

Есть ли перспективы у нефтяных проектов в Казахстане



О чем говорит сохранение базовой ставки Нацбанка



Виктория Моминбаева, основатель ТОО «Botanika»

КАПИТАЛ

№8
(654)



ИЗДАЕТСЯ С 2005 ГОДА



// ЧЕТВЕРГ, 7 МАРТА, 2019

ДЕЛОВОЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК

Как разрешить тупиковые ситуации в компаниях

6 страница

Где в Алматы продают фотографии за 2 млн тенге

8 страница

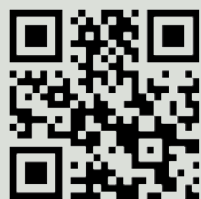
Сити-фермеры готовы обеспечить продовольственную безопасность

10 страница

Как спецодежда помогает в лечении детей

9 страница

Мы в сети



kapital.kz

Айгуль Соловьева: В МСБ женщины более успешны, чем мужчины

Ксения Бондал

Когда женщины начинают заниматься бизнесом, то могут быть более креативными и оригинальными, чем представители сильного пола. Такую возможность дает им природа, которая отличает их от мужчин, ориентированных на амбициозные проекты с большой прибылью. Женщины гораздо чаще открывают дело в области МСБ, где можно реализовать свой творческий потенциал, чем в сфере крупного бизнеса, рассказала в интервью «Капитал.кз» председатель правления Ассоциации экологических организаций Казахстана Айгуль Соловьева. Имея серьезный деловой и парламентский опыт, она поделилась мнением о том, как в Казахстане менялись условия для развития бизнеса и привела несколько личных примеров.

– Вы стали заниматься бизнесом на заре независимости Казахстана. Расскажите, как это было?

– В 1993 году я начала заниматься торговлей, а в 1998-м – производством молока и молочных продуктов, и получалось достаточно успешно. Могу сказать, что тогда создавать бизнес было очень интересно. Предприниматели были свободными, потому что законодательное поле было незарегулированным, и чем бы ты ни занимался, все приносило доход. Когда стали приходить первые большие деньги, то это вызвало удивление и страх, потому что было сложно осознать, что ты заработал их в рыночной экономике.

– Какие качества вам удалось развить или выработать в себе в те времена, когда вы занимались бизнесом?

– В первую очередь внимательно читать документы, затем стараться понимать клиентов, разрабатывать маркетинговую стратегию, выстраивать коммуникации. Вообще, приходилось жить по-новому, потому что мы выросли в Советском Союзе и не представляли, что значит иметь собственный капитал, и это был достаточно хороший опыт, потому что бизнес невозможно строить в замкнутом пространстве.

– Если сравнивать условия, в которых приходилось создавать бизнес в 90-х, в начале 2000-х и сейчас, что вы можете сказать?

– В те времена было намного больше свободы у предпринимателей. Мы несильно закливали на законодательстве, в том числе на налоговом. Помню, когда ко мне пришел налоговый инспектор, то я искренне не могла понять, почему должна платить налоги. Бизнес можно было делать на чем угодно. Я помню, что начиналась с одного, и за полгода ниша расширялась в 3-5 раз. Так было с оборудованием, которым я торговала, вместе с ним удавалось



продавать много сопутствующих товаров. Это было легко, и мы много зарабатывали, я даже покупала квартиры своим сотрудникам. В 90-х мы вообще не думали о государственном бюджете и госзакупках, тендерах, а зарабатывали сами. Это было интересное время.

– Какими качествами должна обладать женщина, чтобы быть конкурентоспособной в сравнении с мужчинами?

– Во-первых, ей нужно быть очень организованной. Во-вторых, видеть детали, которые не замечает мужчина, найти изюминку в своем проекте, которую никто не сможет повторить. Мужчина в силу своего характера может ее не разглядеть.

– Есть ли в нашем обществе патриархальная нотка, которая мешает женщинам заниматься собственным делом?

– В крупном бизнесе женщинам не получится себя реализовать. Туда, где крутятся очень большие деньги, женщины не допускают из-за какого-то пренебрежения. А вот в малом и среднем бизнесе нет дискриминации по половому признаку, более того, в МСБ мы более успешны, чем мужчины, которые имеют возможности заработать деньги прямо сейчас и много.

– То есть вы не сталкивались со стереотипами о том, что женщины не так умны, не так смелы в бизнесе, как мужчины?

– В 90-е это происходило постоянно. В то время я выступала за консолидацию бизнеса, и были ситуации, когда ты приходишь на переговоры, а в процессе мужчины могли встать из-за стола, чтобы пойти покурить. Показывали свое пренебрежение к тому, что в них участвует женщина.

– Почему вы решили оставить бизнес и уйти в парламент?

– Потому что бизнес не может развиваться, если для этого нет соответствующей законодательной базы, либо она несовершенна. Поэтому пришло понимание, что мой голос должен быть услышан с высокой трибуны, там, где идет законотворческий процесс. И принять участие в нем было осознанным решением. И так получилось, что партия «Нур Отан», увидев мою общественную активность, пригласила меня сотрудничать. Думаю, что два созыва парламента я честно отработала для блага бизнеса, для того, чтобы ликвидировать многие административные барьеры.

– А где женщинам труднее приходится в бизнесе или во власти?

– Я думаю, что и там и там нелегко. Но все же многое зависит от тебя самой. Если ты не испытываешь комплекса от того, что в чем-то хуже мужчин, то перестанешь видеть границы для себя. И часто мужчины становились сторонниками моих идей, когда видели, что они осмысленны. Были моменты, когда они говорили: «Ты правильно предлагаешь, начни говорить, а мы тебя поддержим».

– Почему присутствие женщины во власти благотворно на нее влияет?

– Женщина всегда начинает свою активность с семейного бюджета. Она четко его распределяет и знает, как эффективнее и продуктивнее использовать ресурсы для того, чтобы улучшить жизнь. Женщина может увидеть мелочи, которые могут стать маховиком развития, поэтому в парламенте, в бизнесе мы – это мягкая сила, которая всегда может сделать эти сферы более человечными.

[Продолжение на стр. 2]

Цифра номера

\$160
трлн

такую сумму, по данным ВБ, теряет мировая экономика из-за гендерного неравенства

Подробнее [Стр.2]

Спикер номера

Арман Сатимов,

советник председателя Kazenergy и эксперт в энергетической отрасли

Подробнее [Стр.7]

Цитата номера

«Крупные банки и подобные финансовые учреждения обладают значительными преимуществами при выпуске стабильных криптовалют, обеспеченных фиатом».

– аналитики
Binance Research

Подробнее [Стр.5]

Автомобили

Главные новинки Женевского международного автосалона. Чем будут удивлять мировые производители

Подробнее [Стр.12]

ВСТРЕЧАЙТЕ ВЕСНУ В МОСКВЕ

Летайте с «Эйр Астаной» в Москву, приобретающую особое очарование весной, и заработайте до 5700 полетных баллов, которые Вы можете потратить на бесплатный билет, повышение класса обслуживания до бизнес-класса или повышение статуса Nomad Club до элитного уровня.

air astana

airastana.com Сертификат № KZ 01/032 - 13.04.2017



Bugatti



Pininfarina Battista



Skoda Kamiq

Женевский автосалон '2019: главные новинки



Ferrari F8 Tributo



Polestar 2



Koenigsegg Jesko



Honda e Prototype



Alfa Romeo Tonale



Jaguar I-Pace

Рубрику ведет Диаз Абылкасов

В эти мартовские дни в Женеве проходит традиционный международный автосалон. О его главных новинках читайте в нашем обзоре.

Honda e Prototype

Миллионный электрический концепт-хэтчбек Honda Urban EV 2017 года превратился в прототипный e Prototype.

Главное отличие новинки от концепта – традиционный 5-дверный кузов вместо 3-дверного с открывающимися против хода боковыми дверями. Правда, задние двери e Prototype старательно замаскированы (ручки-клавиши спрятаны в оконные рамки). В остальном экстерьер более-менее схож с Urban EV. Тон задают простые линии, круглая оптика, относительно большая колесная база и короткие свесы кузова. Колеса, правда, стали существенно меньше, зато сохранились камеры заднего вида вместо боковых зеркал.

Концепция интерьера также сохранилась: отделанная деревом торпеда-полка и широкий дисплей. Только теперь он не сплошной, а состоит из пяти экранов, на крайние из которых выводятся изображения с камер заднего вида.

Компактная машинка базируется на новой заднеприводной «электродвигателе», а ее запас хода на одной зарядке заявлен, как «более 200 км».

Honda e Prototype ориентирована именно на европейский рынок, где в товарном виде поступит в продажу уже в этом году.

Polestar 2

Если первой моделью дочернего вольво-бренда Polestar будет гибридное суперкупе, то второй стал электрический лифтбек среднего класса. «Двойка» будет прямым конкурентом «Тесле» Model 3.

Машина построена на той же модульной платформе, что и кроссовер Volvo XC40, но оснащена двумя электромоторами суммарной мощностью 408 л.с. Это гарантирует разгон до «сотни» быстрее 5 секунд. Под полом – тяговая батарея, интегрированная в силовую структуру кузова. Ее емкость – 78 кВт/ч, а заявленный пробег на одной зарядке – 500 км по циклу WLTP.

Из оснащения отметим стандартные матричные LED-фары, панорамную крышу, электронную панель приборов и вертикальный экран системы мультимедиа диагональю 11 дюймов.

Выпускать Polestar 2 будут в Китае с 2020 года, а заказы уже принимаются онлайн. Цены в Германии начинаются от 39 900 евро. Первыми машину получат заказчики из Северной Америки, Китая и ряда европейских стран.

Bugatti: La Voiture Noire

На посту президента компании Bugatti Стефан Винкельман занимается ровно тем же, что и в бытность руководителем другого «бриллианта» в короне концерна Volkswagen, Lamborghini. А именно – создает эксклюзивные авто на базе серийных моделей. Внешний дизайн меняется, а техническая начинка и интерьер остаются практически стоковыми. Но все это выпускается крайне ограниченным тиражом и продается за бешеные деньги. Вот такая выгодная бизнес-модель!

Таков и новый Bugatti La Voiture Noire (по-французски это «черный автомобиль») – «переодетый» в иной стайлинг 1500-сильный гиперкар Chiron, созданный в единственном экземпляре по заказу неназванного поклонника Bugatti 57SC Atlantic. За новую машину, якобы напоминающую эту культовую довоенную модель, Bugatti попросила 11 млн евро!

Pininfarina: Battista

Знаменитое итальянское дизайн-ателье Pininfarina представило одну из самых впечатляющих новинок автосалона – электрический гиперкар Battista, названный в честь основателя ателье Джованни Баттисты «Пинин» Фарини. Привлекательное купе с дизайном чистых линий, активными аэродинамическими элементами и подъемными дверями «крыло бабочки» оснащено четырьмя электромоторами (по одному на каждом колесе, что делает машину полноприводной) общей мощностью 1900 л.с.! Так что до «сотни» Battista «катапультируется» меньше 2 секунд! До 300 км/ч – меньше 12 секунд. «Максималка» – 350 км/ч. Тяговая батарея имеет внушительную емкость в 120 кВт/ч, поэтому заявленный пробег в 450 км на одной зарядке выглядит правдоподобно. Кстати, поставщиком электрической начинки является хорватский производитель электрогиперкаров Rimac. Планируется выпустить 150 экземпляров Pininfarina Battista. Цена пока не называется, но речь идет о семизначной сумме. Поставки заказчикам намечены на 2020 год.

Koenigsegg: Jesko

Еще один гипер... даже «мегакар», как его именует производитель – Koenigsegg Jesko. Он назван в честь отца основателя компании Кристиана фон Кенигсегга, Йеско фон Кенигсегга, и представляет собой глубокое развитие известной модели Agera RS.

Углепластиковый монокок стал на 40 мм длиннее и на 22 мм выше, а серьезно измененный кузов обзавелся еще большим количеством аэродинамических элементов, часть из которых активна. И очень эффективна: в диапазоне от 250 км/ч до максимальной скорости на Jesko действует прижимная сила от 800 до 1400 кг! В обновленном копилке предусмотрены мультимедиа-система с поддержкой Apple CarPlay и беспроводная зарядка для смартфонов, а на руле появились тачпады.

Модернизированный битурбомотор V8 5.0 получил небольшой электрический компрессор, позволивший почти полностью ликвидировать турбозадержку. Мощность – 1280 л.с. на 95-м бензине и 1600 л.с. на биотопливе E85! А самая любопытная новинка – 9-скоростная коробка Light Speed Transmission с шестью сцеплениями, которая позволяет в любой момент молниеносно перейти на любую передачу без промежуточных переключений. Расчетная максимальная скорость мегакара в исполнении с упрощенной аэродинамикой – не менее 482 км/ч.

Koenigsegg Jesko придет на смену моделям Agera RS и Regera в 2021 году. Запланированный тираж – 125 экземпляров, а цена будет начинаться от \$3 млн без учета налогов.

Ferrari: F8 Tributo

Как Ferrari в последнее время делает новую модель? Берет нынешнюю 488 GTB

образца 2015 года, ее дорожно-гоночную версию 488 Pista 2018 года, и соединяет их, приправив «новую» F8 Tributo свежими дизайнерскими штрихами. Вуаля!

Новинка получила 720-сильный мотор V8 3.9 битурбо от 488 Pista. От нее же и 7-скоростной «робот», и драйверская электроника (частично модернизированная). F8 Tributo снаряженной массой 1330 кг разогнается до 100 км/ч за 2,9 сек., до 200 км/ч за 7,8 сек. Максимальная скорость – более 340 км/ч.

Интересно, хотя бы в следующем поколении среднетоннажная модель Ferrari с двигателем V8 будет по-настоящему новой? Ведь F8 Tributo ведет свою историю еще от модели 458 Italia образца 2009 года...

Продажи очередного суперкара из Маранелло начнутся во втором полугодии.

Alfa Romeo: Tonale

Alfa порадовала своих поклонников прототипом компактного кроссовера Tonale, который заимствовал название у перевала в Альпах неподалеку от Стельвио (другого перевала, давшего имя более крупному кроссоверу Alfa Romeo).

Помимо привлекательного стайлинга Tonale интересен гибридной начинкой – новинка станет первым подзаряжаемым гибридом «Альфы». Разумеется, должны быть и другие версии. По предварительной информации, кроссовер будет построен на платформе Jeep Renegade и Compass.

Skoda: Kamiq

Знаете, что нам больше всего понравилось в новом компакт-кроссовере Kamiq? Нет, не стильная внешность или приятный интерьер (хотя и то, и другое на уровне), а «умная» крышка бачка «омывайки». Открываясь, она увеличивает горловину и препятствует проливу жидкости в моторный отсек! Так что будущим владельцам «Камика» даже лейка не нужна. А еще Kamiq, как и другие модели «Шкоды», снабжен выдвижными пластиковыми язычками на торцах дверей, оберегающими их от повреждений при открывании, автономным фонариком в багажнике и скребком в лючке бензобака для удаления наледи.

Kamiq длиной 4,241 м (типоразмер Hyundai Creta) стал самым маленьким кроссовером чешской марки, дополнив модели Kodiaq и Karoq. Новинка унифицирована с новейшим хэтчбеком Skoda Scala: у них общая платформа VW MQB-A0, техническая начинка и интерьер. Объем багажника под полкой – 400 л.

Гамма двигателей включает турбированные агрегаты 1.0 (95 или 115 л.с.) и 1.5 (150 л.с.), а также дизель 1.6 (115 л.с.). Коробки в зависимости от модификации – 5- или 6-ступенчатая «механика», либо 7-скоростной «робот». Привод – только на передние колеса.

Из опций отметим LED-оптику с анимированными «поворотниками», электронную панель приборов, систему мультимедиа с дисплеем диагональю 9,2 дюйма, парковочный автопилот, адаптивный круиз-контроль, комплекс систем превентивной безопасности и спортивную подвеску.

Европейские продажи Skoda Kamiq начнутся в сентябре. Вопрос о его выходе на российский, а значит, и казахстанский, рынок пока открыт.

«Автомобиль года» в Европе – Jaguar I-Pace

В рамках Женевского автосалона подведены итоги ежегодного европейского конкурса Car of the year («Автомобиль года»). Обладателем престижного титула в 2019 году стал электрический кроссовер Jaguar I-Pace. Таким образом, первый электромобиль премиальной английской марки стал и первым «Ягуаром», победившим в Car of the year со времени его основания в 1964 году.

Второе место с минимальным отрывом заняло французское спортивное купе Alpine A110, на третьем – корейская модель гольф-класса Kia Ceed и далее по убыванию: Ford Focus, Citroen C5 Aircross, Peugeot 508 и Mercedes A-класса.

Напомним, в этом году в конкурсе принимали участие 38 новых моделей, из которых жюри, состоящее из 60 авторитетных журналистов, выбрало семерку финалистов.

