

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 воздействия данного вида страхования на развитие субъектов предпринимательской деятельности в сфере транспорта за период с 2013 по 2019 год

Оглавление

1. Введение	3
2. Используемые данные	3
3. Анализ данных	3
4. Анализ применения страховщиками тарифов	4
5. Определение размеров страховых тарифов	5
5.1. Оценка частоты наступления страхового случая	5
5.2. Оценка среднего размера возмещения	7
5.3. Оценка основной части нетто-ставки страхового тарифа	8
5.4. Оценка рискованной надбавки	8
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).

Пределные (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 по 7 марта 2020 года;

Указанием Банка России от 10 января 2020 года № 5384-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, а также максимальном размере расходов на осуществление обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение при перевозках вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и размере отчислений в компенсационный фонд” (далее – Указание № 5384-У) по договорам страхования, заключенным с 8 марта 2020 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 2019 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 2019 года, предоставленные Национальным союзом страховщиков ответственности (далее – НССО).

Кроме того, дополнительно использовались 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, Указанием № 4175-У и Указанием № 5384-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—2019)	Данные НССО (2013—2019)	Данные НССО (2013—2019)
2	Железнодорожный транспорт — перевозки пригородными поездами	Данные НССО (2013—2019)	Данные НССО (2013—2019)	Данные НССО (2013—2019)
3	Воздушный транспорт — перевозки самолетами	Данные НССО (2013—2019)	Данные НССО (2013—2019)	Данные НССО (2013—2019)
4	Воздушный транспорт — перевозки вертолетами	Данные НССО (2013—2019)	Данные НССО (2013—2019)	Данные НССО (2013—2019)
5	Морской транспорт — вне зависимости от вида перевозки	Данные НССО (2013—2019)	Данные НССО (2013—2019)	Данные НССО (2013—2019)
6	Внутренний водный транспорт — пригородные, внутригородские, экскурсионно-прогулочные, транзитные, местные маршруты перевозок и переправы	Данные НССО (2013—2019)	Данные НССО (2013—2019)	Данные НССО (2013—2019)
7	Внутренний водный транспорт — туристские маршруты перевозок	Данные НССО (2013—2019)	Данные НССО (2013—2019)	Данные НССО (2013—2019)
8	Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в междугородном и международном сообщении	Данные НССО (2013—2019)	Данные НССО (2013—2019)	Данные НССО (2013—2019)
9	Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в пригородном сообщении	Данные НССО (2013—2019)	Данные НССО (2013—2019)	Данные НССО (2013—2019)
10	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—2019)	Данные НССО (2013—2019)	Данные НССО (2013—2019)
11	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—2019)	Данные НССО (2013—2019)	Данные НССО (2013—2019)
12	Городской наземный электрический транспорт — перевозки троллейбусами	Данные НССО (2013—2019)	Данные НССО (2013—2019)	Данные НССО (2013—2019)
13	Городской наземный электрический транспорт — перевозки трамваями	Данные НССО (2013—2019)	Данные НССО (2013—2019)	Данные НССО (2013—2019)
14	Внеуличный транспорт — вне зависимости от вида перевозки	Данные НССО (2013)	Нет данных	Нет данных

Далее для удобства изложения вместо наименований групп “вида транспорта и вида перевозок” в соответствии с Указанием № 5384-У будет использоваться соответствующий номер группы 1–14.

Данные, представленные НССО, были сопоставлены с аналогичными данными, представленными в 2018 году, и дополнительно проверены на непротиворечивость и адекватность. На основании вышеизложенного данные НССО были признаны соответствующими целям проведения мониторинга.

По результатам проведенного анализа данных было признано нецелесообразным объединение (укрупнение) имеющихся данных по каким-либо группам или рискам. В то же время в целях расчета тарифов данные по воздушному транспорту были разделены на перевозки самолетами и перевозки вертолетами.

4. Анализ применения страховщиками тарифов

Выборочная проверка по отдельным договорам, заключенным в период с 01.01.2019 по 31.12.2019, 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.

В результате анализа развития убытков было признано нецелесообразным использование каких-либо трендов по договорам и убыткам. Для оценки показателей были использованы усредненные данные за весь период осуществления обязательного страхования.

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 31.12.2019 (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 не оплаченных и произошедших, но не заявленных случаев.

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

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

Год происшествия \ Год оплаты	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
2013	57	109	117	120	121	124	125
2014	75	109	111	113	114	114	
2015	83	113	119	119	120		
2016	37	89	95	97			
2017	74	134	143				
2018	97	128					
2019	61						

в части причинения вреда здоровью (таблица 3):

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

Год происшествия \ Год оплаты	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
2013	923	1 861	1 982	2 012	2 030	2 037	2 047
2014	1 394	2 492	2 632	2 690	2 716	2 740	
2015	1 719	2 950	3 131	3 180	3 189		
2016	1 646	3 025	3 166	3 226			
2017	1 886	3 294	3 500				
2018	1 642	3 018					
2019	2 053						

в части причинения вреда имуществу пассажиров (таблица 4):

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

Год происшествия \ Год оплаты	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
2013	85	123	149	149	149	149	149
2014	66	98	103	104	105	105	
2015	199	254	259	259	259		
2016	47	77	77	78			
2017	100	145	148				
2018	90	145					
2019	248						

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

ТАБЛИЦА 5. ИТОГОВЫЕ КОЭФФИЦИЕНТЫ РАЗВИТИЯ

Коэффициент	r1	r2	r3	r4	r5	r6	r7
Жизнь	1,781	1,104	1,046	1,030	1,021	1,008	1,000
Здоровье	1,981	1,097	1,037	1,018	1,011	1,005	1,000
Имущество	1,523	1,062	1,005	1,002	1,000	1,000	1,000

Применяя полученные коэффициенты развития к числу оплаченных убытков, страховой случай по которым произошел в соответствующем году, 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.

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 № 5384-У	Частота, на 1 млн пассажиров (жизнь)	Частота, на 1 млн пассажиров (здоровье)	Частота, на 1 млн пассажиров (имущество)
1	0,0238	1,6938	0,0759
2	0,0012	0,0282	0,0005
3	0,5464	2,8400	10,7218
4	10,3981	7,1917	4,6993
5	0,1261	1,3873	0,3424
6	0,0569	0,7687	1,1133
7	0,4932	22,9884	—
8	0,3143	2,8837	0,3946
9	0,0168	0,4274	0,0105
10	0,0128	0,4331	0,0177
11	0,0024	0,2141	0,0032
12	0,0031	0,1305	0,0028
13	0,0004	0,0629	0,0015
14	—	—	—

Ввиду отсутствия данных по группе 14 оценка страхового тарифа по группе не производилась.

Учитывая наличие редких, но крупных аварий, по группам 5–7 по риску причинения вреда жизни при оценке тарифов в дальнейшем дополнительно была использована ведомственная статистика за 2005–2012 годы.

Вследствие отсутствия убытков по группе 7 по риску причинения вреда имуществу при оценке тарифов использовался аналогичный показатель по частоте по группе 6.

5.2. Оценка среднего размера возмещения

Страховое 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 проводилась на основе первичных данных АИС НССО за весь период действия страхования ОСГОП: с 01.01.2013 по 31.12.2019 (далее – рассматриваемый период). На основе данных АИС НССО определялись 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 были построены треугольники развития убытков в части причинения вреда здоровью (таблица 7):

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

Год происшествия \ Год оплаты	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
2013	134 012 692	350 832 115	383 909 350	391 540 731	399 977 993	405 015 470	406 771 771
2014	197 759 298	434 243 491	473 245 655	486 584 873	493 609 785	497 228 156	
2015	270 480 451	525 910 205	586 035 775	597 100 057	600 292 526		
2016	231 340 796	532 509 572	577 795 292	591 034 651			
2017	323 203 729	606 737 268	667 555 927				
2018	262 374 542	540 070 030					
2019	308 462 113						

в части причинения вреда имуществу пассажиров (таблица 8):

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

Год происшествия \ Год оплаты	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
2013	1 070 919	1 569 236	1 860 676	1 860 676	1 860 676	1 860 676	1 860 676
2014	741 437	1 012 499	1 071 081	1 082 169	1 105 169	1 105 169	
2015	2 324 027	2 861 065	2 946 064	2 946 064	2 946 064		
2016	381 416	628 756	609 256	612 636			
2017	1 027 716	1 638 831	1 685 161				
2018	1 052 583	1 840 315					
2019	3 026 028						

На основе треугольников развития убытков, применяя метод стандартной цепной лестницы, были рассчитаны средневзвешенные коэффициенты развития и факторы развития для каждого года 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	r7
Здоровье	2,427	1,152	1,050	1,027	1,014	1,004	1,000
Имущество	1,544	1,066	1,006	1,004	1,000	1,000	1,000

Применяя полученные коэффициенты развития убытков к суммам оплаченных убытков, страховой случай по которым произошел в соответствующем году, 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.

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 определялся 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 проводилось в целом по всем рискам и страховщикам, а также видам транспорта и видам перевозок.

Результат оценки коэффициента рисковой надбавки равен 1,067405085.

5.5. Оценка страховых тарифов

Оценка страхового тарифа произведена на основе полученных оценок основной части нетто-ставки страхового тарифа, размера рисковой 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 № 5384-У	Жизнь, руб.	Здоровье, руб.	Имущество, руб.	ИТОГО, руб.
1	0,0668	0,2726	0,0013	0,3408
2	0,0035	0,0069	0,00001	0,0104
3	1,5337	1,2326	0,2788	3,0450
4	29,1888	7,4684	0,1222	36,7794
5	1,6018	0,3772	0,0052	1,9843
6	1,5145	0,2595	0,0185	1,7925
7	0,3600	5,7010	0,0185	6,0796
8	0,8822	1,1016	0,0072	1,9910
9	0,0472	0,1160	0,0002	0,1634
10	0,0359	0,1124	0,0004	0,1486
11	0,0068	0,0482	0,00005	0,0551
12	0,0086	0,0281	0,00003	0,0367
13	0,0013	0,0128	0,00002	0,0140
14	—	—	—	—

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	Нет
Железнодорожный транспорт — перевозки пригородными поездами	Да
Воздушный транспорт — самолеты	Нет
Воздушный транспорт — вертолеты	Нет
Морской транспорт — вне зависимости от вида перевозки	Да
Внутренний водный транспорт — пригородные, внутригородские, экскурсионно-прогулочные, транзитные, местные маршруты перевозок и переправы	Нет
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
Городской наземный электрический транспорт — перевозки троллейбусами	Нет*
Городской наземный электрический транспорт — перевозки трамваями	Нет*
Внеуличный транспорт — вне зависимости от вида перевозки	Нет

* Учитывая соотношение количественной оценки отклонения, объемов перевозок и порогового значения критерия, представляется целесообразным рассмотреть вопрос о возможности снижения страховых тарифов.

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 2,8 млрд рублей. А в 2019 году заработанная премия увеличилась на 4% и составила 2,9 млрд руб.

Также необходимо отметить тенденцию к снижению размера средней страховой премии в расчете на одного перевезенного пассажира в целом с 0,27 руб. в 2013 году к 0,23 руб. в 2019 году.

ТАБЛИЦА 12. ДИНАМИКА СТРАХОВОЙ ПРЕМИИ В РАСЧЕТЕ НА ОДНОГО ПЕРЕВЕЗЕННОГО Пассажира

Год	Страховая премия по всем рискам
2013	0,27
2014	0,27
2015	0,26
2016	0,27
2017	0,24
2018	0,22
2019	0,23

Для анализа воздействия обязательного страхования на развитие субъектов предпринимательской деятельности в сфере транспорта за 2019 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 2019 год
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
Железнодорожный транспорт — перевозки поездами дальнего следования	0,72	0,72	0,72	0,72	0,76	0,77	0,77	0,00175
Железнодорожный транспорт — перевозки пригородными поездами	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,00068
Воздушный транспорт — вне зависимости от вида перевозки	8,97	8,40	8,57	8,20	10,00	15,54	15,86	0,00265
Морской транспорт — вне зависимости от вида перевозки	7,44	7,44	9,21	7,88	10,17	15,91	14,22	Нет данных
Внутренний водный транспорт — пригородные, внутригородские, экскурсионно-прогулочные, транзитные, местные маршруты перевозок и переправы	0,79	0,79	0,80	0,80	1,31	1,55	1,69	Нет данных
Внутренний водный транспорт — туристские маршруты перевозок	17,87	17,61	17,50	17,53	12,92	11,52	11,89	Нет данных
Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в междугородном и международном сообщении	4,71	4,76	4,73	4,72	4,78	4,81	4,79	0,04078
Автомобильный транспорт — автобусные перевозки в пригородном сообщении	0,86	0,87	0,86	0,86	0,62	0,44	0,44	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	0,37	0,35	0,26	0,19	0,19	0,00737
Автомобильный транспорт — автобусные регулярные перевозки в городском сообщении с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок	0,15	0,15	0,15	0,15	0,13	0,10	0,10	Нет данных
Городской наземный электрический транспорт — перевозки троллейбусами	0,08	0,08	0,08	0,08	0,09	0,09	0,09	0,00245
Городской наземный электрический транспорт — перевозки трамваями	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03	0,03	0,00067
Внеуличный транспорт — вне зависимости от вида перевозки	0,04	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 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) пересмотре тарифов отдельно для данной группы не делался.