



Кого и от каких рисков защищает уставный капитал



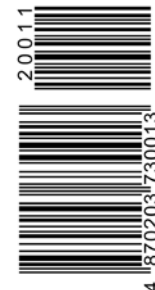
Что советуют делать ретейлерам в условиях кризиса



Евгений Ган, глава Союза зернопереработчиков и хлебопеков РК

КАПИТАЛ

№11
(702)



ИЗДАЕТСЯ С 2005 ГОДА



// ЧЕТВЕРГ, 21 МАЯ, 2020

Д Е Л О В О Й Е Ж Е Н Е Д Е Л Ь Н И К

Есть ли возможность для запуска криптовалюты

страница 5

Как холдинг «Байтерек» работал в период ЧП

страница 3

За счет чего Казэнергосеть увеличивает объем поставок

страница 2

Какой должна быть система регулирования холдингов

страница 9

Как иностранные компании оценивают сферу ВИЭ в РК

страница 5

Мы в сети



kapital.kz



КАПИТАЛ

«Пограничный» статус фондового рынка

Меруерт Гарсенова

Что может повысить эффективность казахстанского фондового рынка в текущих условиях, в каких инструментах и механизмах он нуждается, а также насколько в этой связи обосновано функционирование в нашей стране параллельно двух биржевых площадок в интервью корреспонденту «Капитал.kz» рассказал директор департамента аналитики АО «Private Asset Management» Дамир Сейсебаев

— Дамир, на ваш взгляд, с какими проблемами сталкивается сегодня казахстанский фондовый рынок?

— Фондовый рынок Казахстана в настоящее время имеет статус пограничного рынка в соответствии со страновой классификацией MSCI, S&P и FTSE. Ему присущи такие характеристики, как небольшой размер, низкая ликвидность, более высокие риски в сравнении с развивающимися рынками.

Соотношение капитализации отечественного рынка акций к ВВП, по данным регулятора на конец 2019 года, составило 26%, а показатель оборачиваемости рынка акций в 2019 году, по моим расчетам, — 1,2%.

Широкие бид-аск спреды, низкая глубина рынка, его невысокая эффективность, неразвитость срочного рынка, небольшое количество торгуемых инструментов, на мой взгляд, объясняют недостаточную активность инвесторов на нем. Кроме того, периодически возникающие ожидания роста доллара на валютном рынке сдерживают интерес к тенговым активам.

Из положительных тенденций я бы отметил рост интереса частных инвесторов к паевым инвестиционным фондам, главным образом к валютным фондам. В целом, считаю, что рынок коллективного инвестирования имеет хороший потенциал для развития.

— В таком случае, что необходимо для того, чтобы отечественный фондовый рынок все-таки развивался? Каких инструментов или механизмов ему не хватает?

— Для того чтобы перейти на следующую ступень развития и получить статус развивающегося, отечественному фондовому рынку нужно решить ряд задач.

Допустим, чтобы соответствовать критериям MSCI, необходимо иметь более высокий размер и ликвидность по нескольким эмитентам. Также быть открытым для зарубежных инвесторов и иметь свободу передвижения капитала. В этом направлении Национальным банком, KASE и МФЦА реализуются инициативы, которые я оцениваю положительно.

К тому же рынок нуждается в более широком спектре инструментов. Например, на рынке облигаций основная часть инструментов является традиционной, в то время как инвесторы могут быть заинтересованы в инструментах с плавающей ставкой купона, амортизируемых облигациях, облигациях со встроенными опционами, облигациях с разными валютами и т.д.

На мой взгляд, хоть это и сложно, но нужно еще и развивать срочный рынок, сделать возможным проведение коротких продаж. Это повысит эффективность рынка.

Не говоря уже о том, чтобы сокращать присутствие государства в экономике, активно осуществлять приватизацию госпредприятий, а также развивать финансовую грамотность населения и повышать доверие к рынку.

— Фондовый рынок в Казахстане не отличается масштабами, как тогда можно обновить существование у нас параллельно двух бирж?

— Я соглашусь, что казахстанский фондовый рынок не является большим, и, возможно, с точки зрения расходов на содержание существование двух бирж может выглядеть необоснованно. Однако для инвесторов, эмитентов и профессиональных участников рынка наличие двух площадок скорее плюс. Например, трейдеры могут исполнять заказы с меньшими косвенными издержками по инструментам, имеющим двойной листинг. Здесь для них открывается преимущество для проведения арбитража, что повышает ликвидность и эффективность данных инструментов. Кроме того, это может означать больше традиционных и альтернативных финансовых инструментов с широким доступом



со стороны международных инвесторов. У эмитентов же появляется выбор площадки для размещения ценных бумаг, а у профучастников — возможность осуществлять деятельность в рамках лицензии МФЦА или АРРФР. В целом конкуренция между биржами может положительно сказаться на развитии рынка.

Известно, что МФЦА действует в рамках английского права, которое понятно и удобно для международных инвесторов. В этом заключается его существенное отличие от KASE.

— Вопрос о передаче пенсионных активов частным управляющим компаниям пока еще обсуждается. Тем не менее хотелось бы знать, каким требованиям должны соответствовать данные компании и насколько оправдывает себя эта система?

— На мой взгляд, важно передать в управление пенсионные активы тем компаниям, которые имеют необходимые для этого ресурсы, положительный опыт управления, приверженность высоким этическим стандартам. Что касается требований по размеру собственного капитала, то их я считаю вторичными. «Шкура на кону», конечно, важна, но если неумелый летчик разобьет самолет, пассажирам от этого легче не станет.

То есть я хочу сказать, что прежде всего важна способность управляющего приносить высокую доходность, скорректированную на риск. Учитывая, что пенсионные деньги являются длинными, я не вижу при этом особой необходимости в активном управлении.

Было бы хорошо, если управляющие компании раскрывали результаты управления в соответствии с Глобальными стандартами результатов инвестирования (GIPS) — общепринятыми мировыми стандартами для расчета и предоставления результатов доходности инвестиций. Это позволяет объективно сравнивать результаты управляющих компаний.

Насколько оправдывает себя данная система — сказать сложно. Я считаю, что со

временем необходимо все-таки осуществить переход к прежней модели, когда существовали частные пенсионные фонды. Такая модель позволит сделать систему более гибкой, дать импульс к развитию фондового рынка, появлению новых эмитентов, а для вкладчиков — право выбора.

— Насколько лишена рисков передача пенсионных активов зарубежным управляющим компаниям?

— В том, чтобы передать часть пенсионных активов зарубежным управляющим компаниям я не вижу ничего плохого. Разумеется, при их соответствии всем предъявляемым требованиям и должном мониторинге за результатом их деятельности. У таких внешних компаний может быть хорошая экспертиза по международным рынкам, более широкие возможности и технологии, чем у местных.

Между тем из официальных заявлений в конце апреля стало известно, что четырем внешним управляющим компаниям передано из ЕНПФ активов на сумму \$820 млн. Всего во внешнем управлении по данным Единого накопительного пенсионного фонда по состоянию на 1 апреля находится 3,3% пенсионных активов.

При этом я бы отметил, что в настоящее время большая часть пенсионных активов инвестирована в тенговые активы, тогда как доля иностранных ценных бумаг является невысокой. Хотя инвестиционной декларацией предусмотрена возможность инвестирования до 50% от пенсионных активов в финансовые инструменты зарубежных эмитентов.

Я полагаю, что инвестирование на зарубежных рынках повышает возможности приносить вкладчикам доход и вместе с тем снижает риски за счет диверсификации активов. Поэтому если говорить о возможном увеличении доли активов, находящихся во внешнем управлении, до разумных уровней, по моему мнению, это больше плюс, чем минус.

[Продолжение на стр. 2]

Цифра номера

90,5 млрд тенге

контракты на такую сумму поддержал KazakhExport за первый квартал 2020 года

Подробнее [Стр.3]

Спикер номера

Арман Кашкинбеков, член совета директоров Ассоциации возобновляемой энергетики РК

Подробнее [Стр.4]

Цитата номера

«Мы полагаем, что после восстановления экономики у казахстанских товаропроизводителей будет хорошая возможность завоевать новые рынки уже в условиях новой реальности и «поломанной глобальной цепочки»,

— начальник отдела аналитики и реализации программ Палаты предпринимателей Алматы Даулет Асылбеков

Подробнее [Стр.2]

История бренда

Рождение и жизнь самой знаменитой «лисы» XX века. История киностудии 20th Century Fox

Подробнее [Стр.11]

Мировые продажи за апрель, проблемы Renault, новинки Toyota и Porsche

Мировой авторынок в апреле

По данным консалтинговой компании LLMC Automotive, в апреле мировой авторынок сократился на 44,8% (по сравнению с апрелем 2019) – до 3,967 млн новых легковых и легких коммерческих автомобилей. Хуже всего дела обстоят в Европе и Северной Америке, в то время как в Китае и Южной Корее продажи возобновили рост.

Рынок Западной Европы рухнул на 80,1% (реализовано около 275 тыс. авто). В Восточной Европе падение не столь сокрушительное: -69,8% (104 тыс. авто).

В США продажи упали на 45,6% (722 тыс. авто), в Канаде – на 63,8% (66 тыс.).

Тем временем азиатские рынки начинают возвращаться к прежним объемам. В Японии динамика продаж еще отрицательная (-28,7%, 267 тыс. авто), зато в Китае и Южной Корее – уже положительная. Китайский рынок, который вновь стал мировым лидером, продемонстрировал рост на 0,9% (1,936 млн авто), а южнокорейский прибавил сразу 8,3% (164 тыс.) благодаря ослаблению карантина и отложенному спросу.

В мае эксперты прогнозируют улучшение ситуации на мировом авторынке. Многие европейские и американские заводы уже возобновили работу, а в Азии объем производства практически восстановился.

Renault: минус три модели

Группа Renault испытывает финансовые трудности, вызванные убытком в 141 млн евро за прошлый год и усугубленные пандемией, остановкой производства и резким падением продаж. В компании разрабатывают срочные антикризисные меры. Как удалось выяснить изданию Automotive News, одна из них – сокращение модельного ряда.

Кандидатов на вылет из модельного ряда французской марки три: минивэн Espace, компактвэн Scenic и флагман Talisman (седан и универсал). Продажи этой троицы в 2019 году упали на 16-20%. Espace был пионером в европейском классе минивэнов и с 1984 года разошелся тиражом более 1,3 млн экземпляров, но в минувшем году ему удалось найти лишь 9744 покупателя. Talisman в 2019-м был популярнее (16405 единиц), но к результатам VW Passat или Opel Insignia за все время даже не приблизился. А вот Scenic продолжает пользоваться неплохим спросом (76 тыс. в прошлом году), поэтому отказ от него выглядит спорно. Тем не менее решение о скором снятии с производства этой тройки уже практически принято – даже несмотря на то, что Espace и Talisman недавно прошли модернизацию.

Взамен Renault планирует расширить линейку кроссоверов и электромобилей. Почти завершена разработка второго поколения паркетника Kadjar, который предложат как в стандартной, так и в удлиненной 7-местной версии. Также будут углублены сотрудничество и техническая унификация в рамках альянса Renault-Nissan-Mitsubishi.

Sienna: преображение

Toyota представила минивэн Sienna четвертого поколения, по-прежнему предназначенный только для рынка Северной Америки. Как и раньше, Sienna унифицирована с кроссовером Toyota Highlander, но уже нового поколения: обе модели построены на модульной платформе GA-K со стойками McPherson спереди и многорычажной подвеской сзади.

Sienna получила новый эффектный дизайн и еще более вместительный салон. Начальное исполнение имеет 8-местный салон с диваном на втором ряду, а у более дорогих версий 7 мест с раздельными креслами второго ряда, у которых есть даже выдвигаемые оттоманки. Главная особенность передней части салона – непривычно высокая для минивэна центральная консоль с большой нишей для вещей под ней.

В базовой комплектации имеются система мультимедиа с 9-дюймовым тачскрином, поддержка интерфейсов Android Auto, Apple CarPlay и Amazon Alexa, а также комплекс систем безопасности Toyota Safety Sense 2.0. В топ-версии есть проекционный дисплей, камеры кругового обзора и даже холодильник.

Предыдущая Sienna не имела гибридной модификации, зато у новой она будет единственно возможной. Двигатель V6 отведен в отставку. Вместо него – «четверка» 2.5 (189 л.с.), которая в тандеме с электромотором и электромеханическим вариатором приводит передние колеса. Общая мощность силовой установки – 246 л.с. Заявленный расход бензина – 7,1 л/100 км в комбинированном цикле. Предлагается и полноприводный вариант с дополнительным электродвигателем на задней оси.

Новая Toyota Sienna поступит к американским дилерам ближе к концу года.

Venza: второе пришествие

Еще одна новая Toyota для Северной Америки – Venza. Пренная модель, выпускавшаяся с 2008 по 2017 год, была странноватым симбиозом кроссовера и минивэна. С новой все наоборот: это типичный кроссовер, но не оригинальная разработка, а леворульный вариант последней Toyota Harrier, которая дебютировал в Японии всего месяц назад. В американской гамме Toyota новинка за-



и обычная шторка. Также среди опций имеются проекционный экран, вентиляция передних кресел и электронное «зеркало» заднего вида – оно показывает картинку с верхней камеры на корме. Еще одна интересная функция – Predictive Efficient Drive: навигатор напоминает, в каких местах водитель чаще всего сбрасывает скорость, и во время следующих поездок электроника заранее активирует рекуперацию. А система Active Cornering Assist пресекает снос при торможении в поворотах.



имет место между кроссоверами RAV4 и Highlander.

Новая Venza, как и Sienna, базируется на платформе GA-K, а ближайшим родственником новинки по этой «тележке» является RAV4, с которым у них одинаковый размер колесной базы (2690 мм). По сравнению со старой Venza новая на 60 мм короче (длина 4740 мм), на 50 мм уже (ширина 1855 мм) и на 50 мм выше (высота 1660 мм).

Harrier / Venza стали первыми Toyota с электрохромной панорамной крышей: стекло можно сделать непрозрачным одним нажатием кнопки. Предусмотрена



Как и новая Sienna, Venza предлагается только в качестве гибрида. Техника та же: двигатель 2.5 в связке с электромотором и электромеханическим вариатором вращает переднюю ось и еще один электродвигатель – заднюю. Получается полный привод и общая отдача в 222 л.с. Литий-ионная тяговая батарея смонтирована под задним сиденьем.

На американском рынке новая Toyota Venza появится этим летом.

992 Targa

Пополнение в семействе Porsche 911 последнего поколения 992 – новая Targa.

Она сохранила остроумную конструкцию крыши от предшественника серии 991. Верхняя панель из магниевого сплава убирается под «колпак» заднего стекла, который поднимается вместе с крышкой двигателя и отъезжает назад. Теперь эта операция производится на секунду быстрее (за 19 секунд), но убирать / ставить крышу по-прежнему можно только во время стоянки.

Особенностью версии Targa остался исключительно полный привод. Модификаций пока две, и технически они идентичны 911-м с кузовами купе и кабриолет. Базовая Targa 4 имеет опозитную «шестерку» 3.0 битурбо мощностью 385 л.с., а на Targa 4S этот же мотор форсирован до 450 л.с. Коробки передач – 8-ступенчатый «робот» или 7-скоростная «механика» с пакетом Sport Chrono. Обе модификации по умолчанию имеют адаптивную подвеску, а более мощная – еще и задний дифференциал с электронным управлением (для базовой Targa 4 он доступен за доплату). Углерод-керамические тормоза – опция для обеих версий.

По динамике Targa сопоставима с 911-м кабриолетом: 4,2 секунды разгона до «сотни» и «максималка» в 289 км/ч у Targa 4 и 3,6 секунды и 304 км/ч у Targa 4S.

У дилеров новинки появятся в августе. В Германии они стоят так же, как кабриолеты 911, – от 128 тыс. евро за Targa 4 и от 144 тыс. евро за Targa 4S.

Несбывшийся электромобиль Dyson

Изобретатель и промышленник Джеймс Дайсон в интервью изданию The Times рассказал об электромобиле под кодовым обозначением NS26, от которого его компания решила отказаться осенью прошлого года. Впервые опубликованы фотографии опытных образцов и их характеристики.

Серийным электрокаром Dyson должен был стать большой 7-местный кроссовер. Его размеры обозначены условно: 5 м в длину, 2 м в ширину, 1,7 м в высоту, а масса достигает 2,6 тонны. Машина оснащена двумя электромоторами суммарной отдачей в 544 л.с. и 650 Нм. Время разгона до 100 км/ч – 4,8 секунды, максимальная скорость – 201 км/ч.

Но самое интересное – запас хода в 966 км по незадуманному циклу. По словам Дайсона, на такой пробег можно рассчитывать «даже в морозную февральскую ночь при скорости в 113 км/ч с включенными обогревателем и радио». Это стало возможно благодаря твердотельным батареям, которые компания Dyson самостоятельно разработала, запатентовала и готова предложить автопроизводителям.

На создание электромобиля Дайсон потратил 500 млн фунтов стерлингов. Чтобы компенсировать затраты и достичь безубыточного уровня, каждый производимый электрокар должен был принести 150 000 фунтов прибыли. Теперь понятно, почему проект не стал коммерчески жизнеспособным.

Полосу подготовил Дияз Абылкасов

