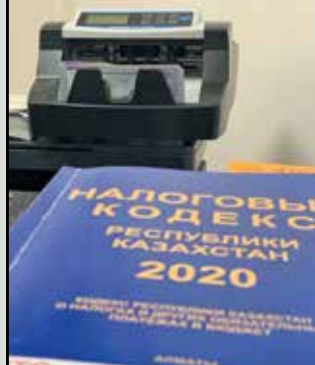




**Накопления
в ЕНПФ:
забрать
нельзя
оставить**



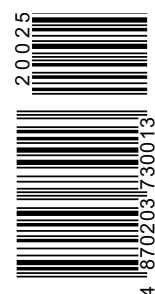
**Как должна
измениться
налоговая
политика
Казахстана**



**Бауржан
Сартбаев,
глава
АО «НК
«Kazakh Invest»**

КАПИТАЛ

№25
(716)



ИЗДАЕТСЯ С 2005 ГОДА



// ЧЕТВЕРГ, 10 СЕНТЯБРЯ, 2020 Д Е Л О В О Й Е Ж Е Н Е Д Е Л Ь Н И К

Ограничен
ли рост
нефтяных
котировок

страница 2

Какие IoT-
технологии
используют
операторы связи

страница 11

Маркетплейсы
помогают
бороться
с безработицей

страница 9

Зачем нужно
внедрять NPS
в торговых
сетях

страница 7

Как экспортерам
меда выйти
на рынок
Китая

страница 8

Мы в сети



kapital.kz

Преодоление «ресурсного проклятия»

Меруерт Сарсенова

«В начале года эксперты Всемирного банка давали прогноз роста экономики Казахстана на три года: в 2020 году – 3,7%, в 2021 году – 3,9% и в 2022 году – 3,7%. Однако уже в летнем докладе говорится, что пакет мер по стимулированию будет способствовать восстановлению экономического роста только после отступления пандемии. В связи с чем Всемирный банк спрогнозировал снижение ВВП на 3% в 2020 году и незначительное восстановление на 2,5% в 2021 году. Ситуация, несомненно, серьезная», – отмечает внештатный советник министра индустрии и инфраструктурного развития РК по ИПДО, член правления ОФ «Зерттеу» Татьяна Седова. В интервью корреспонденту «Капитал.kz» она рассказала, достаточно ли средств выделяется на антикризисные меры, для чего нужна комплексная оценка государственных финансов, а также какие факторы необходимо учесть Казахстану при уходе от нефтяной зависимости.

– Татьяна, как вы считаете, достаточно ли на сегодня сумма выделяемых государством средств на антикризисные меры? Существует ли риск их неэффективного использования?

– Если посмотреть на объемы средств, выделяемые на антикризисные (антиковидные) меры другими странами, то в целом можно сказать, что суммы варьируются приблизительно от 12% от ВВП в США до 37% от ВВП в Германии (на апрель). В нашей стране, как мы знаем, общий пакет таких мер составил 5,9 трлн тенге или 8,6% от ВВП. Однако в ходе Послания президент Касым-Жомарт Токаев озвучил еще о дополнительном 1 трлн тенге (трансферт из Нацфонда) на поддержание экономики и на выполнение обязательств государства в социальной сфере. Таким образом, суммы, выделяемые в Казахстане, сравнимы со среднемировыми расходами на антикризисные меры.

На мой взгляд, главный вопрос все-таки заключается в их целевом, прозрачном и подотчетном расходовании. Кроме того, любой гражданин имеет право получать полную и объективную информацию об этом. Эксперты от гражданского общества уже предлагали создать отдельный сайт, на котором в режиме реального времени публиковалась бы данные об использовании антикризисных средств. Это важно еще и потому, что в условиях кризиса мировой экономики и низких цен на нефть могут понадобиться дополнительные ресурсы на вторую волну. В этой связи госорганам необходимо и дальше развивать понятную и регулярную коммуникацию с населением.

Как раз и в Послании президента прозвучало о гражданском участии в управлении государством.

– Известно, что государственная поддержка в большей степени рассчитана на малый и средний бизнес. При этом крупные предприятия в некотором роде остались в стороне, хотя их доля в ВВП страны существенна – около 70%, не говоря уже о доле налоговых поступлений в бюджет, которая составляет 80%. В таком случае, насколько целесообразно делать приоритет именно сектору МСБ?

– Действительно, данные из отчетов ИПДО (Инициатива прозрачности добывающих отраслей) показывают, что в первую тройку крупнейших налогоплательщиков Казахстана входят нефтедобы-



вающие компании: ТОО «Тенгизшевройл», казахстанский филиал «Карачаганак Петролиум Оперейтинг Б.В.» и АО «Мангистаунаугаз». В 2019 году они совокупно обеспечили порядка 1/3 всех налоговых поступлений в бюджет.

Тем не менее сегодня мы наблюдаем, как весь мир отходит от нефтяной зависимости, в том числе для Казахстана это особенно актуально.

Безусловно, малый и средний бизнес обеспечивает большую занятость, чем добывающий сектор и является опорой экономики, в отличие от нефтяного сектора, в который вливается итак достаточный объем иностранных инвестиций.

Я бы сказала, что МСБ – основа существования среднего класса, а без него невозможно развитие рынка и конкуренции. Данный сегмент является элементом диверсификации экономики и сферой развития человеческого капитала. Поэтому поддержка МСБ – это не только поддержка конкретных людей и обеспечение для них возможности зарабатывать в текущий момент, но и задел на будущее и перспективу.

– Вы сказали, что весь мир сегодня отходит от нефтяной зависимости, что ожидает в этом отношении Казахстан?

– Конечно, этот вопрос давно уже стоит «на повестке дня». К тому же мы недавно слышали, как президент страны озвучил, что «создание по-настоящему диверсифи-

цированной, технологичной экономики для нас не просто необходимость, этот путь уже безальтернативен».

В этой связи приведу такой пример: когда человек лишается единственного, но хорошего источника дохода во время кризиса, то что он начинает делать? Очевидно, что какое-то время такой человек сможет еще прожить на собственные накопления, но ему все равно придется искать другую работу. Возможно, что для этого он должен будет даже переобучиться.

Так и в экономике – на уровне страны следует предпринимать те же самые шаги и ставить аналогичные приоритеты. Мы видим, как сегодня рынок меняется, соответственно и нам нужно меняться, то есть «переквалифицироваться».

Развивать сельское хозяйство – значит прокормить себя. Поднимать уровень здравоохранения и образования – повышать человеческий капитал. Внедрять цифровизацию и высокие технологии – следовать мировым трендам. Тем самым создавать благоприятную инфраструктуру.

Ну а пока мировая экономика еще не перестала быть углеродной, необходимо максимально эффективно использовать ресурсный потенциал, в развитие которого были вложены немалые инвестиции (в том числе и в перерабатывающую промышленность). Тем более что нефтяной рынок быстро восстанавливается.

[Продолжение на стр. 2]

Цифра номера

\$444 млн

инвестировали
участники
Международного
финансового
центра «Астана»
через платформу
центра

Подробнее [Стр.9]

Спикер номера

**Елена
Грива,**

член Высшего
совета рынка
недвижимости Евразии
при Евразийской
организации
экономического
сотрудничества

Подробнее [Стр.6]

Цитата номера

«Для «цифровых
наличных» необходима
эффективная и
совместимая система
мгновенных платежей,
и деньги, которые
имеют доверие,
конвертируемы и
интернациональны».

– глава Банка Бразилии
Роберто Кампос Ньето

Подробнее [Стр.5]

История бренда

Рецепт пасты
Nutella
изобрел
Пьетро Ферреро
– основатель
компания-
гиганта
Ferrero

Подробнее [Стр.11]

Доступен на:

КАПИТАЛ

ЦЕНТР ДЕЛОВОЙ ИНФОРМАЦИИ KAPITAL.KZ
ЗАПУСТИЛ ОФИЦИАЛЬНЫЙ КАНАЛ В TELEGRAM

TELEGRAM.ME/KAPITALKZ

Новый S-класс, грядущий Tucson, альянс GM и Honda

Mercedes: новый флагман

Mercedes-Benz наконец-то представил новое поколение флагманского S-класса серии W223.

Внешне он сохранил узнаваемый солидно-элегантный стиль, который дополнили свежие штрихи, такие как выдвигающиеся ручки дверей и зауженные треугольники задних фонарей. Седан имеет очень низкий коэффициент аэродинамического сопротивления C_x – всего 0,22. Габариты заметно увеличились: +94 мм в длину (до 5210 мм у стандартной версии и 5320 мм у удлиненной с индексом V223), +55 мм в ширину (до 1954 мм) и +9 мм в высоту (до 1503 мм). Размер колесной базы – 3106 мм у W223 и 3216 мм у V223.

Концепция интерьера изменилась: вместо двойного горизонтального планшета цифровой панели приборов и мультимедиадисплея теперь отдельная электронная «приборка» диагонально 12,3 дюйма без козырька и огромный вертикальный тачскрин диагонально 12,8 дюйма, который полностью заменил центральную консоль, включая блок климат-контроля (2- или 4-зонного). Система мультимедиа MBUX второго поколения предоставляет широчайший онлайн-функционал. Например, в Китае из S-класса можно будет заказывать еду или авиабилеты. Помимо обычной проекции для водителя можно заказать систему дополненной реальности, которая в режиме реального времени выводит на лобовое стекло графические подсказки навигатора с учетом дорожной обстановки. Для пассажиров заднего ряда предусмотрены еще два экрана и небольшой съемный планшет в центральном подлокотнике.

Развитая AMBIENTная подсветка теперь играет важную роль в визуализации взаимодействия с автомобилем. Она может менять оттенок при изменении температуры в одной из частей салона, «иллюстрировать» речь бортового ассистента, подавать красный сигнал при срабатывании системы экстренного торможения, удержания в полосе или при попытке открыть дверь в опасной близости от движущегося рядом объекта. Благодаря увеличенной в десять раз яркости подсветка видна даже днем.

Предлагается пять вариантов задних сидений, включая раздельные кресла с выдвигаемыми оттоманками, десятками электрорегулировок, модернизированной системой массажа и обогревом шеи. Объем багажника вырос с 530 до 550 литров. 223-й базируется на новой версии модульной платформы классической компоновки. Одно из главных технических новшеств – полноуправляемое шасси, причем в двух вариантах. В первом электрические актуаторы поворачивают задние колеса в противоположную передним сторону на угол до 4,5 градуса, а во втором – до 10 градусов! Теперь даже удлиненный S-класс может развернуться на пятчке диаметром меньше 11 метров. А на скоростях выше 60 км/ч задние колеса поворачиваются в ту же сторону, что и передние, – для повышения стабильности.

Дебютная гамма моторов включает турбированные рядные «шестерки» – бензиновую 3.0 (367 л.с. на модификации S450 и 435 л.с. на S500) и дизельную 2.9 (286 л.с. на S350d и 330 л.с. на S400d). Бензиновый двигатель имеет 48-вольтовый стартер-генератор EQ Boost, который добавляет 22 л.с. и 250 Нм при трогании. Коробка передач в любом случае – 9-скоростной «автомат». Версия S350d предлагается как с задним, так и с полным приводом, все остальные – только полноприводные.

Позже появятся моторы V8 и подзаряжаемый гибрид с дальностью хода на электротяге до 100 км. Старый двигатель V12 сохранится только на длинных исполнениях Maybach и бронированных Guard, причем впервые в сочетании с полным приводом. Во второй половине будущего года станет доступен трассовый автопилот Drive Pilot. А вот купе и кабриолета S-класса больше не будет (их производство завершится через год).

Обычная пневмоподвеска идет уже «в стандарте», а за доплату – активная гидропневматическая E-Active Body Control, работающая от 48-вольтовой электросистемы и способная управлять каждым колесом по отдельности. В сочетании с комплексом превентивной безопасности Pre-Safe Impulse Side эта подвеска может приподнять кузов на 80 мм за долю секунды до бокового удара, снижая риски получения травм.

Новый Mercedes S-класса станет первым продуктом нового завода Fastoгу 56 в Зиндельфингене. Главная особенность ультрасовременного предприятия – отсутствие конвейера: его функции выполняют беспилотные платформы, доставляющие собираемые машины от одного поста к другому. Производство стартует в этом месяце. Тот же завод будет выпускать и новый седан Dynamics, который уже примерили седаны Grandeur и Elantra последних поколений. Стиль этот экстравагантный на грани эпатажа – рубленые поверхности, прямые линии и острые углы, а также визуально объединенные передние решетка и оптика. А у будущего Tucson – еще и очень эффективная задняя светотехника. Плюс более «дорогие» пропорции: ожидаются удлиненный капот, укороченные свесы кузова и увеличенная колесная база.



да же в Германии начнется прием заказов на новинку, которая доберется до местных дилеров в декабре. Выход на другие рынки намечен на начало следующего года.

Tucson: грядет революция

Мировая премьера нового Hyundai Tucson состоится 15 сентября в Сеуле. А пока опубликованы тизеры компактного кроссовера четвертого поколения. По ним видно, что будущая новинка представляет собой серийное воплощение прошлогоднего концепт-кара Hyundai Vision T.

Экстерьер Tucson выполнен в новейшем фирменном стиле Hyundai Parametric



В рамках альянса, у которого пока нет собственного названия, американский концерн и японская компания станут разрабатывать общие платформы, электрические и бензиновые силовые установки, бортовую электронику, системы активной безопасности и онлайн-технологии. Цели те же, что и у других подобных союзов: совместное использование ресурсов, сокращение затрат и ускорение разработки новых технологий.

Напомним, что GM и Honda сотрудничают уже не первый год. В 2013-м они объединились для создания водородных технологий, а в 2017-м запустили совместное предприятие FCSM (Fuel Cell System Manufacturing).

В 2018 году был заключен тройной союз с участием компании Cruise для разработки электрических беспилотников. А в апреле этого года подписан договор о том, что GM разрабатывает для Honda два электрокара, причем, помимо платформы, они будут иметь тяговые аккумуляторы Ultium и всю электронику американского концерна. Обе модели должны выйти на американский рынок в 2024 году.

Начало совместных инженерных работ нового альянса намечено на следующий год.

Полосу подготовил Диас Абылкасов

