



Какую роль играет руководитель в эпоху цифровизации



Насколько эффективны налоговые стимулы для бизнеса



Есжан Биртанов, заместитель председателя Нацбанка

КАПИТАЛ

№40
(686)



ИЗДАЕТСЯ С 2005 ГОДА

// ЧЕТВЕРГ, 21 НОЯБРЯ, 2019

ДЕЛОВОЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК

Плюсы и минусы цифровых валют

6
страница

Как меняется полиграфический бизнес

5
страница

Почему растет спрос на сберегательные вклады

4
страница

Что сегодня происходит на рынке снеков?

9
страница

Мы в сети



kapital.kz

Капитальное доверие: кто может претендовать на пенсионные деньги?

Анна Видянова

Модель передачи части активов Единого накопительного пенсионного фонда (ЕНПФ) в управление частным казахстанским управляющим компаниям постепенно обретает очертания, но пока не названы сроки, когда будет реализована эта инициатива. В разговоре с корреспондентом «Капитал.kz» глава ЕНПФ Жанат Курманов рассказал, что еще точно не определены и требования по минимальному собственному капиталу частных инвесткомпаний, желающих управлять активами фонда. Зато есть предварительные цифры – не менее 5-10 млрд тенге.

На казахстанском рынке 19 инвестиционных компаний и понятно, что не всем будет дан доступ к пенсионным деньгам. «Если требования по уставному капиталу будут составлять 5 млрд тенге, то его смогут удовлетворить 6 инвесткомпаний, если же требование достигнет 10 млрд тенге, – то 5 компаний», – сказал генеральный директор DAMU Capital Management Мурат Кастаев. По данным Нацбанка, уставный капитал 13 оставшихся компаний находится в коридоре от 471 млн тенге до 2,3 млрд тенге.

«Так как проект по передаче части активов ЕНПФ в управление будет пилотным, мы считаем, что для начала нужно выставить более жесткий критерий. Если обсуждается диапазон по капиталу 5-10 млрд тенге, то можно установить «входной билет» в 10 млрд тенге», – считает он.

При этом наш собеседник уточнил, что сейчас на топ-5 инвестиционных компаний приходится 88% активов и 82% капитала всего рынка.

«В обозримом будущем порог в 10 млрд тенге собственного капитала могут преодолеть еще две или три компании», – добавил Мурат Кастаев.

Если требование по капиталу будет все же установлено в размере 10 млрд тенге, то управление пенсионными активами будет экономически невыгодным, полагает заместитель председателя правления по риск-менеджменту ИД «Астана Инвест» Александр Бердюгин. Комиссии за управление пенсионными активами уже давно стремятся к минимуму, пояснил он.

«Отсутствие интереса к повышению капитала до обозначенных уровней приведет планы государства в тупик», – считает Александр Бердюгин.

В том, что управляющие компания будут наращивать уставный капитал до обсуждаемого Нацбанком уровня, сомневается и директор департамента аналитики Private Asset Management Дамир Сейсебаев.

«Струдом представляю, что кто-то ради того, чтобы управлять частью активов



ЕНПФ, будет специально вносить 5 млрд в капитал. Это может быть нерационально, учитывая традиционно низкие в Казахстане комиссии за управление», – отметил он.

И если установить озвученный лимит, то можно отсеять эффективных менеджеров. Однако, по мнению Дамира Сейсебаева, способность управляющего грамотно инвестировать пенсионные активы, обеспечивать по ним высокую доходность, скорректированную на риск в рамках заданной инвестиционной стратегии, гораздо важнее, чем требования по уставному капиталу компании.

«Необходимо, чтобы у управляющего были соответствующий опыт, приверженность высоким этическим стандартам, квалифицированный персонал, технологические ресурсы. Кроме того, желательно, чтобы управляющие прошли комплаенс по международным стандартам GIPS», – добавил он.

Между тем председатель правления «Сентрас Секьюритиз» Талгат Камаров уверен, что предложенный капитал в раз-

мере 5-10 млрд тенге «на первый взгляд выглядит экономически оправданным».

«С учетом стремления регулятора передать хотя бы половину из 10,5 трлн тенге пенсионных активов в управление частным компаниям, которых может оказаться не больше 5-7, средний размер капитала частных управляющих при максимальном уровне левериджа 1 к 50 должен составлять порядка 15 млрд тенге. При леверидже 1 к 20, соответственно, средний размер капитала будет в 2,5 раза выше», – подсчитал Талгат Камаров.

Сколько можно привлечь активов?

Пока нет и окончательного решения по размеру левериджа – соотношению собственного капитала к привлеченным активам, сообщил Жанат Курманов. Обсуждается коэффициент 1:20 или 1:50. Например, 50 тенге из пенсионных денег, переданных управляющей компании, должны быть обеспечены 1 тенге ее собственного капитала.

[Продолжение на стр. 2]

Цифра номера

264 млрд тенге

держат казахстанцы на сберегательных депозитах

Подробнее [Стр.4]

Спикер номера

Акылжан Баймагамбетов, председатель акционерного общества «Казахстанский фонд гарантирования депозитов»

Подробнее [Стр.4]

Цитата номера

«Технология – это то, что меняет наш мир, то, что позволяет одной компании быть в 10 раз эффективнее другой. Если ты не следишь за технологиями, в какой-то момент обнаружишь, что у тебя в 10 раз больше расходов, чем у твоих конкурентов, которые впоследствии сметут тебя с рынка».

– CEO холдинга Chocofamily Рамиль Мухоряпов

Подробнее [Стр.7]

История бренда

Собранный по крупицам успех Lego: с чего началась история компании, когда вышла на экспорт и как завоевала мир

Подробнее [Стр.11]

ОКНО В ЕВРОПУ
ТЕПЕРЬ ИЗ АЛМАТЫ

В Париж за 7 часов без пересадок.
Прямые рейсы из Алматы с 3 июня 2020 года.
Бронируйте билеты уже сейчас.

air astana

Сертификат № KZ 01/032 от 11.04.2019

■ Электрокроссовер под именем Mustang, а также новинки от Ferrari и McLaren

Сегодня в нашей авторубрике: электрический кроссовер Ford под именем Mustang, новые модели Ferrari и McLaren, перекрестное расширение Tesla и Volkswagen, а также 60-летие двигателя Bentley



McLaren без крыши

McLaren представил мелкосерийный спайдер Elva, относящийся к флагманскому семейству Ultimate Series.

Вот все, что вам надо знать об этой новинке в тезисах:

- Техническая база заимствована у дорожно-трекового гиперкара McLaren Senna;
- Несущий монокок, кузовные панели, каркасы кресел и многие другие элементы кокпита выполнены из углепластика;
- Ветровое стекло – опция, боковых стекол, крыши и климатической системы не предусмотрено;
- Это самая легкая модель в гамме McLaren (масса пока не известна);
- Система воздухопроводов направляет поток встречного воздуха над кокпитом, создавая разрежение в области голов водителя и пассажира;
- Двигатель V8 4.0 битурбо форсирован с 800 до 815 л.с., 7-скоростной «робот» перенастроен;
- Разгон 0-200 км/ч укладывается в 6,7 секунды (другие динамические характеристики пока держатся в секрете);
- Подвеска имеет разветвленную гидравлическую систему, которая соединяет амортизаторы всех колес. Перераспределяя жидкость в системе, электроника гасит крены (традиционных стабилизаторов нет) и меняет жесткость подвески;
- Заявленный тираж – 399 экземпляров;
- Цена – от 1,425 млн фунтов стерлингов;

Первые заказчики получают свои McLaren Elva через год.



Причем тут Mustang?

Фордовские маркетинговые стратеги в погоне за прибылью совсем потеряли здравый смысл! Хотите выпустить электрический кроссовер? Выпускайте! Но зачем его притягивать за уши к легендарному Mustang? Посмотрите на фото: что общего у нового электро-SUV Ford Mustang Mach-E со спорткупе Mustang, кроме пары мелких дизайнерских штрихов?

Ок, давайте посмотрим на новый Mach-E безотносительно знаменитого родственника. Хорош? Только, если вам нравятся бесформенные обмылки. Судя по лихим дизайнерским скетчам новинки, все было как в той поговорке – хотели как лучше, а получилось как всегда...



Что же до технических характеристик Mach-E, то для него предложено пять вариантов силовых установок. Модификация Standard Range доступна в заднеприводной (258 л.с. и 415 Нм) и полноприводной (258 л.с. и 581 Нм) версиях, пробег на одной зарядке – 370 или 338 км соответственно. Вариант Extended Range тоже с задним или полным приводом. Показатели заднеприводного кроссовера – 286 л.с., 415 Нм и 483 км, полноприводного – 338 л.с., 581 Нм и 435 км. Позже появится топ-версия GT, которая будет доступна только с полным приводом, но ее характеристики пока неизвестны, а пробег на одной зарядке – 402 км. Время разгона до 97 км/ч у различных вариантов лежит в диапазоне от примерно 6,5 секунды у стандартной версии с задним приводом до «менее 4 секунд» у GT.

Цены на Mach-E начинаются от \$43 900 за базовое исполнение Select, но такие машины появятся только в начале 2021 года. А первыми в конце 2020-го на рынок выйдут богатые версии Premium (от \$50 600) и First Edition (\$59 900). Наконец, весной 2021 года к ним присоединится топовая GT, за которую придется выложить не менее \$60 500. Новый электро-мобиль планируется продавать в США, Европе и Китае.

Ferrari в честь столицы

Ferrari рассекретила новую модель – Roma, с двигателем V8, которая станет младшей среди передне-среднемоторных купе легендарной марки.

Элегантная двухдверка, названная в честь столицы Италии, создана на основе купе-кабриолета Ferrari Portofino: у них одинаковые компоновка, двигатель, шасси и колесная база (2670 мм). Но Roma имеет оригинальный кузов и заметно крупнее Portofino: так, длина выросла с 4586 до 4656 мм. И если купе-кабриолет имеет посадочную формулу «2+2», то для Roma использован термин «2+»: судя по всему, от номинальных задних сидений осталось лишь место для небольших сумок.



Интерьер у купе тоже свой, имеющий минимум общих элементов с салоном Portofino. Основная особенность – нехарактерная для современных моделей Ferrari массивная центральная консоль, разделяющая пространство на два «кокапита». На консоли расположен вертикальный дисплей управления системой мультимедиа и климат-контролем. Панель приборов – цифровая, а перед пассажиром установлен отдельный тачскрин.

Под капотом – мотор V8 3.9 битурбо, умеренно форсированный с 600 до 620 л.с. Крутящий момент по сравнению с Portofino не изменился – 760 Нм. Но 7-ступенчатый «робот» уступил место более современной 8-скоростной коробке передач (также с двумя сцеплениями). Это почти такая же трансмиссия, что дебютировала на гибриде Ferrari SF90 Stradale, но с традиционной задней передачей.

Благодаря отказу от жесткой складной крыши купе оказалось легче исходного кабриолета: сухая масса – 1472 кг против 1545 кг. Улучшились и динамические характеристики. Разгон до «сотни» Roma выполняет за 3,4 секунды вместо 3,5 у Portofino, а до 200 км/ч – за 9,3 секунды против 10,8. Максимальная скорость – «более 320 км/ч». Ожидается, что Ferrari Roma будет стоить на уровне Portofino, то есть за новинку попросят примерно 190 тыс. евро. Главными конкурентами нового Ferrari станут Aston Martin Vantage и Mercedes-AMG GT в топовых версиях. Старт продаж намечен на весну следующего года.



60 лет Bentley V8

Компания Bentley отмечает 60-летие своего классического двигателя V8, который выпускается до сих пор!

Первые этот мотор появился в 1959 году на Bentley S2, а его современные версии устанавливаются на флагманские седаны Mullanne и развивают 512-537 л.с.

Разумеется, за 60 лет двигатель неоднократно модернизировался, его рабочий объем вырос с 6,2 до 6,75 л, а актуальный вариант оснащен двумя турбокомпрессорами. Однако принципиальная конструкция с одним распределом и основные геометрические параметры сохранились.

Полосу подготовил Диас Абылкасов