



Глава Нацбанка не ожидает резкого изменения курса тенге



Как быстрее попасть в мейнстрим ресторанного бизнеса



Ержан Мандиев, генеральный директор АО «АЗИЯ АВТО Казахстан»

КАПИТАЛ

№8
(564)



ИЗДАЕТСЯ С 2005 ГОДА

// ЧЕТВЕРГ, 2 МАРТА, 2017

ДЕЛОВОЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК

Награждены обладатели премии «Ак Мерген»

3 страница

Как ИИ поможет ловить террористов

10 страница

Как умная одежда войдет в наш гардероб

10 страница

Пять книг об известных бизнесменах и компаниях

11 страница

Внимание!

Уважаемые читатели, следующий номер «Капитал.kz» выйдет 16 марта

Мы в сети
kapital.kz



Как бороться с теневыми схемами в строительстве?



Валерий Сурганов

Правительство страны диагностировало один из недугов бюджетной политики: локомотив экономики – строительный сектор, погряз в теневых схемах и все больше превращался в «черную дыру», куда заходили сотни миллиардов тенге, предназначенных на гражданские объекты, а на выходе государство недополучало налоги, испытывало стресс со сроками и качеством строительства. В результате кабинет министров принял решение: раз и навсегда разрубить этот gordiev узел, поставив под жесткий контроль денежные потоки на рынке строительства. Соответствующая инициатива была презентована накануне Минфином республики.

Тройной контроль

Суть вопроса сводится к тому, что теперь застройщиков, выигрывающих стройконтракты в рамках госзакупок, обложат многослойным контролем сразу с нескольких сторон. Во-первых, казначейство Минфина начнет контролировать денежные переводы между заказчиком в лице государства, генподрядчиком и субподрядчиками. Во-вторых, повышается роль инжиниринговых компаний или супервайзеров, которым будет отдан полный контроль как за качеством и сроками строительства, так и работой застройщиков со своими поставщиками. В частности, теперь придется согласовывать с супервайзером кандидатуры всех поставщиков. В-третьих, Комитет

госдоходов Минфина начнет проверять поставщиков на предмет налоговой истории и в зависимости от результатов «рекомендовать» инжиниринговым компаниям соглашаться или нет на одобрение тех или иных компаний-поставщиков.

По замыслу правительства, эти меры должны сделать если не невозможным наличие «черных» схем на строительном рынке и участие в нем недобросовестных застройщиков, то, по крайней мере, существенно затруднить им жизнь.

«Во-первых, мы сталкиваемся с необоснованным завышением сметы расходов на строительство, срывом его сроков и низким качеством. Во-вторых, львиная доля нарушений бюджетного законодательства и Закона «О госзакупках» приходится на сферу строительства. В-третьих, в сегменте существует высокая доля лжепредприятий. Так, из 1 тыс. 792 лжепредприятий в прошлом году доля по отрасли строительства составляла 28,6%, или 514 предприятий. Анализ показал, что средний пороговый показатель поступлений налогов плательщиками НДС составляет 6,2%, или 137 млрд тенге, при этом по строительным компаниям, участвующим в госзакупках, данный показатель является самым низким – 4%. Тогда как среднеотраслевой пороговый показатель в целом по строительству составляет 7,7%», – обрисовал причины столь резких изменений правил игры глава Минфина Бахыт Султанов.

Любопытно, что для осуществления задуманного правительству даже

не придется писать и проводить через парламент отдельный закон: достаточно просто изменить подзаконные акты, в частности, усилить полномочия инжиниринговых компаний. Сделано это будет довольно быстро – уже к 7 марта. После чего в регионах Казахстана запустят четыре пилотных проекта, общей стоимостью примерно в миллиард тенге каждый, на которых и опробуют новую методику трехступенчатого контроля – казначейство, инжиниринговые компании и комитет госдоходов.

При этом правительству удалось заручиться поддержкой НПП «Атамекен», которая контролирует бизнес-сообщество, в том числе взаимодействует с застройщиками. Глава палаты предпринимателей Аблай Мырзахметов вынужден был согласиться с министром финансов Бахытом Султановым, что эта мера хоть и болезненная для строительного сектора, однако востребована обществом.

«Это может быть и болезненная смена схемы, но понимание есть, что требование прозрачности освоения средств перевешивает. К тому же, мы понимаем, что это требование ответственности перед населением, потому что за счет государства строятся объекты социальной значимости. Хорошо, что проект внедрен в пилотном режиме, это позволит оценить шероховатости, а после начать масштабно его реализовывать», – пояснил Аблай Мырзахметов.

[Продолжение на стр. 2]

Цифра номера

1,5 млрд тенге

МОЖЕТ ЭКОНОМИТЬ сокращение скрытых госуслуг

Подробнее [Стр. 4]

Спикер номера

Вера Хлопова,

HR-директор объединенной компании «Tele2 Казахстан» и Altel

Подробнее [Стр. 9]

Цитата номера

«На сегодня нет случаев доказанной связи между игрой «Синий кит» и совершенными суицидами»,

– Балтабек Куанышев, замначальника управления следственного департамента МВД

Подробнее [Стр. 7]

Акцент

Инвестиционный юбилей Казахстана.

За годы независимости приток ПИИ в нашу экономику совершил скачок с 1 млрд до 260 млрд долларов

Подробнее [Стр. 5]

zepter INTERNATIONAL
LIVE BETTER • LIVE LONGER
WWW.ZEPTER.KZ

ЖИВИТЕ ЛУЧШЕ – ЖИВИТЕ ДОЛЬШЕ!

УЛ. БОГЕНБАЙ БАТЫРА, 140 • ТЕЛ.: +7 727 3000 130

ZEPTERKAZ_OFFICIAL ZEPTER.KAZAKHSTAN

ПАРТНЕР ПРОЕКТА

MOTOR.kz

WWW.MOTOR.KZ

НОВОСТИ НЕДЕЛИ

ЛЖЕ-HYUNDAI «ОБУЛ»
КИТАЙСКИЕ ВЛАСТИ
НА \$87 МЛН

Восемь лет жулики успешно выдавали себя за представителей корейского автоконцерна, регулярно получая инвестиции в несуществующее производство. Об этой масштабной афере рассказало азиатское деловое издание Global Times. Выяснилось, что злоумышленники зарегистрировали компанию Hyundai RNC Investment Group Ltd в Гонконге с уставным капиталом всего 50 тыс. гонконгских долларов (\$6500). В 2009 году они представили чиновникам городского округа Ханьдань (провинция Хэбэй, Северный Китай) проект по привлечению инвестиций в этот городской округ. Девелоперский проект мошенников предполагал освоение площади в 666 тыс. кв. метров, возведение там станций технического обслуживания автомобилей, а также международного (!) выставочного автоцентра Hyundai. Ради этого в 2011 и 2013 годах власти выделили фальшивой компании средства в размере 600 млн юаней (около \$87,3 млн). Как пишет Global Times, чиновники за восемь лет сотрудничества с компанией так и не попытались проверить ее принадлежность к Hyundai. Кроме того, в документации ее название Hyundai RNC Investment Group Ltd было неправильно переведено на китайский как Hyundai Group. Косвенной причиной произошедшего стала директива центрального правительства КНР органам власти на местах о том, чтобы последние активнее привлекали иностранные компании и инвестиции в свои регионы.

«АВТОВАЗ»
ПРОДОЛЖАЕТ
НЕСТИ УБЫТКИ

Российский автогигант закончил 2016 год в минусе. Как сообщает пресс-служба автопроизводителя, чистый убыток группы «АвтоВАЗ» составил 44,8 млрд руб. (\$773 млн), и это включая обесценение и затраты на реструктуризацию. Однако операционный убыток до обесценения и затрат на реструктуризацию составил 15,6 млрд руб., что на 36,8% меньше, чем в 2015 г. (24,7 млрд руб.). Расходы на обесценение и реструктуризацию составили 25,0 млрд руб. Тем не менее «АвтоВАЗ» ситуацию пытается выровнять за счет оптимизации использования производственных площадей, сокращения затрат, связанных с процессами производства, при участии всех задействованных подразделений автопроизводителя и поставщиков. Повышена эффективность работы персонала и оборудования, применены система производства Альянса (APW – Alliance Production Way) и другие лучшие практики бережливого производства. Кроме того, снижены общие и административные затраты во всей группе «АвтоВАЗ», включая сокращение консалтинговых расходов. Запасы на конец года были снижены на 3,6 млрд руб. (-15%) по сравнению с 2015 г., несмотря на увеличение продаж в IV квартале на 20%. Доля Lada на внутреннем рынке легковых автомобилей выросла на 2,2 пункта – до 20,1%. В Казахстане доля автомобилей Lada – 17,4%, впервые за последние десять лет бренд уступил первое место японской Toyota.

ЛАСКОВЫЙ СЕНТЯБРЬ



В Tesla официально уведомили общественность, что выпуск компактного электроседана Model 3 стартует в начале этой осени. Об этом говорится в отчетности по итогам 2016 года, которая была опубликована на минувшей неделе. Из положений документа явствует, что производство Model 3 в тестовом режиме планируется начать в июле. Объем выпуска будет наращиваться постепенно: до конца 2017 года его планируется довести до 5 тыс. автомобилей в неделю, а в 2018 году – до 10 тыс. в неделю. При этом модель уже прошла положенные в таких случаях заводские краш-тесты. Оборудование для производства Model 3 сейчас устанавливаются на заводах в штатах Калифорния и Невада. При этом в Неваде в январе начали выпускать батареи такого же типа, как и те, которые будут применены в Model 3. Представители Tesla также указали, что в течение года намерены выбрать места для еще двух своих заводов. Ожидаемая стоимость Model 3 в базовой комплектации составит около 35 тыс. долларов, что вдвое дешевле самых доступных на сегодня электроседанов. Эта новость определенно порадует тех 370 тыс. клиентов, кто оставили на машину свои предзаказы с момента дебюта «тройки» в конце марта 2016 года.

xDrive Life 2017:
горы, снег и BMW

Заснеженный горный серпантин и BMW – идеальное сочетание. Алматинские предгорья как нельзя лучше предназначены для такого тандема – и это прекрасно известно «Автоцентру-Бавария», официальному импортеру BMW в Казахстане в составе компании «Астана Моторс». Ведь именно на склонах Заилийского Алатау они организовали масштабный тест-драйв под названием BMW xDrive Life 2017.

Специально разработанные маршруты и опытный инструктор BMW AG Дэвид Клаудио из Германии предоставили гостям возможность в полной мере насладиться не только самими автомобилями – кроссоверами BMW X5 и X6 и новейшим представительским седаном BMW 7 Series, но и невероятным потенциалом интеллектуальной системы полного привода «баварцев» xDrive.

Крутые повороты, сложные подъемы по засыпанным снегом дорожкам, лед, колея – не каждый день водителям удастся испытать свой автомобиль в столь разных, порой экстремальных режимах, когда каждый поворот становится открытием. Но для xDrive это – не проблема.

Интеллектуальная система полного привода «баварцев» действует быстро, предугадывая проблемную ситуацию под колесами. Практически моментальная адап-



тация под резко изменившиеся условия на дорожном покрытии дает системе возможность за доли секунды перераспределять крутящий момент между передними и задними колесами.

Отвечает за это многодисковая муфта с электронным управлением и функция продольной блокировки колес, которую обеспечивает система динамического контро-

ля курсовой устойчивости DSC. Это благодаря ей интеллектуальная система полного привода BMW имеет столь точную дозировку распределения усилий и оптимально использует всю мощность двигателя, не теряя ее при прорывании колес.

Именно это чувство максимального комфорта, непревзойденной управляемости и полного контроля автомобиля над дорогой (каким бы ни было покрытие под его колесами) и испытали на себе участники тест-драйва BMW xDrive Life 2017.

Среди наших клиентов очень много владельцев BMW X-серии, однако не все из них до конца знают и понимают, на что способен их автомобиль, – комментирует Денис Расторгуев, директор «Автоцентр-Бавария». – Проведение подобных мероприятий знакомит водителей с возможностями их собственных кроссоверов на практике, во время прохождения тест-драйвов, в том числе и по бездорожью. Помимо этого, перед тем как приступить к практической части, наши опытные инструкторы проводили краткий обучающий курс, во время которого рассказывали участникам об устройстве автомобиля и функционировании системы xDrive.

С этими словами сложно не согласиться – в обычной жизни, «путешествуя» ежедневно из точки А в точку В, мы не знаем и половины возможностей своих автомобилей. Такие мероприятия, как BMW xDrive Life 2017, дают возможность всем присутствующим на них убедиться в том, что BMW – это не только комфортабельный премиальный автомобиль, способный преодолевать исключительно по городским джунглям, но и надежный помощник в нестандартных ситуациях. Отличная управляемость, уверенность в своих силах, точечное управление и оптимальная курсовая устойчивость «баварцев», независимо от величины клиренса, с легкостью оправдают все ваши ожидания. Даже самые экстремальные.

Cerato: как у полиции

В Усть-Каменогорске началась SKD-сборка обновленного седана Kia Cerato, помимо легкая подретурованной внешности автомобиль получил новый электроусилитель.

В самой Южной Корее фейслифт Cerato произошел почти полтора года назад, но выход на казахстанский рынок затянется... И не в последнюю очередь из-за не проданных сток автомобилей 2014-2015 годов выпуска. Обновленный Cerato первыми примерили алматинские полицейские в конце прошлого года, ключи от 107 новых автомобилей вручили ДВД перед Универсиадой. Как пояснили в пресс-службе компании, эти автомобили были произведены по спецзаказу. А для всех



оставшихся желающих – запуск сборки состоялся 1 марта 2017 года.

Основные отличия посвежевшего автомобиля – фары и решетка радиатора, которые стали крупнее и слились воедино, также появились новые бамперы и фары. В салоне осталось практически все на своих местах. Рулевой механизм обзавелся новым электроусилителем, который ко всему прочему участвует в новой системе Drive Mode Select – отныне можно не только варьировать усилие на руле, но и комплексно (Normal, Eco и Sport) менять настройки двигателя, коробки и руля. Силовые агрегаты прежние – 1.6 (130 л.с.) и 2.0 (161 л.с.), оба работают в паре с шестиступенчатой автоматической трансмиссией, а самые простые версии с двигателем 1.6 могут иметь и механическую коробку передач. Казахстанцам Cerato доступен в шести комплектациях: Start, Base, Comfort, Luxe, Prestige и Premium стоимостью от 5 000 000 тенге до 7 975 000 тенге.

Мы построили, а вы не покупаете...

Евгений Кубекор
Фото: Диас Ковланбаев

Удивительно собирать зарегистрированные автобусы (взгляните на фотоснимки), а еще более удивительно пытаться продать их государству за четверть миллиона долларов США каждый. Для тех, кто не в курсе: бизнесмен, который еще лет пятнадцать назад занимался бейдж-инжинирингом и продавал тайваньские мобильные телефоны TCL под казахстанским брендом Seven, сегодня громко объявляет о безоблачном будущем с электроавтобусами в Алматы и говорит о том, что первые «электрички» с запасом хода 40 км появятся на маршрутах уже чуть ли не завтра. Ну а когда не удалось «сосватать» проект государству – пытается все свалить на плохой климат. Мол, они не заинтересованы в «чистом воздухе», а другой проект, который подразумевает сборку цивилизованных низкопольных автобусов Mercedes-Benz Conecto, им по нраву.

Непонятно только зачем акимату покупать автобус вместимостью 50 пассажиров и размерами чуть больше «ПАЗа» за такие огромные деньги? Сколько продержится автобус, переименованный HIGER KLQ6832GEV в QUAZAR KLQ6832GEV? Как столкнутся зарядные комплексы стоимостью 16 млн тенге с суровой алматинской

реальностью? А их, по замыслу строителей, должно быть ни много ни мало, а на каждой конечной.

В целом вся риторика компании сводится к заботе об окружающей среде, заботиться о которой градоначальникам Алматы необходимо, но причем здесь, в этой истории, автобусы? В южной столице каждый день на рейсы выходят чуть больше тысячи автобусов, добрая половина из которых работает на сжатом природном газе. Даже 1000 таких электроавтобусов не повлияют на хмурую пелену, гонимую с ТЭЦ-2.

Примечателен и сам «завод» – просто потемкинские деревни. За 10 анонсированных месяцев и 2 млн долларов США можно построить в чистом поле ангар, что у компании собственно и получилось. Как говорил как-то глава группы компаний «БИПЭК» Анатолий Балущин, автозавод построить – это не курятник поднять. С тем же успехом на этом мегазаводе можно собирать пластмассовые бусы и космические челноки, причем одновременно. Главное, что свет, вода и воздух есть. На самом деле дилерский центр формата три «S» обходится частенько дороже. Еще бо-



лее непонятно, как предприятие попало в реестр производителей, согласно решению ЕАЭС №72, прием «заявок» на промышленную сборку от новых изготовителей по ТН ВЭД 702 (автобусы) закончился еще в 2014 году. Допускать ли на общий рынок новых

игроков – решение должна принимать комиссия ЕАЭС. Если это было сделано в такие сроки – хвала строителю. Тем не менее, судя по данным Комитета государственных доходов, два автобуса растаможены как комплекты, а общая задекларированная их стоимость – 163 тысячи долларов США.