного пассажира в средней стоимости одной поездки за 2018 год
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
Морской транспорт — вне зависимости от вида перевозки	7,44	7,55	7,65	7,54	12,95	9,58	Нет данных
Внутренний водный транспорт — пригородные, внутригородские, экскурсионно-прогулочные, транзитные, местные маршруты перевозок и переправы	1,02	0,92	0,92	0,90	1,60	1,63	Нет данных
Внутренний водный транспорт — туристские маршруты перевозок	24,32	19,07	18,89	19,27	14,69	11,78	Нет данных
Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в междугородном и международном сообщении	4,67	4,69	4,66	4,67	4,74	4,89	0,04157
Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в пригородном сообщении	0,85	0,85	0,85	0,85	0,46	0,45	Нет данных
Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в городском сообщении по заказам и автобусные регулярные перевозки в городском сообщении с посадкой и высадкой пассажиров в любом не запрещенном правилами дорожного движения месте по маршруту регулярных перевозок	0,35	0,36	0,36	0,36	0,20	0,19	0,00806
Автомобильный транспорт — автобусные регулярные перевозки в городском сообщении с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок	0,14	0,12	0,14	0,15	0,10	0,12	0,00506
Городской наземный электрический транспорт — перевозки троллейбусами	0,08	0,07	0,08	0,08	0,09	0,10	0,00112
Городской наземный электрический транспорт — перевозки трамваями	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03	0,00384
Внеуличный транспорт — вне зависимости от вида перевозки	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Нет данных

## 8. Ограничения данных и допущения

Основные ограничения, связанные с использованием данных приведены ниже:

1. Выводы о достаточности тарифов, установленных Указанием № 4175-У, основаны на отклонении результатов оценки страховых тарифов по сравнению с действующими тарифами. Методология определения достаточности тарифов приведена в разделе 6 настоящего отчета.

2. Ввиду отсутствия данных по группе “Внеуличный транспорт — вне зависимости от вида перевозки” вывод о достаточности и (или) пересмотра тарифов отдельно для данной группы сделать невозможно.

3. В связи с заметным различием частоты наступления страховых случаев при перевозках пассажиров на самолетах и вертолетах в ходе проведения мониторинга для оценки страховых тарифов группа “Воздушный транспорт — вне зависимости от вида перевозки” была разделена на две группы: “Воздушный транспорт — самолеты” и “Воздушный транспорт — вертолеты”. Для каждой группы отдельно, на основании страховых статистических данных, рассчитана частота наступления страховых случаев и средняя выплата.