

**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 2017 год**

## Содержание

1. Введение .....	3
2. Используемые данные .....	3
3. Анализ значений страховых тарифов, применяемых страховщиками .....	4
4. Методология проведения мониторинга страховых тарифов по ОСГОП .....	6
4.1. Методология проведения анализа убыточности .....	6
4.2. Методология построения вывода об обоснованности тарифов .....	7
4.3. Ограничения данных и методологии .....	8
5. Выводы по результатам проведения мониторинга страховых тарифов .....	8
6. Сравнение с результатами предыдущего мониторинга .....	10
6.1. Сравнение максимальной убыточности .....	10
6.2. Сравнение минимальной убыточности .....	10
7. Результаты проведенного анализа убыточности по ОСГОП .....	11
8. Анализ влияния ОСГОП на развитие субъектов предпринимательской деятельности в сфере транспорта .....	14

## 1. Введение

Настоящий отчет подготовлен в соответствии с частью 12 статьи 11 Федерального закона 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) и содержит результаты мониторинга значений страховых тарифов, применяемых при обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров (далее – ОСГОП), и их обоснованности, а также воздействия ОСГОП на развитие субъектов предпринимательской деятельности в сфере транспорта за период с 1 января 2013 года по 31 декабря 2017 года.

На основании части 3 статьи 11 Федерального закона № 67-ФЗ 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) были установлены предельные (минимальные и максимальные) значения страховых тарифов по ОСГОП.

В соответствии с пунктом 2 Указания № 4175-У оно вступило в силу с 18 февраля 2017 года. Таким образом, в период с 1 января 2013 года по 17 февраля 2017 года предельные (минимальные и максимальные) значения страховых тарифов по 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).

## 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 2017 года, предоставленные Национальным союзом страховщиков ответственности (далее – НССО).

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 (2013-2017)	Данные НССО (2013-2017)	Данные НССО (2013-2017)
2	Железнодорожный транспорт – перевозки пригородными поездами	Данные НССО (2013-2017)	Данные НССО (2013-2017)	Данные НССО (2013-2017)
3	Воздушный транспорт – вне зависимости от вида перевозки	Данные НССО (2013-2017)	Данные НССО (2013-2017)	Данные НССО (2013-2017)
4	Морской транспорт – вне зависимости от вида перевозки	Данные НССО (2013-2017)	Данные НССО (2013-2017)	Данные НССО (2013-2017)
5	Внутренний водный транспорт – пригородные, внутригородские, экскурсионно-прогулочные, транзитные, местные маршруты перевозок и переправы	Данные НССО (2013-2017)	Данные НССО (2013-2017)	Данные НССО (2013-2017)
6	Внутренний водный транспорт – туристские маршруты перевозок	Данные НССО (2013-2017)	Данные НССО (2013-2017)	Данные НССО (2013-2017)
7	Автомобильный транспорт – автобусные перевозки в междугородном и международном сообщении	Данные НССО (2013-2017)	Данные НССО (2013-2017)	Данные НССО (2013-2017)
8	Автомобильный транспорт – автобусные перевозки в пригородном сообщении	Данные НССО (2013-2017)	Данные НССО (2013-2017)	Данные НССО (2013-2017)
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 (2013-2017)	Данные НССО (2013-2017)	Данные НССО (2013-2017)

№	Вид транспорта и вид перевозок	Перевозки пассажиров	Количество происшествий	Число пострадавших
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 (2013-2017)	Данные НССО (2013-2017)	Данные НССО (2013-2017)
11	Городской наземный электрический транспорт – перевозки троллейбусами	Данные НССО (2013-2017)	Данные НССО (2013-2017)	Данные НССО (2013-2017)
12	Городской наземный электрический транспорт – перевозки трамваями	Данные НССО (2013-2017)	Данные НССО (2013-2017)	Данные НССО (2013-2017)
13	Внеуличный транспорт – вне зависимости от вида перевозки	Данные НССО (2013-2017)	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.

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.

Дополнительно использовалась 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, представленная ОАО “РЖД” и АО “ФПК”;
2. информация за 2004–2017 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 2000–2017 гг., представленные Министерством внутренних дел Российской Федерации;
4. сведения, представленные Федеральным агентством воздушного транспорта (Росавиация);
5. статистические данные Росстата, опубликованные на официальном сайте в 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 значений страховых тарифов, применяемых страховщиками

Анализ значений страховых тарифов, примененных страховщиками в период 18.02.2017–31.12.2017 и установленных в соответствии с Указанием № 4175-У, показал, что при заключении большинства договоров страховщиками были применены минимальные значения страховых тарифов, установленных Указанием № 4175-У.

Таким образом, данная практика соответствует практике, наблюдавшейся с 01.01.2013–17.02.2017 в период действия предельных (минимальных и максимальных) значений страховых тарифов, установленных Постановлением № 1344.

**Таблица 2. Распределение страховых тарифов в договорах, содержащихся в данных НССО по риску Жизнь за период 18.02.2017–31.12.2017**

	Группа согласно Указанию № 4175-У	Число договоров	Минимальный тариф
	Жизнь	1	9
2		28	96%
3		101	78%
4		331	85%
5		666	65%
6		78	55%
7		15418	97%
8		13098	91%

Жизнь	Группа согласно Указанию № 4175-У	Число договоров	Минимальный тариф
	9	5371	82%
	10	19 916	92%
	11	94	86%
	12	63	89%
	13	0	0%
	<b>Итого</b>	<b>55 173</b>	<b>92%</b>

**Таблица 3. Распределение страховых тарифов в договорах, содержащихся в данных НССО по риску Здоровье за период 18.02.2017-31.12.2017**

Здоровье	Группа согласно Указанию № 4175-У	Число договоров	Минимальный тариф
	1	9	100%
	2	28	96%
	3	101	79%
	4	331	82%
	5	666	66%
	6	78	56%
	7	15 418	97%
	8	13 098	91%
	9	5371	81%
	10	19 916	92%
	11	94	86%
	12	63	89%
	13	0	0%
<b>Итого</b>	<b>55 173</b>	<b>91%</b>	

**Таблица 4. Распределение страховых тарифов в договорах, содержащихся в данных НССО по риску Имущество за период 18.02.2017-31.12.2017**

Имущество	Группа согласно Указанию № 4175-У	Число договоров	Минимальный тариф
	1	9	100%
	2	28	46%
	3	101	40%
	4	331	73%
	5	666	59%
	6	78	54%
	7	15 418	97%
	8	13 098	90%
	9	5371	80%
	10	19 916	90%
	11	94	87%
	12	63	87%
	13	0	0%
<b>Итого</b>	<b>55 173</b>	<b>90%</b>	

## 4. Методология проведения мониторинга страховых тарифов по ОСГОП

Построение вывода об обоснованности страховых тарифов по результатам мониторинга значений страховых тарифов базируется на проведении анализа убыточности страховых тарифов за период 01.01.2013–31.12.2017.

В связи с тем, что в течение рассматриваемого периода предельные значения страховых тарифов были изменены, для целей мониторинга действующих страховых тарифов производились корректировки страховых тарифов, ранее применяемых страховщиками в период действия предельных (минимальных и максимальных) значений страховых тарифов, установленных Постановлением № 1344 (период 01.01.2013–17.02.2017 гг.).

### 4.1. Методология проведения анализа убыточности

В связи с недостаточной детализацией данных для целей анализа убыточности виды транспорта и виды перевозок, выделяемые Постановлением № 1344 и Указанием № 4175-У, были объединены следующим образом:

Таблица 5. Группировка для целей проведения мониторинга

№	Вид транспорта и вид перевозок согласно Постановлению № 1344 и Указанию № 4175-У	Наименование “тарифной” группы, построенной для проведения мониторинга
1	Железнодорожный транспорт – перевозки поездами дальнего следования	Железнодорожный транспорт – перевозки поездами дальнего следования
2	Железнодорожный транспорт – перевозки пригородными поездами	Железнодорожный транспорт – перевозки пригородными поездами
3	Воздушный транспорт – вне зависимости от вида перевозки	Воздушный транспорт
4	Морской транспорт – вне зависимости от вида перевозки	Морской транспорт
5	Внутренний водный транспорт – пригородные, внутригородские, экскурсионно-прогулочные, транзитные, местные маршруты перевозок и переправы	Внутренний водный транспорт
6	Внутренний водный транспорт – туристские маршруты перевозок	
7	Автомобильный транспорт – автобусные перевозки в междугородном и международном сообщении	Автобусы
8	Автомобильный транспорт – автобусные перевозки в пригородном сообщении	
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	
10	Автомобильный транспорт – автобусные регулярные перевозки в городском сообщении с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок	
11	Городской наземный электрический транспорт – перевозки троллейбусами	Троллейбусы
12	Городской наземный электрический транспорт – перевозки трамваями	Трамваи
13	Внеуличный транспорт – вне зависимости от вида перевозки	Внеуличный транспорт

При проведении мониторинга тарифов для всех рисков была проведена оценка минимальной и максимальной убыточности. Оценка минимальной и максимальной убыточности для всех групп и всех рисков проводилась на основании данных НССО и предположения, что информация обо всех произошедших убытках известна.

Оценка минимальной и максимальной убыточности проводилась по формулам:

$$LR_{\min} = \frac{\text{выплаты} + \text{ЗУ}}{\text{ЗП}}, \quad LR_{\max} = \frac{\text{выплаты} + \text{ЗУ} + \text{РПНУ}}{\text{ЗП}}, \text{ где:}$$

$LR_{\min}$  – минимальная убыточность по группе для указанного риска;

$LR_{\max}$  – максимальная убыточность по группе для указанного риска;

Выплаты – выплаты по группе для указанного риска;

ЗУ – заявленные убытки по группе для указанного риска (по состоянию на 31.12.2017);

ЗП – заработанная премия по группе для указанного риска;

РПНУ – резерв произошедших, но незаявленных убытков по группе для указанного риска (по состоянию на 31.12.2017).

Оценка РПНУ была получена с помощью цепочно-лестничного метода на основании треугольника развития заявленных убытков по соответствующим группе и риску.

Изменение методологии проведения оценки РПНУ обусловлено накоплением достаточной страховой статистики по группам в целом для использования цепочно-лестничного метода. Данные, полученные из ведомственных источников, использовались при необходимости для корректировок применения цепочно-лестничного метода, а также для проверки полученных результатов.

В случае, если объем данных по отдельным рискам внутри группы был недостаточен для оценки РПНУ цепочно-лестничным методом, рассчитывался РПНУ по группе в целом, а затем делился между рисками пропорционально размеру соответствующего заявленного убытка. Подобный подход был применен по отношению к группам “Внутренний водный транспорт”, “Морской транспорт”, “Троллейбусы”, “Трамваи”, “Железнодорожный транспорт – перевозки поездами дальнего следования”, “Железнодорожный транспорт – перевозки пригородными поездами”.

Кроме того, в связи с недостаточным объемом необходимых данных группы “Железнодорожный транспорт – перевозки поездами дальнего следования”, “Железнодорожный транспорт – перевозки пригородными поездами” были объединены в одну в целях данного расчета. При этом РПНУ по отдельным группам и рискам для данных объединенных групп также был рассчитан путем пропорционального разделения общего резерва.

## 4.2. Методология построения вывода об обоснованности тарифов

Для целей построения выводов об обоснованности тарифов по ОСГОП была проанализирована убыточность по группам и рискам. Заработанная премия по периодам, в течение которых действовало Постановление № 1344, была скорректирована в связи с вступлением в силу Указания № 4175-У.

Корректировка заработной премии проводилась на основе величины изменения предельных значений страховых тарифов, определенных Указанием № 4175-У, по сравнению с тарифами, определенными Постановлением № 1344:

$$ЗП_{\text{скорр.}} = ЗП \times (\alpha x + \beta y + \gamma z),$$

$$\alpha = \frac{\text{макс}_{\text{Указание}}}{\text{макс}_{\text{Постановление}}},$$

$$\beta = \frac{\text{мин}_{\text{Указание}}}{\text{мин}_{\text{Постановление}}},$$

$$\gamma = \frac{\text{мин}_{\text{Указание}} + \text{макс}_{\text{Указание}}}{\text{мин}_{\text{Постановление}} + \text{макс}_{\text{Постановление}}}, \text{ где:}$$

ЗП – исходная заработанная премия по группе для указанного риска;

ЗП<sub>скорр.</sub> – скорректированная заработанная премия по группе для указанного риска;

макс<sub>Указание</sub> – максимальное значение страхового тарифа, установленное для данной группы по заданному риску Указанием № 4175-У;

мин<sub>Указание</sub> – минимальное значение страхового тарифа, установленное для данной группы по заданному риску Указанием № 4175-У;

макс<sub>Постановление</sub> – максимальное значение страхового тарифа, установленное для данной группы по заданному риску Постановлением № 1344;

мин<sub>Постановление</sub> – минимальное значение страхового тарифа, установленное для данной группы по заданному риску Постановлением № 1344;

x – доля договоров, заключенных по максимальному согласно Указанию № 4175-У или большему тарифу по данной группе и риску (за все время действия Указания № 4175-У);

y – доля договоров, заключенных по минимальному согласно Указанию № 4175-У или меньшему тарифу по данной группе и риску (за все время действия Указания № 4175-У);

z – доля договоров, заключенных по тарифу, лежащему в диапазоне между минимальным и максимальным согласно Указанию № 4175-У тарифами по данной группе и риску (за все время действия Указания № 4175-У).

Данный подход основан на предположении о:

- независимости количества договоров от размера тарифа (т.е. его привлекательности для страховщика, страхователя);
- независимости страховых выплат (их размера, количества, урегулирования) от величины собранных премий<sup>1</sup>;
- неизменности размера страховых сумм в течение периода, за который проводился мониторинг (01.01.2013–31.12.2017);
- неизменном поведении страховщиков в вопросе выбора тарифа в случае изменения законодательно установленных предельных значений (страховщики при выборе тарифов руководствуются не абсолютными величинами, а их связью с предельными значениями, установленными законодательно). Анализ значений страховых тарифов, применяемых страховщиками за периоды 01.01.2013–31.12.2016 и 17.02.2017–31.12.2017, подтверждает обоснованность такого предположения.

Незначительные изменения методологии корректировки заработанной премии по сравнению с методологией, используемой при проведении мониторинга в 2017 году, обусловлены тем, что при проведении мониторинга в 2017 году не была известна практика применяемых страховщиками значений страховых тарифов, установленных в соответствии с Указанием № 4175-У. В связи с этим делалось предположение о принципиальной возможности для страховщика установить страховой тариф, соответствующий законодательно установленным предельным значениям и приемлемым для страховщика уровням убыточности. Настоящая методология в целом предполагает применение тарифов за периоды 01.01.2013–31.12.2016 и 17.02.2017–31.12.2017 исходя из текущих значений страховых тарифов, применяемых страховщиками за период 18.02.2017–31.12.2017 в соответствии с Указанием № 4175-У.

### 4.3. Ограничения данных и методологии

Основные ограничения, связанные с использованием данных, приведены ниже:

1. Выводы о достаточности тарифов, установленных Указанием № 4175-У, существенным образом основаны на предположениях, описанных в разделе 4.2 настоящего отчета.
2. Ввиду отсутствия данных по группе “Внеуличный транспорт – вне зависимости от вида перевозки” вывод о достаточности тарифов отдельно для данной группы сделать невозможно.
3. В ходе проведения мониторинга страховых тарифов не рассматривались специальные условия договоров, такие как наличие в договоре франшизы в риске Имущество и наличие основания освобождения страховщика от выплаты страхового возмещения. Однако отмечаем, что данные значения находятся внутри диапазона допустимых страховых тарифов и полностью отражают динамику достаточности страховых тарифов по ОСГОП.
4. В ходе проведения мониторинга страховых тарифов, в том числе в части расчета убыточности по видам, оценка величины расходов на урегулирование убытков не проводилась.

## 5. Выводы по результатам проведения мониторинга страховых тарифов

В рамках мониторинга тарифов был проведен анализ как фактической, так и скорректированной согласно пункту 4.2 настоящего отчета убыточности для действующих в течение периода 01.01.2013–31.12.2017 тарифов по ОСГОП как в целом, так и отдельно по каждому риску.

Таблица 6. Фактическая убыточность за период 01.01.2013–31.12.2017

Год/ Убыточность	Жизнь		Здоровье		Имущество		Итого	
	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная
<b>2013</b>	117%	117%	19%	19%	3%	3%	26%	26%
<b>2014</b>	72%	72%	16%	16%	1%	1%	21%	21%
<b>2015</b>	75%	77%	19%	20%	3%	3%	24%	24%
<b>2016</b>	60%	63%	18%	19%	1%	1%	21%	23%
<b>2017</b>	39%	47%	20%	26%	3%	4%	22%	29%
<b>Итого</b>	<b>65%</b>	<b>69%</b>	<b>18%</b>	<b>20%</b>	<b>2%</b>	<b>2%</b>	<b>23%</b>	<b>25%</b>

<sup>1</sup> В предположении неизменности реальной экспозиции к риску.



Таблица 7. Скорректированная убыточность за период 01.01.2013-31.12.2017

Год/ Убыточность	Жизнь		Здоровье		Имущество		Итого	
	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная
<b>2013</b>	53%	53%	29%	29%	27%	27%	35%	35%
<b>2014</b>	33%	33%	25%	25%	11%	11%	27%	27%
<b>2015</b>	35%	36%	30%	31%	32%	32%	31%	32%
<b>2016</b>	28%	30%	27%	30%	7%	8%	28%	30%
<b>2017</b>	29%	36%	24%	32%	14%	17%	25%	33%
<b>Итого</b>	<b>34%</b>	<b>36%</b>	<b>27%</b>	<b>30%</b>	<b>17%</b>	<b>18%</b>	<b>29%</b>	<b>31%</b>

Основные выводы по результатам проведения мониторинга страховых тарифов по ОСГОП по видам транспорта и видам перевозки приведены в таблице ниже.

Таблица 8. Результаты анализа достаточности страховых тарифов по ОСГОП, предельные значения которых были установлены Указанием № 4175-У в разрезе по рискам и видам транспорта и перевозки

	Вид транспорта и вид перевозок согласно Указанию № 4175-У	Жизнь	Здоровье	Имущество	Итого
1	Железнодорожный транспорт – перевозки поездами дальнего следования	Тарифы достаточны	Тарифы достаточны	Тарифы достаточны	Тарифы достаточны
2	Железнодорожный транспорт – перевозки пригородными поездами	Тарифы достаточны	Тарифы достаточны	Тарифы достаточны	Тарифы достаточны
3	Воздушный транспорт – вне зависимости от вида перевозки	Тарифы достаточны	Тарифы недостаточны	Тарифы достаточны	Тарифы достаточны
4	Морской транспорт – вне зависимости от вида перевозки	Вывод не формируется	Возможно снижение	Тарифы недостаточны	Возможно снижение
5	Внутренний водный транспорт – пригородные, внутригородские, экскурсионно-прогулочные, транзитные, местные маршруты перевозок и переправы	Тарифы достаточны	Тарифы достаточны	Тарифы достаточны	Тарифы достаточны
6	Внутренний водный транспорт – туристские маршруты перевозок	Тарифы достаточны	Тарифы достаточны	Возможно снижение	Тарифы достаточны
7	Автомобильный транспорт – автобусные перевозки в междугородном и международном сообщении	Тарифы достаточны	Тарифы достаточны	Тарифы достаточны	Тарифы достаточны
8	Автомобильный транспорт – автобусные перевозки в пригородном сообщении	Тарифы достаточны	Тарифы достаточны	Тарифы достаточны	Тарифы достаточны
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	Тарифы достаточны	Тарифы достаточны	Тарифы недостаточны	Тарифы достаточны
10	Автомобильный транспорт – автобусные регулярные перевозки в городском сообщении с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок	Тарифы достаточны	Тарифы достаточны	Тарифы достаточны	Тарифы достаточны
11	Городской наземный электрический транспорт – перевозки троллейбусами	Тарифы достаточны	Тарифы достаточны	Тарифы достаточны	Тарифы достаточны
12	Городской наземный электрический транспорт – перевозки трамваями	Тарифы достаточны	Тарифы достаточны	Тарифы достаточны	Тарифы достаточны
13	Внеуличный транспорт – вне зависимости от вида перевозки	Н/д	Н/д	Н/д	Н/д
	<b>Итого</b>	<b>Тарифы достаточны</b>	<b>Тарифы достаточны</b>	<b>Тарифы достаточны</b>	<b>Тарифы достаточны</b>

Таким образом, проведенный мониторинг показал целесообразность пересмотра предельных значений страховых тарифов для “Морского транспорта – вне зависимости от вида перевозки” и обоснованность для остальных видов транспорта и видов перевозки.

## 6. Сравнение с результатами предыдущего мониторинга

Было проведено сравнение значений максимальной и минимальной убыточности, полученной согласно используемой для целей настоящего мониторинга методике и методике, используемой для целей проведения мониторинга в 2017 году. В качестве базы для расчетов брались последние актуальные данные НССО за период 01.01.2013-31.12.2017. Результаты приведены ниже.

### 6.1. Сравнение максимальной убыточности

**Таблицы 9.1–9.2. Отношение значения максимальной убыточности, полученной согласно методике, используемой для целей настоящего мониторинга, и значения максимальной убыточности, рассчитанной согласно методике, примененной при проведении мониторинга за 2016 год в разбивке по годам, рискам и транспортным группам**

Риск	2013	2014	2015	2016	2017
Жизнь	27%	27%	38%	26%	25%
Здоровье	25%	29%	29%	29%	31%
Имущество	100%	100%	100%	100%	100%

Группа согласно Указанию № 4175-У	Жизнь	Здоровье	Имущество
1	100%	100%	100%
2	100%	100%	100%
3	3%	14%	100%
4	н/д	100%	100%
5	64%	100%	100%
6			100%
7	86%	28%	100%
8			100%
9			100%
10			100%
11	94%	30%	100%
12	87%	29%	100%
13	н/д	н/д	100%
<b>Итого</b>	28%	29%	100%

Основная причина расхождений по риску Жизнь состоит в том, что по группе 3 “Воздушный транспорт – вне зависимости от вида перевозки” число погибших согласно ведомственной статистике значительно превосходит число соответствующих заявленных страховщикам убытков. Аналогичная ситуация по риску Здоровье наблюдается в автотранспортных группах (группы 7–10).

### 6.2. Сравнение минимальной убыточности

Анализ изменения минимальной убыточности показывает развитие заявленных убытков.

Сравнение заявленных убытков за 2013–2016 годы, по последним актуальным данным НССО и по данным, отраженным в отчете о проведении мониторинга за 2016 год, свидетельствует об умеренном росте полного убытка со временем. В целях сопоставления данных об убытках было проведено сравнение заявленных убытков, использовавшихся при построении текущего и прошлогоднего анализа.

**Таблицы 10.1–10.2. Отношение значения минимальной убыточности, полученной согласно методике, используемой для целей настоящего мониторинга, и значения минимальной убыточности, рассчитанной согласно методике, примененной при проведении мониторинга за 2016 год в разбивке по годам, рискам и транспортным группам**

Риск	2013	2014	2015	2016
Жизнь	107%	90%	96%	170%
Здоровье	101%	97%	102%	162%
Имущество	92%	95%	99%	86%

Группа согласно Указанию № 4175-У	Жизнь	Здоровье	Имущество
1	113%	102%	94%
2	100%	113%	100%
3	102%	107%	101%
4	н/д	87%	51%
5	135%	87%	153%
6			
7	101%	107%	94%
8	115%	107%	98%
9	198%	100%	41%
10	86%	107%	82%
11	603%	1325%	125%
12	58%	118%	125%
13	н/д	н/д	н/д
<b>Итого</b>	107%	112%	94%

## 7. Результаты проведенного анализа убыточности по ОСГОП

В настоящем разделе приведены результаты анализа скорректированной убыточности в разрезе рисков и видов транспортных средств.

В связи с отсутствием информации об убытках по группе внеуличный транспорт сделать выводы о достаточности тарифа не представляется возможным. Все виды внутреннего водного транспорта были объединены в одну группу.

**Таблица 11. Скорректированная убыточность в разрезе по годам, рискам и видам транспорта и перевозок**

Железнодорожный транспорт - перевозки поездами дальнего следования								
Год/ Убыточность	Жизнь		Здоровье		Имущество		Итого	
	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная
2013	37%	37%	38%	38%	17%	17%	38%	38%
2014	50%	51%	50%	51%	72%	74%	50%	51%
2015	8%	8%	34%	36%	25%	27%	25%	27%
2016	8%	9%	43%	49%	0%	0%	32%	36%
2017	16%	22%	20%	26%	55%	74%	19%	25%
<b>Итого</b>	24%	26%	37%	40%	35%	40%	33%	36%

Железнодорожный транспорт – перевозки пригородными поездами								
Год/ Убыточность	Жизнь		Здоровье		Имущество		Итого	
	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная
2013	45%	45%	17%	17%	0%	0%	28%	28%
2014	20%	20%	28%	29%	0%	0%	21%	21%
2015	10%	11%	33%	35%	0%	0%	19%	20%
2016	10%	12%	31%	36%	0%	0%	18%	20%
2017	0%	0%	39%	52%	1%	1%	17%	22%
<b>Итого</b>	15%	16%	31%	35%	0%	0%	20%	22%

Воздушный транспорт – вне зависимости от вида перевозки								
Год/ Убыточность	Жизнь		Здоровье		Имущество		Итого	
	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная
2013	0%	0%	4%	4%	37%	37%	1%	1%
2014	53%	53%	65%	65%	10%	10%	55%	55%
2015	85%	85%	199%	199%	96%	96%	105%	105%
2016	0%	0%	2%	2%	66%	68%	1%	1%
2017	45%	47%	110%	149%	111%	139%	57%	66%
<b>Итого</b>	42%	43%	86%	94%	66%	73%	50%	52%

Морской транспорт – вне зависимости от вида перевозки								
Год/ Убыточность	Жизнь		Здоровье		Имущество		Итого	
	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная
2013	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
2014	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
2015	0%	0%	23%	23%	1495%	1495%	3%	3%
2016	0%	0%	3%	3%	0%	0%	0%	0%
2017	0%	0%	6%	6%	788%	788%	1%	1%
<b>Итого</b>	0%	0%	9%	9%	698%	698%	1%	1%

Внутренний водный транспорт								
Год/ Убыточность	Жизнь		Здоровье		Имущество		Итого	
	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная
2013	77%	77%	301%	301%	5%	5%	126%	126%
2014	10%	10%	15%	15%	0%	0%	10%	10%
2015	0%	0%	22%	23%	84%	85%	10%	10%
2016	9%	9%	24%	25%	0%	0%	12%	12%
2017	0%	0%	10%	10%	1%	1%	2%	2%
<b>Итого</b>	15%	15%	63%	63%	19%	19%	26%	26%

Автомобильный транспорт – автобусные перевозки в междугородном и международном сообщении								
Год/ Убыточность	Жизнь		Здоровье		Имущество		Итого	
	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная
2013	58%	58%	21%	21%	108%	108%	32%	32%
2014	34%	34%	16%	16%	33%	33%	21%	21%
2015	34%	34%	23%	24%	54%	55%	26%	27%
2016	34%	36%	20%	21%	22%	23%	24%	26%
2017	47%	58%	23%	31%	40%	49%	30%	38%
<b>Итого</b>	40%	43%	21%	23%	47%	49%	26%	29%

Автомобильный транспорт – автобусные перевозки в пригородном сообщении								
Год/ Убыточность	Жизнь		Здоровье		Имущество		Итого	
	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная
2013	22%	22%	24%	24%	111%	111%	24%	24%
2014	42%	42%	26%	26%	22%	22%	31%	31%
2015	39%	40%	28%	29%	24%	24%	31%	32%
2016	18%	19%	24%	26%	10%	11%	22%	24%
2017	14%	17%	19%	25%	2%	3%	17%	23%
Итого	27%	28%	24%	26%	26%	26%	25%	27%

Автомобильный транспорт – автобусные перевозки в городском сообщении по заказам и с высадкой пассажиров в любом не запрещенном месте								
Год/ Убыточность	Жизнь		Здоровье		Имущество		Итого	
	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная
2013	82%	82%	31%	31%	109%	109%	37%	37%
2014	15%	15%	45%	46%	68%	68%	42%	42%
2015	109%	111%	43%	45%	25%	25%	51%	52%
2016	96%	102%	56%	61%	11%	12%	61%	66%
2017	0%	0%	37%	49%	111%	134%	33%	43%
Итого	58%	59%	43%	46%	71%	79%	44%	48%

Автомобильный транспорт – автобусные регулярные перевозки в городском сообщении с посадкой и высадкой только в установленных пунктах								
Год/ Убыточность	Жизнь		Здоровье		Имущество		Итого	
	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная
2013	85%	85%	36%	36%	60%	60%	41%	41%
2014	19%	19%	30%	30%	66%	66%	29%	29%
2015	29%	30%	35%	36%	87%	87%	34%	35%
2016	57%	60%	34%	37%	32%	34%	37%	39%
2017	18%	22%	27%	36%	16%	19%	26%	34%
Итого	39%	40%	32%	35%	39%	41%	33%	35%

Городской наземный электрический транспорт – перевозки троллейбусами								
Год/ Убыточность	Жизнь		Здоровье		Имущество		Итого	
	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная
2013	221%	221%	42%	42%	206%	206%	64%	64%
2014	11%	11%	19%	19%	8%	8%	18%	18%
2015	31%	31%	22%	22%	212%	213%	23%	23%
2016	23%	24%	19%	19%	198%	202%	19%	20%
2017	25%	33%	18%	24%	4%	5%	19%	25%
Итого	53%	54%	23%	24%	11%	12%	27%	28%

Городской наземный электрический транспорт – перевозки трамваями								
Год/ Убыточность	Жизнь		Здоровье		Имущество		Итого	
	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная
2013	107%	107%	20%	20%	179%	179%	26%	26%
2014	0%	0%	20%	20%	82%	82%	18%	18%
2015	152%	154%	24%	24%	5%	5%	32%	32%
2016	0%	0%	37%	39%	313%	328%	35%	37%
2017	0%	0%	28%	36%	5%	7%	26%	33%
Итого	49%	50%	26%	28%	18%	20%	27%	29%

Итого по всем видам								
Год/ Убыточность	Жизнь		Здоровье		Имущество		Итого	
	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная	Минимальная	Максимальная
2013	53%	53%	29%	29%	27%	27%	35%	35%
2014	33%	33%	25%	25%	11%	11%	27%	27%
2015	35%	36%	30%	31%	32%	32%	31%	32%
2016	28%	30%	27%	30%	7%	8%	28%	30%
2017	29%	36%	24%	32%	14%	17%	25%	33%
Итого	34%	36%	27%	30%	17%	18%	29%	31%

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

В связи с вступлением в силу Указания № 4175-У и сохранением практики установления страховщиками тарифов в соответствии с установленными минимальными значениями страховых тарифов изменился размер заработанной страховой премии. Так, за период 2014–2016 годов объемы заработанной страховщиками 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.

Также необходимо отметить тенденцию к снижению размера страховой премии в расчете на одного перевезенного пассажира в целом с 0,29 руб. в 2015 году к 0,22 руб. в 2017 году.

Таблица 12. Динамика страховой премии в расчете на 1 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

Для анализа воздействия обязательного страхования на развитие субъектов предпринимательской деятельности в сфере транспорта за 2017 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<sup>2</sup>. При этом средняя стоимость поездки по виду “Автомобильный транспорт – автобусные перевозки в междугородном и международном сообщении” оценивалась в расчете на 50 км пути.

<sup>2</sup> <https://www.fedstat.ru>.

**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 1 перевезенного пассажира (руб.)					Доля стоимости страхования одного пассажира в средней стоимости одной поездки за 2017 год
	2013	2014	2015	2016	2017	
Железнодорожный транспорт – перевозки поездами дальнего следования	0,73	0,72	0,72	0,72	0,77	0,00025
Железнодорожный транспорт – перевозки пригородными поездами	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,00075
Воздушный транспорт – вне зависимости от вида перевозки	8,63	8,17	8,56	7,85	12,35	0,00210
Морской транспорт – вне зависимости от вида перевозки	7,44	7,55	7,65	7,54	12,95	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	Нет данных
Внутренний водный транспорт – туристские маршруты перевозок	24,32	19,07	18,89	19,27	14,69	Нет данных
Автомобильный транспорт – автобусные перевозки в междугородном и международном сообщении	4,67	4,69	4,66	4,67	4,74	0,04441
Автомобильный транспорт – автобусные перевозки в пригородном сообщении	0,85	0,85	0,85	0,85	0,46	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	0,00965
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	0,00428
Городской наземный электрический транспорт – перевозки троллейбусами	0,08	0,07	0,08	0,08	0,09	0,00382
Городской наземный электрический транспорт – перевозки трамваями	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,00106
Внеуличный транспорт – вне зависимости от вида перевозки	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	Нет данных

Таким образом, объемы собираемой страховой премии в 2017 году в целом уменьшились. Однако страхование по действующим тарифам не несет существенной финансовой нагрузки для перевозчиков. При этом ОСГОП способствует развитию предпринимательской деятельности в сфере транспорта посредством снижения финансового риска транспортных предприятий, защиты при определенных обстоятельствах от субсидиарной ответственности владельцев бизнеса.