

## **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 2016 год**

## Содержание

<b>1. Введение</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Перечень используемых статистических данных</b> .....	<b>3</b>
<b>3. Методология проведения мониторинга страховых тарифов по ОСГОП и анализ данных</b> .....	<b>5</b>
3.1. Анализ применения страховщиками тарифов за период 01.01.2013–31.12.2016.....	5
3.2. Методология проведения мониторинга и подготовки выводов .....	6
3.3. Методология построения выводов о достаточности тарифов, установленных Указанием № 4175-У .....	8
3.4. Ограничения данных и методологии .....	8
<b>4. Выводы по результатам проведения мониторинга страховых тарифов по ОСГОП</b> .....	<b>9</b>
<b>5. Результаты проведенного мониторинга страховых тарифов по ОСГОП</b> .....	<b>12</b>
5.1. Внеуличный транспорт .....	12
5.2. Автобусы, троллейбусы, трамваи .....	12
5.3. Железнодорожный транспорт .....	14
5.4. Воздушный, водный и морской транспорт .....	15
<b>6. Анализ влияния ОСГОП на развитие субъектов предпринимательской деятельности в сфере     транспорта</b> .....	<b>16</b>

## 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 (ОСГОП) за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров 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 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 2016 года.

## 2. Перечень используемых статистических данных

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 2016 года, предоставленные Национальным союзом страховщиков ответственности (НССО).

Кроме того, для оценки обоснованности страховых тарифов (в частности, для оценки выплат пострадавшим, еще не обратившимся в страховые организации за компенсацией) необходимы 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 связи с этим Банком России использовались следующие данные:

- 1) информация о числе перевезенных пассажиров, количестве транспортных происшествий, численности погибших и раненых в них на железнодорожном транспорте, представленная ОАО “РЖД”;
- 2) информация за 2007–2016 годы о количестве транспортных происшествий и аварий, численности погибших и раненых в них, представленная Ространснадзором;
- 3) сведения о дорожно-транспортных происшествиях, зарегистрированных на территории Российской Федерации за период 2007–2016 годов, представленные Министерством внутренних дел Российской Федерации;
- 4) 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).

Распределение информации, полученной от НССО, по видам транспорта и видам перевозок представлено в таблице 1.

**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 (2013–2016) <sup>1</sup>	Данные НССО (2013–2016)	Данные НССО (2013–2016)
2	Железнодорожный транспорт – перевозки пригородными поездами	Данные НССО (2013–2016)	Данные НССО (2013–2016)	Данные НССО (2013–2016)

<sup>1</sup> Приведенная фрагментация ячеек соответствует уровню агрегации данных, представленных НССО.

	Вид транспорта и вид перевозок	Перевозки пассажиров	Количество происшествий	Число пострадавших
3	Воздушный транспорт – вне зависимости от вида перевозки	Данные НССО (2013–2016)	Данные НССО (2013–2016)	Данные НССО (2013–2016)
4	Морской транспорт – вне зависимости от вида перевозки	Данные НССО (2013–2016)	Данные НССО (2013–2016)	Данные НССО (2013–2016)
5	Внутренний водный транспорт – пригородные, внутригородские, экскурсионно-прогулочные, транзитные, местные маршруты перевозок и переправы	Данные НССО (2013–2016)	Данные НССО (2013–2016)	Данные НССО (2013–2016)
6	Внутренний водный транспорт – туристские маршруты перевозок	Данные НССО (2013–2016)	Данные НССО (2013–2016)	Данные НССО (2013–2016)
7	Автомобильный транспорт – автобусные перевозки в междугородном и международном сообщении	Данные НССО (2013–2016)	Данные НССО (2013–2016)	Данные НССО (2013–2016)
8	Автомобильный транспорт – автобусные перевозки в пригородном сообщении	Данные НССО (2013–2016)	Данные НССО (2013–2016)	Данные НССО (2013–2016)
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 (2013–2016)	Данные НССО (2013–2016)	Данные НССО (2013–2016)
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 (2013–2016)	Данные НССО (2013–2016)	Данные НССО (2013–2016)
11	Городской наземный электрический транспорт – перевозки троллейбусами	Данные НССО (2013–2016)	Данные НССО (2013–2016)	Данные НССО (2013–2016)
12	Городской наземный электрический транспорт – перевозки трамваями	Данные НССО (2013–2016)	Данные НССО (2013–2016)	Данные НССО (2013–2016)
13	Внеуличный транспорт – вне зависимости от вида перевозки	Данные НССО (2013–2016)	Нет данных	Нет данных

Как видно из таблицы, формат представления данных НССО соответствует распределению по видам транспорта и видам перевозок, определенному Постановлением № 1344. В то же время необходимо отметить, что по ряду договоров, включенных в статистику НССО, объединены одновременно несколько видов транспорта и перевозок, предусмотренных Постановлением № 1344 и Указанием № 4175-У. В таких случаях в целях дальнейшего анализа по группам “Вид транспорта” и “Вид перевозок”, определенным Постановлением № 1344 и Указанием № 4175-У, расчет проводился исходя из соответствия фактического тарифа (используемого страховыми организациями для определения размера страховых премий в течение периода 01.01.2013–31.12.2016) предельным значениям, установленным для соответствующих групп Постановлением № 1344.

Распределение информации, полученной из других источников, по видам транспорта и видам перевозок представлено в таблице 2.

**Таблица 2. Информация, полученная из прочих ведомственных источников<sup>2</sup>**

	Вид транспорта и вид перевозок	Перевозки пассажиров		Количество происшествий		Число пострадавших	
1	Железнодорожный транспорт – перевозки поездами дальнего следования	Росстат (2000–2015);	РЖД (2005–2016)	Ространснадзор (2007–2016)	РЖД (2005–2016)	Ространснадзор (2007–2016)	РЖД (2005–2016)
2	Железнодорожный транспорт – перевозки пригородными поездами	Ространснадзор (2007–2016) <sup>3</sup>	РЖД (2005–2016)		РЖД (2005–2016)		РЖД (2005–2016)
3	Воздушный транспорт – вне зависимости от вида перевозки	Росстат (2000–2015); Росстат (2005–2016)		Росстат (2005–2016)		Росстат (2005–2016)	
4	Морской транспорт – вне зависимости от вида перевозки	Росстат (2000–2015); Росстат (2007–2016)		Росстат (2007–2016); Ространснадзор (2007–2016)		Росстат (2007–2016); Ространснадзор (2007–2016)	

<sup>2</sup> Здесь и далее под ведомственными источниками понимаются данные ОАО “РЖД”, Росстата, Ространснадзора, МВД России.

<sup>3</sup> Объединение ячеек означает, что данные Росстата и Ространснадзора приведены для железнодорожного транспорта без разбивки на перевозки поездами дальнего следования и пригородными поездами.

	Вид транспорта и вид перевозок	Перевозки пассажиров		Количество происшествий	Число пострадавших	
		Росстат (2000–2015)	Росстат (2005–2016)		Росстат (2005–2016); Ространснадзор (2007–2016)	Росстат (2005–2016); Ространснадзор (2007–2016)
5	Внутренний водный транспорт – пригородные, внутригородские, экскурсионно-прогулочные, транзитные, местные маршруты перевозок и переправы	Росстат (2000–2015)	Росстат (2005–2016)	Росстат (2005–2016); Ространснадзор (2007–2016)	Росстат (2005–2016); Ространснадзор (2007–2016)	
6	Внутренний водный транспорт – туристские маршруты перевозок		Росстат (2005–2016)			
7	Автомобильный транспорт – автобусные перевозки в междугородном и международном сообщении	Росстат (2000–2015); Росстат (2005–2016)		МВД (2016)	МВД (2007–2016)	МВД (2016)
8	Автомобильный транспорт – автобусные перевозки в пригородном сообщении			МВД (2016)		МВД (2016)
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			МВД (2016)		МВД (2016)
10	Автомобильный транспорт – автобусные регулярные перевозки в городском сообщении с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок			МВД (2016)		МВД (2016)
11	Городской наземный электрический транспорт – перевозки троллейбусами	Росстат (2000–2015)		МВД (2016)	МВД (2007–2016); МВД (2016)	
12	Городской наземный электрический транспорт – перевозки трамваями	Росстат (2000–2015)		МВД (2016)	МВД (2007–2016); МВД (2016)	
13	Внеуличный транспорт – вне зависимости от вида перевозки			Нет данных		

### 3. Методология проведения мониторинга страховых тарифов по ОСГОП и анализ данных

#### 3.1. Анализ применения страховщиками тарифов за период 01.01.2013–31.12.2016

Анализ фактических примененных тарифов показал, что за период 01.01.2013–31.12.2016 в большинстве договоров страховщиками были применены минимальные значения страховых тарифов, установленные Постановлением № 1344 (таблицы 3–5).

Необходимо отметить, что в тарифах, установленных Постановлением № 1344 по группам 5, 6 (“Внутренний водный транспорт – пригородные, внутригородские, экскурсионно-прогулочные, транзитные, местные маршруты перевозок и переправы” и “Внутренний водный транспорт – туристские маршруты перевозок”), страховой тариф по риску “Здоровье” был ниже, чем по риску “Жизнь”. В тарифах, установленных Указанием № 4175-У, данное несоответствие было исправлено.

**Таблица 3. Распределение страховых тарифов в договорах, содержащихся в данных НССО по риску “Жизнь”, % от всех договоров**

Группа	Всего договоров	Минимальный страховой тариф	В диапазоне <sup>4</sup>	Вне диапазона	
				меньше	больше
1	48	83	17	0	0
2	120	93	3	3	0
3	551	26	26	48	0
4	425	38	31	31	0
5	1 982	53	23	24	0
6	258	55	20	25	0
7	55 397	87	2	11	0
8	48 498	86	2	13	0
9	42 466	79	7	14	0
10	71 988	87	3	10	0
11	359	92	3	6	3
12	251	93	5	2	0
13	1	100	0	0	0

<sup>4</sup> Границы диапазона были определены на основе предельных (минимальных и максимальных) значений страховых тарифов, установленных Постановлением № 1344.

**Таблица 4. Распределение страховых тарифов в договорах, содержащихся в данных НССО по риску “Здоровье”, % от всех договоров**

Группа	Всего договоров	Минимальный страховой тариф	В диапазоне	Вне диапазона	
				меньше	больше
1	48	83	17	0	0
2	120	93	3	3	0
3	551	53	26	21	0
4	425	63	33	4	0
5	1 982	54	21	25	0
6	258	53	22	25	0
7	55 397	87	2	10	0
8	48 498	85	2	13	0
9	42 466	49	7	45	0
10	71 988	82	8	11	0
11	359	91	6	3	0
12	251	50	5	45	0
13	1	100	0	0	0

**Таблица 5. Распределение страховых тарифов в договорах, содержащихся в данных НССО по риску “Имущество”, % от всех договоров**

Группа	Всего договоров	Минимальный страховой тариф		В диапазоне <sup>5</sup>	Вне диапазона	
		с франшизой	без франшизы		меньше	больше
1	48	38	0	63	0	0
2	120	85	6	6	3	0
3	551	9	2	67	21	1
4	425	11	0	86	3	0
5	1 982	18	1	59	21	2
6	258	5	0	78	16	0
7	55 397	20	2	67	11	0
8	48 498	33	2	51	14	0
9	42 466	40	2	42	16	0
10	71 988	66	4	19	10	0
11	359	69	21	6	3	0
12	251	75	16	7	2	0
13	1	0	0	100	0	0

### 3.2. Методология проведения мониторинга и подготовки выводов

В связи с недостаточной детализацией данных для анализа динамики количества убытков, их среднего размера и убыточности, проводимого для мониторинга, виды транспорта и виды перевозок, выделяемые Постановлением № 1344 и Указанием № 4175-У, были объединены в группы, представленные в таблице 6.

**Таблица 6. Группировка для проведения мониторинга**

	Вид транспорта и вид перевозок согласно Постановлению № 1344	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

<sup>5</sup> Диапазон для риска “Имущество” определялся следующим образом: за нижнюю границу диапазона была выбрана величина, равная минимуму из всех минимальных страховых тарифов по риску “Имущество”. За верхнюю границу диапазона была выбрана величина, равная максимуму из всех максимальных страховых тарифов по риску “Имущество” соответственно.

	Вид транспорта и вид перевозок согласно Постановлению № 1344	Наименование “тарифной” группы, построенной для проведения мониторинга
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, кроме имущественных, а также для групп “Воздушный транспорт – вне зависимости от вида перевозки”, “Морской транспорт – вне зависимости от вида перевозки”, “Внутренний водный транспорт – пригородные, внутригородские, экскурсионно-прогулочные, транзитные, местные маршруты перевозок и переправы” и “Внутренний водный транспорт – туристские маршруты перевозок” (группы, для которых в связи с отсутствием достаточной статистики оценка проводилась только в части минимальной убыточности) была проведена оценка минимальной и максимальной убыточности.

Оценка минимальной убыточности для всех групп и всех рисков проводилась на основании информации НССО исходя из предположения, что информация обо всех произошедших убытках известна.

Оценка максимальной убыточности для всех групп и всех рисков проводилась на основании информации НССО и ведомств исходя из предположения, что существуют также произошедшие, но не заявленные убытки.

Оценка минимальной и максимальной убыточности производилась по формулам:

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

где:

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

выплаты – выплаты по группе для указанного риска;

ЗУ – заявленные убытки по группе для указанного риска (по состоянию на 31.12.2016);

ЗП – заработанная премия по группе для указанного риска;

РПНУ – резерв произошедших, но не заявленных убытков по группе для указанного риска.

Оценка РПНУ была основана на отдельной оценке количества убытков и их среднего размера.

Для всех групп размер среднего убытка соответствовал размеру средней выплаты за аналогичный период, при этом при оценке среднего по риску вреда жизни учитывались расходы на погребение.

Для тарифных групп “Автобусы”, “Троллейбусы”, “Трамваи”, “Внутренний водный транспорт”, “Воздушный транспорт” и “Морской транспорт” РПНУ для рисков вреда жизни и здоровью оценивался на основании предположения, что все произошедшие убытки будут заявлены страховой организации. Таким образом, для оценки количества произошедших, но не заявленных убытков из количества произошедших убытков по данным ведомств вычиталось количество произведенных выплат, заявленных убытков и отказов.

Также для определения убыточности по группам, соответствующим Постановлению № 1344 и входящим в объединенную тарифную группу “Автобусы”, РПНУ распределялся пропорционально заработанной премии.

Максимальное (консервативное) количество произошедших, но не заявленных убытков по железнодорожному транспорту (“Железнодорожный транспорт – перевозки поездами дальнего следования” и “Железнодорожный транспорт – перевозки пригородными поездами”) было получено с помощью оценки цепочно-лестничным методом на основании треугольника развития оплаченных убытков.

### 3.3. Методология построения выводов о достаточности тарифов, установленных Указанием № 4175-У

Для построения выводов о достаточности тарифов по ОСГОП, установленных Указанием № 4175-У, проведен анализ изменений тарифов, установленных Указанием № 4175-У, по сравнению с тарифами, установленными Постановлением № 1344:

1. В случае если проведенный мониторинг тарифов, установленных Постановлением № 1344, показывал достаточность тарифов и Указанием № 4175-У тарифы были повышены, был сделан вывод о достаточности тарифов, установленных Указанием № 4175-У.
2. В случае если проведенный мониторинг тарифов, установленных Постановлением № 1344, показывал недостаточность тарифов и Указанием № 4175-У тарифы были понижены, был сделан вывод о недостаточности тарифов, установленных Указанием № 4175-У.
3. В иных случаях был проведен дополнительный ретроспективный анализ<sup>6</sup> убыточности исходя из скорректированной величины заработанной премии.

Корректировка заработанной премии определялась пропорционально исходя из среднего изменения предельных значений страховых тарифов, определенных Указанием № 4175-У, по сравнению с тарифами, определенными Постановлением № 1344:

$$\text{ЗП}_{\text{скорр.}} = \text{ЗП} \times \frac{\alpha + \beta}{2},$$

$$\alpha = \frac{\text{макс\_Указание}}{\text{макс\_Постановление}}, \beta = \frac{\text{мин\_Указание}}{\text{мин\_Постановление}},$$

где:

ЗП – исходная заработанная премия по группе для указанного риска;

$\text{ЗП}_{\text{скорр.}}$  – скорректированная заработанная премия по группе для указанного риска;

макс\_Указание – максимальное значение страхового тарифа, установленное для данной группы по заданному риску Указанием № 4175-У;

мин\_Указание – минимальное значение страхового тарифа, установленное для данной группы по заданному риску Указанием № 4175-У;

макс\_Постановление – максимальное значение страхового тарифа, установленное для данной группы по заданному риску Постановлением № 1344;

мин\_Постановление – минимальное значение страхового тарифа, установленное для данной группы по заданному риску Постановлением № 1344.

Данный подход основан на предположении:

- о независимости количества договоров от размера тарифа (то есть его привлекательности для страховщика, страхователя);
- о независимости страховых выплат (их размера, количества, урегулировании) от величины собранных премий<sup>7</sup>;
- о неизменности размера страховых сумм в течение периода, за который проводился мониторинг (01.01.2013–31.12.2016);
- о пропорциональном изменении фактического тарифа, используемого страховщиками при определении размера страховых премий в случае изменения законодательно установленных предельных значений.

При неоднозначности выводов, полученных исходя из анализа среднего изменения предельных значений, дополнительно проводился анализ изменений предельных значений. Например, в случае если Указанием № 4175-У были снижены тарифы, установленные Постановлением № 1344, мониторинг которых показал достаточность, при этом анализ среднего изменения предельных значений указывал на недостаточность тарифов, установленных Указанием № 4175-У, дополнительно проводился анализ достаточности максимальных тарифов, установленных Указанием № 4175-У.

Данный подход основан на предположении о принципиальной возможности для страховщика установить страховой тариф, соответствующий законодательно установленным предельным значениям и приемлемым для страховщика уровням убыточности.

### 3.4. Ограничения данных и методологии

Основные ограничения, связанные с использованием данных, приведены ниже:

1. Мониторинг тарифов, действующих в течение периода 01.01.2013–31.12.2016, – это мониторинг тарифов, установленных Постановлением № 1344. Выводы о достаточности тарифов, установленных

<sup>6</sup> Как если бы в течение периода 01.01.2013–31.12.2016 действовали предельные значения тарифов, установленных Указанием № 4175-У.

<sup>7</sup> В предположении неизменности реальной экспозиции к риску.



Указанием № 4175-У, существенным образом основаны на предположениях, описанных в разделе 3.3 настоящего отчета.

- Ввиду отсутствия данных по группе “Внеуличный транспорт – вне зависимости от вида перевозки” вывод о достаточности тарифов отдельно для данной группы сделать невозможно.
- В ходе проведения мониторинга страховых тарифов не рассматривались специальные условия договоров, такие как наличие в договоре франшизы в риске “Имущество” и наличие основания для освобождения страховщика от выплаты страхового возмещения. Однако данные значения находятся внутри диапазона допустимых страховых тарифов и полностью отражают динамику достаточности страховых тарифов по ОСГОП.
- В ходе проведения мониторинга страховых тарифов, в том числе в части расчета убыточности по видам, оценка величины расходов на урегулирование убытков не проводилась<sup>8</sup>.
- Приведенное в разделе 3.2 настоящего отчета построение тарифных групп является допущением, связанным с достаточностью данных, и может оказывать существенное влияние на выводы о достаточности тарифов.

#### 4. Выводы по результатам проведения мониторинга страховых тарифов по ОСГОП

В рамках мониторинга тарифов был проведен анализ убыточности для действующих в течение периода 01.01.2013–31.12.2016 тарифов по ОСГОП как в целом, так и отдельно по каждому риску (таблица 7).

**Таблица 7. Полученная в ходе мониторинга для действующих в течение периода 01.01.2013–31.12.2016 тарифов убыточность в целом по рискам, %**

Год	Риск “Жизнь”		Риск “Здоровье”		Риск “Имущество”	Итоговая убыточность	
	минимум <sup>9</sup>	максимум <sup>10</sup>	минимум	максимум	минимум	минимум	максимум
2016	35	63	11	61	1	13	59
2015	79	130	19	75	3	24	78
2014	80	101	17	60	1	22	62
2013	110	121	19	79	3	26	80
<b>Общий итог</b>	<b>72</b>	<b>102</b>	<b>16</b>	<b>68</b>	<b>2</b>	<b>21</b>	<b>69</b>

Основные выводы по результатам проведения мониторинга страховых тарифов по ОСГОП по видам транспорта и видам перевозок приведены в таблице 8. Выводы о достаточности/недостаточности страховых тарифов основаны на результатах анализа уровня убыточности по соответствующим рискам, видам транспорта и видам перевозки.

**Таблица 8. Результаты анализа достаточности действующих в течение периода 01.01.2013–31.12.2016 страховых тарифов по ОСГОП, предельные значения которых были установлены Постановлением № 1344, по рискам и видам транспорта и перевозок**

№	Вид транспорта и вид перевозок	Риск “Жизнь”	Риск “Здоровье”	Риск “Имущество”	Итого по виду
1	Железнодорожный транспорт – перевозки поездами дальнего следования	Недостаточны	Достаточны <sup>11</sup>	Достаточны	Достаточны
2	Железнодорожный транспорт – перевозки пригородными поездами	Достаточны	Достаточны	Достаточны	Достаточны
3	Воздушный транспорт – вне зависимости от вида перевозки	Недостаточны	Недостаточны	Достаточны	Недостаточны
4	Морской транспорт – вне зависимости от вида перевозки	Достаточны	Достаточны, возможно снижение	Достаточны	Достаточны, возможно снижение

<sup>8</sup> Может оказать влияние на убыточность до 20%.

<sup>9</sup> Убыточность, рассчитанная на предположении, что вся информация о произошедших убытках известна и отражена в данных НССО (см. раздел 4 настоящего отчета).

<sup>10</sup> Убыточность, рассчитанная на предположении, что существуют также произошедшие, но не заявленные убытки, не отраженные в данных НССО (см. раздел 4 настоящего отчета).

<sup>11</sup> Здесь и далее вывод о достаточности сделан на основании величины фактически применяемых страховых тарифов и соответствующего уровня убыточности (см. раздел 3 настоящего отчета).

№	Вид транспорта и вид перевозок	Риск “Жизнь”	Риск “Здоровье”	Риск “Имущество”	Итого по виду
5	Внутренний водный транспорт – пригородные, внутригородские, экскурсионно-прогулочные, транзитные, местные маршруты перевозок и переправы	Достаточны	Недостаточны	Недостаточны	Достаточны
6	Внутренний водный транспорт – туристские маршруты перевозок	Достаточны	Недостаточны	Недостаточны	Достаточны
7	Автомобильный транспорт – автобусные перевозки в междугородном и международном сообщении	Недостаточны	Достаточны, возможно снижение	Достаточны	Достаточны
8	Автомобильный транспорт – автобусные перевозки в пригородном сообщении	Достаточны	Достаточны, возможно снижение	Достаточны	Достаточны, возможно снижение
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	Достаточны	Достаточны, возможно снижение	Достаточны	Достаточны, возможно снижение
10	Автомобильный транспорт – автобусные регулярные перевозки в городском сообщении с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок	Достаточны	Достаточны	Достаточны	Достаточны
11	Городской наземный электрический транспорт – перевозки троллейбусами	Достаточны, возможно снижение	Достаточны, возможно снижение	Достаточны	Достаточны, возможно снижение
12	Городской наземный электрический транспорт – перевозки трамваями	Недостаточны	Достаточны	Достаточны	Достаточны
13	Внеуличный транспорт – вне зависимости от вида перевозки	Нет данных	Нет данных	Нет данных	Нет данных

При оценке действующих в течение периода 01.01.2013–31.12.2016 страховых тарифов (по всем рискам для каждой группы<sup>12</sup>) выявлено, что тарифы были в целом достаточны для всех групп, за исключением группы 3 “Воздушный транспорт – вне зависимости от вида перевозки”.

Необходимо отметить, что действующие в настоящий момент страховые тарифы по ОСГОП установлены Указанием № 4175-У, которое вступило в силу 18.02.2017. Таким образом, проведенный мониторинг тарифов по ОСГОП за период 01.01.2013–31.12.2016, результаты которого приведены в таблицах 7–8, отражает оценку достаточности тарифов, установленных Постановлением № 1344.

Выводы о достаточности страховых тарифов, установленных Указанием № 4175-У, сделаны на основе проведенного анализа достаточности тарифов по ОСГОП, установленных Постановлением № 1344, с учетом<sup>13</sup> изменений тарифов, установленных Указанием № 4175-У, по сравнению с тарифами, установленными Постановлением № 1344 (таблица 9).

**Таблица 9. Анализ среднего изменения предельных величин страховых тарифов, установленных Указанием № 4175-У, по сравнению с предельными величинами страховых тарифов, установленных Постановлением № 1344, по рискам, %**

№	Вид транспорта и вид перевозок	Риск “Жизнь”	Риск “Здоровье”	Риск “Имущество”
1	Железнодорожный транспорт – перевозки поездами дальнего следования	+7 560	–8	–80
2	Железнодорожный транспорт – перевозки пригородными поездами	+61	+54	+1 415
3	Воздушный транспорт – вне зависимости от вида перевозки	+108	+78	–35
4	Морской транспорт – вне зависимости от вида перевозки	+213	–42	–99
5	Внутренний водный транспорт – пригородные, внутригородские, экскурсионно-прогулочные, транзитные, местные маршруты перевозок и переправы	+52	+2 754	+2 225
6	Внутренний водный транспорт – туристские маршруты перевозок	–58	+16 058	+332
7	Автомобильный транспорт – автобусные перевозки в междугородном и международном сообщении	+311	–29	–94
8	Автомобильный транспорт – автобусные перевозки в пригородном сообщении	+173	–62	–97

<sup>12</sup> Здесь и далее под группой понимается “Вид транспорта и вид перевозок”.

<sup>13</sup> Методика перехода приведена в разделе 3 настоящего отчета.

№	Вид транспорта и вид перевозок	Риск “Жизнь”	Риск “Здоровье”	Риск “Имущество”
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	+28	-52	-99
10	Автомобильный транспорт – автобусные регулярные перевозки в городском сообщении с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок	-46	-41	-99
11	Городской наземный электрический транспорт – перевозки троллейбусами	+399	+5	-100
12	Городской наземный электрический транспорт – перевозки трамваями	+80	+55	-99
13	Внеуличный транспорт – вне зависимости от вида перевозки	+61	+54	+1 272

**Таблица 10. Результаты анализа достаточности страховых тарифов по ОСГОП, предельные значения которых были установлены Указанием № 4175-У, по рискам и видам транспорта и перевозок**

№	Вид транспорта и вид перевозок	Риск “Жизнь”	Риск “Здоровье”	Риск “Имущество”	Итого по виду
1	Железнодорожный транспорт – перевозки поездами дальнего следования	Достаточны	Достаточны	Достаточны	<b>Достаточны</b>
2	Железнодорожный транспорт – перевозки пригородными поездами	Достаточны, возможна корректировка <sup>14</sup>	Достаточны, возможна корректировка	Достаточны, возможна корректировка	<b>Достаточны</b>
3	Воздушный транспорт – вне зависимости от вида перевозки	Достаточны, возможна корректировка	Достаточны, возможна корректировка	Достаточны	<b>Достаточны</b>
4	Морской транспорт – вне зависимости от вида перевозки	Достаточны, возможна корректировка	Достаточны	<b>Недостаточны</b>	<b>Достаточны</b>
5	Внутренний водный транспорт – пригородные, внутригородские, экскурсионно-прогулочные, транзитные, местные маршруты перевозок и переправы	Достаточны, возможна корректировка	Достаточны, возможна корректировка	Достаточны	<b>Достаточны</b>
6	Внутренний водный транспорт – туристские маршруты перевозок	Достаточны	Достаточны	Достаточны	<b>Достаточны</b>
7	Автомобильный транспорт – автобусные перевозки в междугородном и международном сообщении	Достаточны	Достаточны	Достаточны	<b>Достаточны</b>
8	Автомобильный транспорт – автобусные перевозки в пригородном сообщении	Достаточны, возможна корректировка	Достаточны, возможна корректировка	Достаточны	<b>Достаточны</b>
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	Достаточны, возможна корректировка	Достаточны	Достаточны	<b>Достаточны</b>
10	Автомобильный транспорт – автобусные регулярные перевозки в городском сообщении с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок	Достаточны	Достаточны	Достаточны	<b>Достаточны</b>
11	Городской наземный электрический транспорт – перевозки троллейбусами	Достаточны, возможна корректировка	Достаточны, возможна корректировка	Достаточны	<b>Достаточны</b>
12	Городской наземный электрический транспорт – перевозки трамваями	Достаточны, возможна корректировка	Достаточны, возможна корректировка	Достаточны	<b>Достаточны</b>
13	Внеуличный транспорт – вне зависимости от вида перевозки	Нет данных	Нет данных	Нет данных	<b>Нет данных</b>

Таким образом, проведенный мониторинг показал, что в целом по всем группам тарифы, установленные Указанием № 4175-У, достаточны.

<sup>14</sup> При пересчете и установлении новых предельных значений страховых тарифов возможна корректировка действующих тарифов, установленных Указанием № 4175-У, с целью отражения долгосрочных трендов, учета редких событий и т.д.

## 5. Результаты проведенного мониторинга страховых тарифов по ОСГОП

В настоящем разделе приведены результаты мониторинга тарифов, установленных Постановлением № 1344, по видам транспортных средств.

### 5.1. Внеуличный транспорт

В связи с отсутствием информации по группе “Внеуличный транспорт” сделать выводы о достаточности тарифа не представляется возможным.

### 5.2. Автобусы, троллейбусы, трамваи

Для целей мониторинга тарифов для групп “Автобусы”, “Троллейбусы”, “Трамваи” было проанализировано количество пострадавших в ДТП по данным МВД и НССО. В ходе анализа выявлен рост количества пострадавших в ДТП с автобусами, трамваями, троллейбусами при снижении общего количества ДТП и числа пострадавших в них. Также следует отметить незначительное повышение средней выплаты.

Рисунок 1. Анализ числа пострадавших в ДТП с автобусом

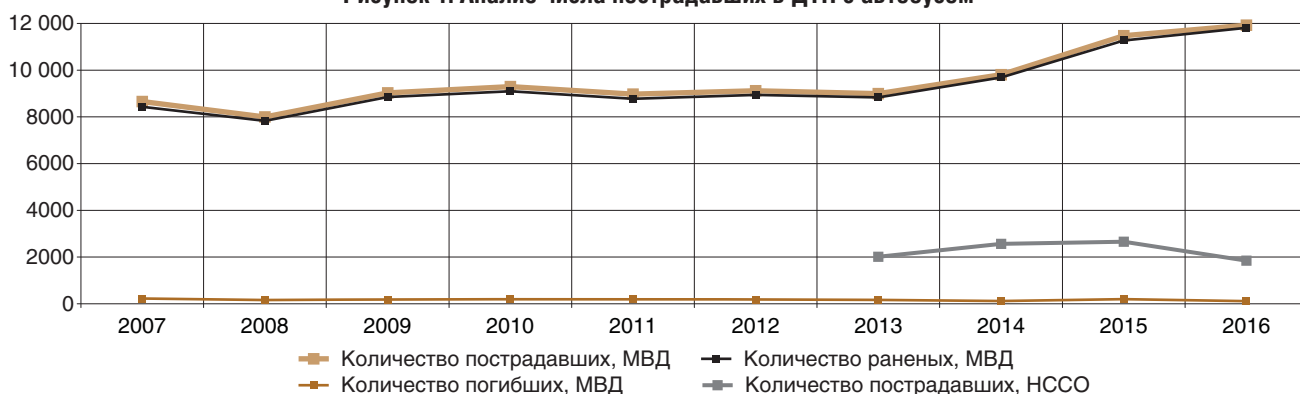


Рисунок 2. Анализ числа пострадавших в ДТП с трамваем

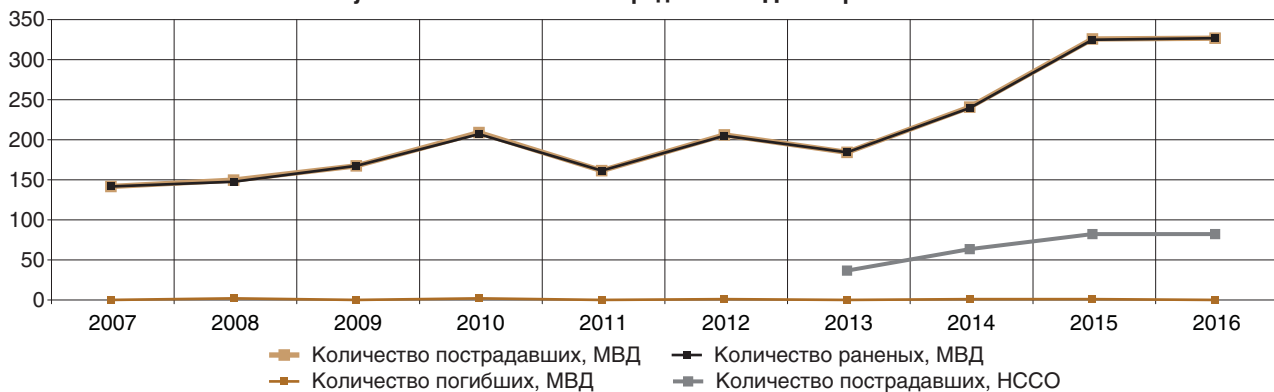


Рисунок 3. Анализ числа пострадавших в ДТП с троллейбусом

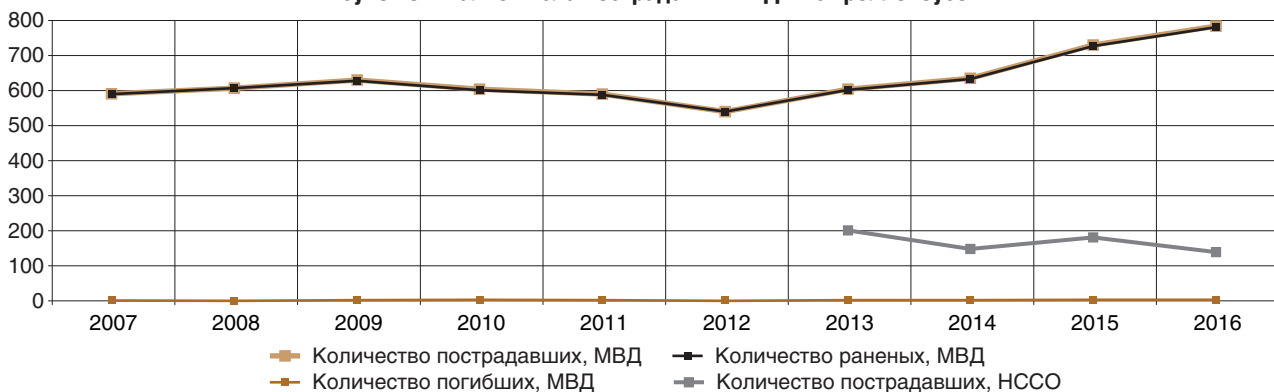


Рисунок 4. Анализ данных Росстата

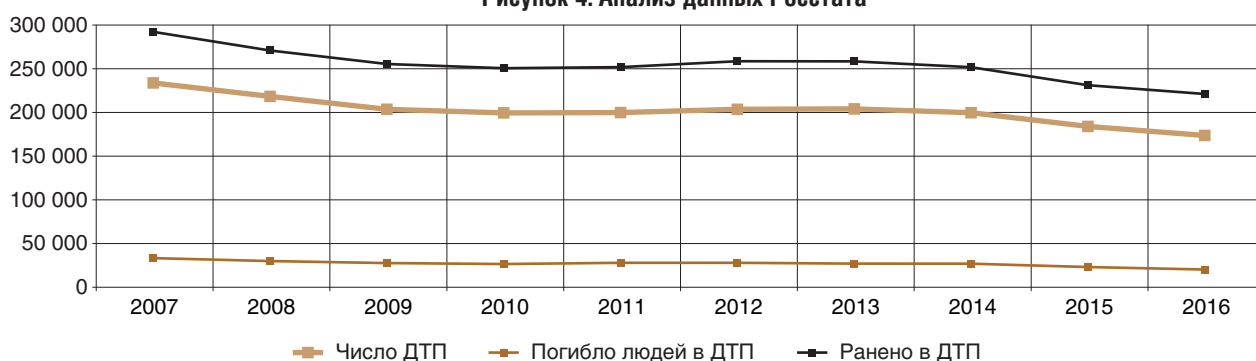


Рисунок 5. Возмещение (средняя выплата) вреда жизни, рублей

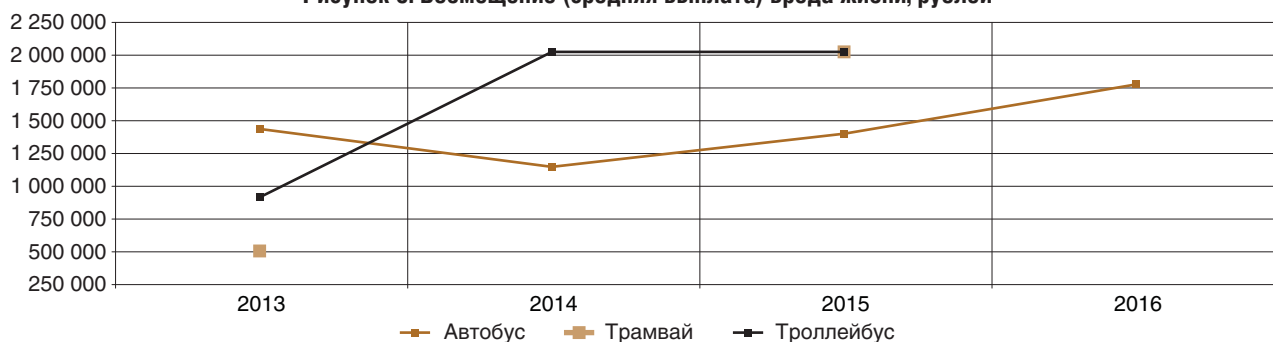
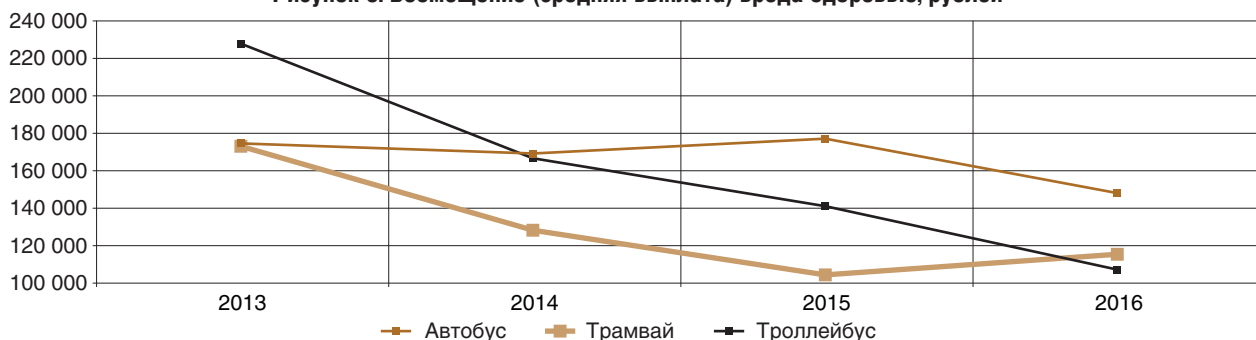


Рисунок 6. Возмещение (средняя выплата) вреда здоровью, рублей



В ходе анализа была произведена консервативная оценка убыточности тарифов, установленных Постановлением № 1344, по результатам которой было выявлено, что действовавшие по состоянию на 31.12.2016 тарифы в части жизни и здоровья в целом достаточны, за исключением тарифов по группе «Автомобильный транспорт – автобусные регулярные перевозки в городском сообщении с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок».

В части рисков вреда жизни для групп «Городской наземный электрический транспорт – перевозки трамваями» и «Автомобильный транспорт – автобусные перевозки в междугородном и международном сообщении» тарифы также могут оказаться недостаточными. При этом для групп «Автомобильный транспорт – автобусные перевозки в пригородном сообщении», «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» и «Городской наземный электрический транспорт – перевозки троллейбусами» тарифы достаточны и имеют возможность снижения (таблица 11).

**Таблица 11. Фактическая убыточность по группам автомобильного (автобусы) и наземного электрического (троллейбусы, трамваи) транспорта (на основе тарифов, установленных Постановлением № 1344), %**

Год происшествия	Риск “Жизнь”		Риск “Здоровье”		Риск “Имущество”	Итоговая убыточность	
	минимум	максимум	минимум	максимум	минимум	минимум	максимум
<b>Автомобильный транспорт – автобусные перевозки в междугородном и международном сообщении</b>							
2016	113	150	8	59	1	15	63
2015	169	210	19	75	4	28	81
2014	171	171	15	59	2	24	64
2013	281	296	18	78	8	34	90
<b>Автомобильный транспорт – автобусные перевозки в пригородном сообщении</b>							
2016	23	60	6	57	0	7	56
2015	60	102	10	66	1	13	67
2014	140	140	10	54	1	17	58
2013	62	77	10	70	3	13	70
<b>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</b>							
2016	24	60	20	71	3	20	67
2015	57	99	21	77	0	23	76
2014	0	0	25	69	1	23	64
2013	193	208	19	79	5	27	84
<b>Автомобильный транспорт – автобусные регулярные перевозки в городском сообщении с посадкой и высадкой пассажиров только в установленных остановочных пунктах по маршруту регулярных перевозок</b>							
2016	20	57	16	66	0	15	63
2015	48	90	27	82	1	28	80
2014	17	17	22	66	1	21	59
2013	60	74	26	86	1	29	82
<b>Городской наземный электрический транспорт – перевозки троллейбусами</b>							
2016	0	0	3	60	0	3	54
2015	100	100	3	64	0	5	60
2014	55	110	1	65	0	2	61
2013	36	36	1	103	0	2	93
<b>Городской наземный электрический транспорт – перевозки трамваями</b>							
2016	20	20	34	132	1	30	114
2015	425	425	29	111	0	46	116
2014	29	29	27	98	1	25	85
2013	216	216	27	149	1	34	139

### 5.3. Железнодорожный транспорт

По результатам анализа тарифов, установленных Постановлением № 1344, было выявлено, что действовавшие по состоянию на 31.12.2016 тарифы для групп “Железнодорожный транспорт – перевозки поездами дальнего следования” и “Железнодорожный транспорт – перевозки пригородными поездами” в целом достаточны, однако для группы “Железнодорожный транспорт – перевозки поездами дальнего следования” в части риска вреда жизни тарифы недостаточны (таблица 12).

**Таблица 12. Фактическая убыточность по группам железнодорожного транспорта (на основе тарифов, установленных Постановлением № 1344), %**

Год происшествия	Риск “Жизнь”		Риск “Здоровье”		Риск “Имущество”	Итоговая убыточность	
	минимум	максимум	минимум	максимум	минимум	минимум	максимум
<b>Железнодорожный транспорт – перевозки поездами дальнего следования</b>							
2016	0	0	29	33	0	28	32
2015	522	522	25	27	4	28	29
2014	2 740	2 740	39	40	12	53	54
2013	2 255	2 255	27	27	3	38	38

Год происшествия	Риск “Жизнь”		Риск “Здоровье”		Риск “Имущество”	Итоговая убыточность	
	минимум	максимум	минимум	максимум	минимум	минимум	максимум
<b>Железнодорожный транспорт – перевозки пригородными поездами</b>							
2016	11	11	25	32	0	18	21
2015	11	78	30	34	5	20	56
2014	22	22	30	31	0	26	26
2013	50	50	18	18	0	34	34

#### 5.4. Воздушный, водный и морской транспорт

По статистике НССО, о большинстве убытков по группе “Внутренний водный транспорт” становится известно в течение года происшествия. По данному виду наблюдается рост количества договоров страхования на фоне общего снижения количества перевезенных пассажиров. Следует отметить, что в части вреда здоровью для указанной группы количество раненых по данным ведомств меньше количества выплат и заявленных убытков по данным НССО. На основании имеющейся статистики можно сделать вывод, что тарифы, установленные Постановлением № 1344, в части вреда жизни достаточны, однако в части вреда здоровью и имуществу недостаточны.

По группе “Воздушный транспорт – вне зависимости от вида перевозки” тарифы, установленные Постановлением № 1344, недостаточны, так как уже состоявшаяся убыточность – более 100% (без учета убытков, которые могут быть заявлены дополнительно), однако в части вреда имуществу тарифы являются достаточными.

По группе “Морской транспорт – вне зависимости от вида перевозки” отсутствует статистика ведомств в части количества пострадавших. По данному виду наблюдается рост количества договоров страхования, а также количества перевезенных пассажиров на фоне редких выплат. Таким образом, тарифы по указанному виду достаточны (таблица 13).

**Таблица 13. Фактическая убыточность по группам воздушного, морского и внутреннего транспорта (на основе тарифов, установленных Постановлением № 1344), %**

Год происшествия	Риск “Жизнь”	Риск “Здоровье”	Риск “Имущество”	Итоговая убыточность
	минимум			
<b>Воздушный транспорт – вне зависимости от вида перевозки</b>				
2016	0	0	41	0
2015	171	332	57	202
2014	112	119	11	112
2013	0	7	24	2
<b>Морской транспорт – вне зависимости от вида перевозки</b>				
2016	0	2	0	1
2015	0	9	33	4
2014	0	16	0	7
2013	0	0	0	0
<b>Внутренний водный транспорт – пригородные, внутригородские, экскурсионно-прогулочные, транзитные, местные маршруты перевозок и переправы и внутренний водный транспорт – туристские маршруты перевозок</b>				
2016	0	514	0	6
2015	0	656	1 425	16
2014	12	459	0	17
2013	87	13 152	74	211

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

Федеральный закон № 67-ФЗ вступил в силу с 01.01.2013. За период 2013–2016 годов предельные значения страховых тарифов, применяемых по ОСГОП, оставались неизменными. При этом необходимо отметить, что страховщики практически по всем видам транспорта/перевозок для договоров страхования ОСГОП преимущественно использовали нижнюю границу законодательно установленного тарифного коридора (таблица 14).

**Таблица 14. Доля договоров с использованием нижней границы законодательно установленного тарифного коридора в общем количестве договоров в 2015–2016 годах по видам рисков, %**

	Риск “Жизнь”		Риск “Здоровье”		Риск “Имущество”			
	2016	2015	2016	2015	без франшизы		с франшизой	
					2016	2015	2016	2015
1	92	100	92	0	50	58	0	0
2	93	97	93	97	87	90	3	3
3	29	30	59	58	9	12	5	1
4	32	45	53	69	6	10	0	1
5	56	57	57	56	16	19	1	1
6	59	63	55	61	5	8	0	0
7	85	87	85	87	20	20	1	1
8	80	85	80	85	29	32	2	2
9	76	78	34	35	43	49	1	2
10	85	85	81	82	69	73	4	3
11	96	80	96	80	78	64	18	16
12	91	86	50	44	77	73	11	9
13	0	0	0	0	0	0	0	0

Кроме того, за 2014–2016 годы объемы заработанной страховщиками премии изменились незначительно: в 2014 и 2015 годах она составила 3,3 млрд рублей, а в 2016 году увеличилась на 5%, до 3,5 млрд рублей. Объем заработанной премии за 2013 год составил 2,4 млрд рублей, однако, учитывая особенности оценки величины заработанной премии и дату вступления в силу Федерального закона № 67-ФЗ (с 01.01.2013), данные показатели не совсем сопоставимы с показателями за 2014–2016 годы.

Таким образом, в связи с отсутствием факторов, способных оказать существенное влияние на выводы в отношении влияния ОСГОП на развитие субъектов предпринимательской деятельности в сфере транспорта в 2016 году, выводы в отношении влияния ОСГОП на развитие субъектов предпринимательской деятельности в сфере транспорта по сравнению с 2015 годом остались без изменения.

ОСГОП способствует развитию предпринимательской деятельности в сфере транспорта посредством снижения финансового риска транспортных предприятий, защиты (при определенных обстоятельствах) от субсидиарной ответственности владельцев бизнеса.

Негативное влияние ОСГОП на развитие предпринимательской деятельности в сфере транспорта может выражаться в показателях прибыли в конкретные годы деятельности перевозчика, однако такое влияние сглаживается предотвращением риска банкротства в результате возникновения обязательств перевозчика по компенсации причинения вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров.