8 Экономика и финансы

Законодательство

### Чёрный список обещают почистить

Министерство финансов Российской Федерации предложило внести поправки в антиотмывочное законодательство, согласно которым оснований для внесения клиента в чёрный список станет меньше.

Поправки Минфина внесены на общественное обсуждение, пишет РБК. Ведомство отмечает, что сейчас в рамках соблюдения законодательства о противодействии отмыванию доходов и финансированию терроризма банки часто блокируют банковские счета добросовестных клиентов, не объясняя причин, и вредят их деятельности. Для попадания в чёрный список достаточно, чтобы у работников банка возникли подозрения, что клиент проводит сомнительную операцию.

Согласно законопроекту Минфина, банки смогут блокировать операции клиентов лишь в том случае, если одновременно выполняются два условия. Первое - у клиента высший уровень риска в правилах внутреннего контроля или неоднократные подозрения в течение года в том, что он совершает сомнительные операции. Второе - наличие данных (а не подозрений, как сейчас), благодаря которым можно подозревать клиента в отмывании доходов или финансировании терроризма. Кроме того, поправки обязывают банк в течение пяти дней ответить на письменный запрос клиента о причинах попадания в чёрный список.

Предлагается также запретить банкам присваивать клиенту высший уровень риска только на том основании, что Центробанк внёс его в список подозрительных.

Ранее в самом Центробанке признали, что чёрный список создал чрезмерное давление на бизнес, поэтому его пересмотрят. К тому же в апреле стало известно о том, что данные о 120 тысячах фигурантов чёрного списка «утекли» в Интернет.

«Мы планируем в ближайшее время пересмотреть уже сформированные чёрные списки и оставить в них только тех, кто совершал самые рискованные операции. Мы полагаем, что списки значительно сократятся», - заявила недавно председатель ЦБ Эльвира Набиуллина.

Зарплата

#### Реалии выше ожиданий

В Челябинской области средняя зарплата работающего в первом квартале 2019 года оказалась выше его ожиданий, сообщают специалисты Headhunter.ru. Среднестатистический южноуралец ищет работу с зарплатой

в 30 тысяч рублей, а средняя зарплата в регионе, по данным аналитиков, 32 тысячи.

Рост количества вакансий и резюме за три месяца оказался примерно равным: шесть и восемь процентов соответственно.

«К концу квартала конкуренция среди соискателей в Челябинской области выросла: так, в конце декабря 2018 года в среднем на вакансию приходилось 4,8 резюме, в марте 2019-го - уже 5,9. Данное соотношение считается умеренным, но в пользу работодателя», - сообщают аналитики Headhunter.

Самый высокий уровень конкуренции - среди претендентов на руководящие должности: 8,5 резюме на место. Также высокий уровень соискателей среди начинающих специалистов - 8 резюме на место, и среди желающих работать в сферах госслужбы и безопасности (6,2 резюме на место).

Общественный транспорт

# Частники заинтересовались трамваем

Пока - в Челябинске, но, может, и магнитогорские предприниматели попробуют свои силы в перевозках электротранспортом



На Южном Урале у муниципальных транспортных предприятий, осуществляющих перевозку пассажиров на трамваях, неожиданно появились конкуренты-частники. В Магнитогорске, правда, до этого пока ещё не дошло, но в Челябинске, говоря словами единственного в истории президента Советского Союза, процесс пошёл.

Как пишет портал 74.ru, в то время как муниципальный «ЧелябГЭТ» рапортует о миллиардных долгах, а общественный транспорт Челябинска сравнивают с бездонной бочкой, предприниматели начали пробовать силы в трамвайнотроллейбусных торгах. Региональное управление Федеральной антимонопольной службы рассмотрело жалобу на предоставление преимущества «ЧелябГЭТ».

В региональное УФАС поступило обращение от Союза «Челябинский областной автотранспорт» (президент - Станислав Новичихин). Речь шла о торгах на пассажирские перевозки на трёх трамвайных маршрутах – № 5, 7 и 17, а также двух троллейбусных -№ 16 и 17. В целом контракт выливался в кругленькую сумму - более 163 миллионов рублей.

«Представители союза жаловались на антиконкурентные условия торгов и предоставление особых преимуществ

«ЧелябГЭТ», - уточнила начальник отдела контроля закупок для государственных и муниципальных нужд Влада Ливончик. – Потенциальные участники утверждали, что готовы приобрести подвижной состав для работы на маршрутах электротранспорта».

Специалисты антимонопольного ведомства изучили аукционную документацию и обнаружили нарушения

«Из информации заказчика невозможно сделать вывод о перечне и характеристиках трамвайных путей и контактной сети, расходах на содержание и так далее, - объяснили в Челябинском УФАС. - Это не позволяет потенциальным подрядчикам рассчитать возможную цену контракта и оценить экономическую целесообразность участия в закупках. Таким образом создаётся преимущество муниципальному перевозчику - «ЧелябГЭТ».

Впрочем, отменять закупку антимонопольщики не стали, чтобы не останавливать трамвайное движение в областном центре.

По закону мэрия обязана проводить торги на регулярные перевозки пассажиров городским наземным электротранспортом. По сути, это выглядит формальностью. Но, как выяснилось, такие прецеденты уже есть, подытоживает портал 74.ru.

В Магнитогорске, трамвайное движение которого в январе 2020 года отметит 85-летие, предприниматели пока не заявляли о желании попробовать свои силы в этом виде городского транспорта. Но кто знает, может, пример челябинских коллег станет заразительным

Напомним, что в двадцатом веке в течение многих десятилетий именно трамвай оставался главным видом общественного транспорта. Ситуация изменилась лишь в первое десятилетие нового века и тысячелетия, когда в городе получили масштабное развитие вездесущие частные маршрутки. Но и в новых условиях трамвай не сдал свои позиции, в отличие от больших автобусов, фактически исчезнувших в последние годы с городских маршрутов.

Инициатива

## Метод против пробок

Проблему пробок в России рассчитывают решить с помощью платных перекрёстков.

Такое предложение выдвинули в Национальной технологической инициативе «Автонет», сообщает РИА «Новости». Эксперимент планируется уже в 2020 году в рамках проекта «Умный город» и может пройти в Липецке, Ульяновске или Нижнем Новгороде. По мнению авторов идеи, плата за проезд перекрёстка или участка дороги в определённые часы поможет разгрузить их от пробок, а водители будут планировать поездки.

Это приведёт к тому, что автомобилисты начнут тщательнее планировать свои поездки, сказал представитель «Автонета». В качестве примера эксперты привели эксперимент в шведской столице Стокгольме: на перекрёстках установили радары и камеры, деньги списывались с банковского счёта водителя. В итоге пробки сократились на 22 процента, количество ДТП - на 10 процентов, содержание углекислого газа в атмосфере - на 14 процентов.

Займы

## «Плохие» автокредиты идут на убыль

В то время как в среднем по стране отмечается снижение доли просроченной задолженности в банковских портфелях автокредитов, в Челябинской области зафиксирована иная динамика. Но тревожной, как три-четыре года назад, ситуацию назвать нельзя.

По информации 4200 кредиторов, передающих сведения в Национальное бюро крелитных историй (НБКИ), на 1 марта 2019 года доля просроченной задолженности по автокредитам свыше 30 дней к обшему объёму действующих кредитов данного типа составила 8,5 процента, сократившись на 0,6 процентных пункта по сравнению с аналогичными показателями прошлого

Самые низкие значения доли просроченной задолженности по автокредитам (среди 30 регионов-лидеров по объёмам данного вида розничного

кредитования) были зафиксированы автокредитовании стабилизировав Чувашской Республике (5,6 процента), Санкт-Петербурге (5,7 процента), Удмуртской Республике (5,9 процента), Москве (6,2 процента) и Республике Татарстан (6,7 процента). В свою очередь, наибольшие доли просрочки по автокредитам продемонстрировали Тюменская (без ХМАО и ЯНАО) (12,9 процента) и Новосибирская (12,7 процента) области, Краснодарский (11,5 процента) и Ставропольский (11,0 процента) края, а также Саратовская область (11,0 процента).

В Челябинской области, по данным на 1 марта 2019 года, доля просрочки свыше 30-ти дней по автокредитам к общему объёму кредитов данного типа в Российской Федерации (среди 30 регионов – лидеров по объёмам автокредитования) составила 9,6 процента, а на 1 марта 2018 года она составляла 8,9 процента – на 0,7 процентных пункта ниже.

«Ситуация с «плохими» долгами в

лась ещё несколько лет назад, - считает генеральный директор НБКИ Александр Викулин. - Во многом это объясняется более эффективной в последнее время работой банковского риск-менеджмента. Кредиторы внимательно следят и за качеством новых автокредитов, и за риск-профилем своих заёмщиков с действующими обязательствами. Конечно, объёмы «плохих» долгов всё ещё остаются достаточно значительными, однако их доля в портфеле автокредитов существенно ниже, чем, например, в необеспеченном крелитовании - сегментах потребительских кредитов и кредитных карт. Тем не менее, кредиторам необходимо продолжать осуществлять тщательный контроль таких рыночных индикаторов, как уровень долговой нагрузки, а также проводить оперативный мониторинг финансового поведения заёмщиков».

Инициатива

## Петербуржец задумался о метро в Магнитогорске

Экономист из Санкт-Петербурга Ринат Бичурин направил открытое обращение президенту, премьеру и депутатам Государственной Думы, в котором предложил создать надземное частное метро в 57 городах страны. Письмо он разместил в социальных сетях. В предложенный список эксперт включил и Магнитогорск - в группе городов с населением от 400 до 500 тысяч человек.

Метро должно строиться за счёт частных инвестиций и находиться в частной собственности, считает автор обращения. В связи с длительными сроками окупаемости строительства метрополитена финансирование должно происходить с помощью привлечения акционерного капитала путем создания публичного акционерного общества (ПАО) и продажи акций всем желающим.

Ринат Бичурин настаивает на том, что метро должно быть наземным. По подсчётам экономиста, затраты на его строительство в 20 раз меньше, чем на подземное метро. Кроме того, эксплуатация наземного метро лешевле, это позволит снизить цену на поездку для горожан. Среди достоинств частного метро эксперт перечисляет налоговые поступления в бюджет и отсутствие необходимости обеспечивать содержание метро под землёй.