



Нуждается ли экономика Казахстана в создании криптотенге



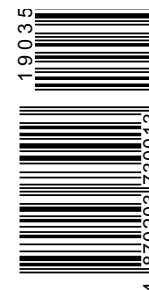
Слагаемые успеха страны в рейтинге WEF



Олег Ханин, глава страховой компании «Коммеск-Өмір»

# КАПИТАЛ

№35  
(681)



ИЗДАЕТСЯ С 2005 ГОДА

// ЧЕТВЕРГ, 17 ОКТЯБРЯ, 2019

ДЕЛОВОЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК

Деловой Брюссель и Казахстан сближаются

4  
страница

Что изменить компаниям ГМК в работе

8  
страница

Умные технологии для страховых компаний

2  
страница

В какую сумму обойдется ребрендинг

9  
страница

Мы в сети



kapital.kz

## Как торговые войны и ставка ФРС отразятся на Казахстане

Меруерт Сарсенова

По прогнозам МВФ, из-за торговой войны между Китаем и США потери мировой экономики в следующем году могут составить \$700 млрд, или 0,8% ВВП. Между тем на прошлой неделе США согласились приостановить очередное повышение таможенных тарифов на китайские товары. Дональд Трамп выразил намерение подписать соответствующее соглашение с Си Цзиньпином на саммите АТЭС в Чили в ноябре текущего года, в то же время он не исключает, что сделка может и сорваться. Как торговые споры между США и КНР отразятся на экспорте отечественной нефти, влияет ли снижение ставки ФРС на экономику Казахстана, а также из-за чего происходит ослабление национальной валюты в интервью корреспонденту «Капитал.kz» рассказал управляющий директор Центра исследований прикладной экономики (АЕРС) Олжас Тулеуов.

– Олжас, мы наблюдаем, как темпы роста экономики США замедляются из-за снижения объемов частных инвестиций в связи с торговым конфликтом с Китаем. По вашей оценке, как эта ситуация повлияет на наши экономические взаимоотношения с двумя странами в ближайший год и скажется ли на экспорте казахстанской нефти?

– Да, действительно, согласно официальным данным Бюро экономического анализа Министерства торговли США экономический рост в стране во II квартале текущего года замедлился до 2% после 3,1%, наблюдавшихся в I квартале. И одним из факторов замедления могло стать сокращение торговли Штатов с КНР в свете имеющихся споров. В структуру роста США отрицательный вклад вносит как раз экспорт и частные инвестиции. Однако прямое негативное влияние данной ситуации на экономику Казахстана скорее исходит со стороны Китая, нежели Соединенных Штатов. Ведь на долю США во внешнеторговом обороте нашей страны приходится лишь 1,2%, тогда как доля КНР составляет 8,3%. И в случае дальнейшей эскалации американо-китайского торгового конфликта, что неукоснительно отразится на замедлении китайской экономики, спрос на казахстанский экспорт в Поднебесной, состоящий в основном из минерального сырья, однозначно сократится. Вместе с тем, торговые споры между США и КНР усиливают и без того нарастающие риски глобальной рецессии, влияющие на спрос на углеводородное и другое сырье по всему миру. В этой связи может пострадать и непосредственно экспорт нефти Казахстана, который в



большой степени реализуется в странах Европейского Союза.

– Неоднократно все убеждались, что политика ФРС не зависит от решений Трампа, вместе с тем в сентябре этого года Федералы во второй раз снизили базовую ставку. Пока как таковых изменений мы не ощущаем...

– И вправду, со стороны кажется, что произошедшие впервые за 10 лет снижения базовой ставки ФРС являются скрытым, но прямым следствием американского центрального банка требованиям Трампа. При этом каждое из произошедших снижений ставок ФРС в моменте было оправдано другими, более объективными обстоятельствами. Это как минимум ожидания рынков, еще задолго до этого заложившие в стоимость биржевых активов предполагаемые снижения ставки, а также постепенное смягчение риторики главы ФРС и других представителей американского регулятора. И если бы этих снижений ставки не произошло, то рынки могли бы сильно скорректироваться в негативную сторону, поэтому

Федералы были вынуждены принимать подобные решения. Участники рынка ждали снижения базовой ставки ввиду усилившихся признаков надвигающейся рецессии в США (инверсия кривой доходности, снижение различных индексов PMI), ощутимого роста индекса доллара (DXY) и эскалации американо-китайской торговой войны. Именно здесь могла быть манипуляция Трампа действиями ФРС, который довольно внезапно и намеренно повышал градус в торговых спорах между США и КНР, добившись тем самым рыночной паники. Между тем краткосрочное влияние действий ФРС на Казахстан происходило по двум каналам. Во-первых, сокращение базовой ставки в США местами сдерживало рост индекса доллара (DXY), что означало периодическое ослабление американской валюты. Во-вторых, поддерживало «бычьи» настроения на рынке нефти и тем самым снижало риски падения котировок нефти. В обоих случаях, как итог для нас, уменьшалось внешнее давление на курс тенге.

[Продолжение на стр. 2]

Цифра номера

5,2 млрд тенге

в среднем составляет ежемесячный денежный оборот АО «Рахат» в месяц

Подробнее [Стр.8]

Спикер номера

Алексей Праздничных, куратор исследований The World Economic Forum (WEF) в России и СНГ

Подробнее [Стр.4]

Цитата номера

«Редкий бизнесмен задумывается о четырех составляющих продаж – цене, качестве, сервисе, доставке товара или физической доступности услуги. Большинство клиентов верят, что новая упаковка поможет сбывать товар тоннами, но это не так»,

– Юрий Макубаев, креативный директор агентства BuzzWord

Подробнее [Стр.9]

Бренд

Стэндфордский научный проект превратился в корпорацию Cisco

Подробнее [Стр.11]

НЕ ОТКЛАДЫВАЙТЕ ВСТРЕЧИ

Воспользуйтесь возможностью увидеться с родными и близкими в атмосфере тепла и уюта.

air astana

Сертификат № KZ 01/032 от 11.04.2019





















Мария Галушко

Дания – одна из красивейших стран Европы. Экономика здесь хорошо развита, что сказывается на уровне жизни. Туристов Дания всегда привлекала памятными местами с многовековой историей, разнообразными природными пейзажами, чистотой и разноцветными домиками с красной черепицей. Прошлое Дании оставило после себя множество исторических памятников. Тут можно полюбоваться на старинные города, крепости викингов, соборы, замки и многие другие сокровища архитектуры и искусства. Именно на улицах Дании оживают персонажи известного во всем мире сказочника Ганса Христиана Андерсена.



### Статуя Русалочке

Памятник Русалочке, расположенный в порту Копенгагена, является своеобразным символом Дании. Скульптура посвящена персонажу сказки Андерсена. Идея ее создания пришла в голову Карлу Якобсену. Сын владельца пивоварни «Карлсберг» под впечатлением от балета «Русалочка» предложил балерине, исполнившей главную партию, позировать для скульптора Эдварда Эриксена. Элен Прайс согласилась, но только с одним условием: обнаженное тело валяло не с нее, а с жены Эдварда.

Моряки со всего света дарят Русалочке цветы, а туристы считают, что скульптура приносит удачу, если к ней прикоснуться. Памятник привлекает не только туристов, к сожалению, он не раз становился жертвой вандалов. Русалочке отпиливали голову, правую руку, сбрасывали с пьедестала, перекрашивали и облачали в паранджу и мусульманскую одежду. Неоднократно звучали предложения о переносе памятника на несколько метров от берега в сторону моря, и в 2007 году Русалочку перенесли немного дальше от набережной.



### Нюхавн

Сердце Копенгагена – гавань Нюхавн. Многих туристов красивая набережная привлекает разноцветными домами, словно из сказок Андерсена. В былые времена район канала Нюхавн считался одним из самых элитных мест Копенгагена, сегодня же тут можно найти множество магазинов, бутиков, ресторанов и кафе. Одно из излюбленных туристических заведений – кондитерская Ла Гласе, в которой каждый месяц пекут новые пироги, называя их в честь сказок Андерсена. При желании тут можно пожить в доме, где



Обязательно нужно заглянуть внутрь церкви, где хранится орган конца XVII века и карильон начала XIX века из 48 разнокалиберных колокольчиков, играющий каждый час с 8 утра до полуночи.



### Замок Фредериксборг

Всего каких-то полчаса езды от Копенгагена, и можно с головой погрузиться в атмосферу рыцарского средневековья. Недалеко от датской столицы расположен замок Фредериксборг, привлекающий из года в год посетителей своей многовековой историей, богатым внутренним убранством.

Изначально на месте замка в 1560 году был возведен его предшественник, который обрел название Хиллередсколм, происходящее от названия близлежащего

## ■ Не только андерсеновская Дания



Музей Г. Х. Андерсена

Самое посещаемое место в городе Оденсе – это маленький желтый домик, в котором родился известный на весь мир сказочник Ганс Христиан Андерсен. В этом доме он прожил до 14 лет. Здесь собраны рукописи, личная библиотека и некоторые вещи писателя, а основная экспозиция находится в другом здании, которое примыкает к домику Андерсена. В залах этого музея находятся книги Андерсена, которые были переведены на все языки мира. На стенах залов музея висят картины с изображениями сюжетов сказок писателя. Окрестности музея также полностью оформлены в духе времен Андерсена – здесь была восстановлена мостовая из булыжника и небольшие факерковые домики, а на улицах города установлены памятники героям любимых сказок. Этот музей – не просто скучная экспозиция с запыленными стендами, это возможность вернуться в детство, вспомнить свои самые смелые мечты, встретиться нос к носу с кумирами и обожаемыми персонажами.

обитал известный писатель или в средневековых кораблях. Порт Нюхавн в Копенгагене стал любимым местом художников и фотографов. Многие считают его самым сказочным местом в датской столице. Неподалеку отсюда находятся Национальный музей, глиптотека и Биржа Борсен.



### Церковь Спасителя

Церковь Христа Спасителя считается одной из основных достопримечательностей Копенгагена и его главным протестантским храмом. Она была построена в 1682 году в стиле голландского барокко по проекту архитектора Ламберта фон Хавена и по инициативе короля Кристиана IV. Почти сто лет с момента завершения строительства в храме не проводились богослужения, в нем не было алтаря, и главная башня не была закончена. Колокольня башня была возведена лишь спустя 80 лет после завершения основного строительства. Церковь Христа Спасителя была освящена в 1752 году при короле Фредерике V, который поднялся на оригинальную башню для церемонии.

Главной достопримечательностью этой церкви считается необычная башня, вокруг которой спиралью вьется крутая лестница из 400 ступеней. Поднявшись на самую вершину, можно увидеть панораму старого города, копенгагенскую бухту и фигуру Христа на конце башенного шпиля.



Эресуннский мост

Самая длинная в Европе магистраль протяженностью 7,8 метра соединяет Копенгаген и шведский город Мальме. Грандиозный проект начали воплощать в жизнь в 1995 году. Эресуннский мост совмещает в себе двухпутную железную дорогу и четырехполосную автомобильную магистраль. Эресуннский мост-тоннель – яркая и фотогеничная достопримечательность. Особенно интригует то, как внезапно он скрывается под водой. В первую очередь, появлению этого проекта способствовали отмена паспортного контроля и упрощение таможенного контроля между Данией и Швецией. Возведение грандиозного сооружения завершилось к августу 1999 года, Эресуннский мост стал шедевром современной инженерии. Ежегодно десятки миллионов людей пересекают мост, чтобы попасть в соседнюю страну кратчайшим путем. Таким образом, он позволил приблизить границы двух государств и значительно сократить время переезда.

городка. Но в 1859 году в результате сильного пожара от замка остались одни лишь руины. Спустя несколько лет было возведено новое здание, после чего замку было присвоено имя Фредериксборг. В 1878 году здесь был основан музей национальной истории, а двери восстановленного дворца-музея открылись для широкой публики только в 1882 году. Внутри замок разделен на три части: в центральной располагается королевский корпус, левое крыло занимает часовня, правая часть – крыло принцессы.

Каждое помещение замка имеет богатое убранство, на стенах – gobelены, портреты датских монахов, прекрасные картины, всюду старинная антикварная мебель. Каждый элемент архитектуры, живописи, как и весь замок, представляет собой настоящий шедевр искусства.



### Парк Тиволи

Парк Тиволи считается одним из самых старейших в Европе. Он расположился в самом центре столицы – напротив городской ратуши и памятника Гансу Христиану Андерсену. Тиволи появились в 1843 году, в то время развлекательные парки только вошли в моду. Старинный парк Копенгагена, известный своими водопадами и живописными ландшафтами, ежегодно посещает более 4,5 млн. человек, и количество посетителей из года в год увеличивается. В Тиволи работает 26 аттракционов, а во время рождественских праздников и хэллоуина – 29. Парк открыт всего 5 месяцев в году.

### ИСТОРИЯ ОДНОГО БРЕНДА

## ■ Стэнфордский научный проект превратился в корпорацию Cisco

Ксения Бондал

Cisco прошла путь от небольшого стартапа до транснациональной компании, которая является одним из лидеров в сфере телекоммуникаций и вот уже несколько лет занимается разработками в сегменте интернета вещей. Когда в 1984 году ее создали Леонард Босак и Сандра Лернер – супруги, работавшие в то время в Стэнфордском Университете – бизнес-план заключался в том, что компания будет разрабатывать и продавать сетевое оборудование. Хотя тогда подобная специализация была узкой, тем не менее Cisco Systems достигла больших высот.

Леонард и Сандра назвали свое детище в честь Сан-Франциско, то есть Cisco – это сокращенный вариант названия города, а логотипом они сделали изображение известного моста «Золотые ворота» в мегалополе. Супругам понадобилось 6 лет для того, чтобы раскрутить компанию, но уже в феврале 1990 года по результатам рыночной капитализации суммарная стоимость акций Cisco Systems составила \$224 млн, что в сотни раз превысило первоначальные инвестиции. Хотя бизнес компании демонстрировал стремительный рост, Cisco нуждалась в притоке капитала, поэтому Леонард и Сандра были вынуждены искать инвестора. Им стал фонд Sequoia Capital, а его глава Дон Валентайн в качестве условия инвестирования назвал отказ супругов от контрольного пакета акций компании в пользу фонда. Они были вынуждены согласиться, и это пошло на пользу Cisco. Валентайн решил взять весь бизнес в свои руки, занял пост председателя совета директоров, а на должность президента компании взял опытного менеджера Джона Моргриджа. Моргридж в свою очередь произвел кадровые перестановки в руководящем составе компании, это стало ключевым этапом превращения Cisco из проекта научных сотрудников Стэнфорда в глобальную корпорацию. В 1990 году Cisco стала публичной компанией, а Леонард Босак и Сандра Лернер начали распространять свои акции. Однако Джон Моргридж не стал их увольнять, супруги получили руководящие должности, но недолго оставались в компании и продали общий пакет акций за \$170 млн.

Начало 1990-х оказалось для Cisco временем интенсивного роста, главную роль в этом сыграло активное развитие интернета. Компания выпустила маршрутизатор удаленного доступа и предназначенное для управления сетью программное



Сандра Лернер и Леонард Босак

обеспечение. Продажи всего за год практически удвоились: в 1991 году этот показатель составил \$183,2 млн, а в 1992-м – уже \$339,6 млн.

В 1993 году компания представила флагманский маршрутизатор Cisco 7000, по сравнению с Cisco AGS + его производительность выросла на 50%. Затем была выпущена бюджетная линейка продуктов Cisco 2000, предназначенная для компаний, которые собирались подключить к сети небольшие филиалы или отдельных сотрудников, но при этом не хотели тратить на дорогие маршрутизаторы.

В это же время Cisco начала глобальную экспансию, открыв филиалы в Европе, Японии, Австралии и Гонконге. В Брюсселе компания создала Европейский центр технической помощи. Все это помогло увеличить рост международных продаж.

На американском рынке важной нишей для Cisco стали телефонные компании, начавшее сотрудничество позволило операторам предоставлять больше продуктов и услуг в сфере передачи данных. В 1993 году Cisco купила сразу два актива. Первым стала компания Crescendo Communications – поставщик комплектующих для строительства высокоскоростных локальных сетей, вторым – Newport Solutions, получившая известность благодаря линейке программного обеспечения LANZLAN.

Были у Cisco и собственные разработки, в числе которых сетевая архитектура CiscoFusion, анонсированная в 1994 году. В рамках архитектуры были представлены несколько новых коммутационных продуктов.

К концу 1993 года в компании работал 1451 человек, а спустя год этот показатель составил 2262 сотрудника. Помимо роста персонала, наблюдалось и увеличение продаж. В 1994 году Cisco пришлось перенести свой офис в недавно построенное



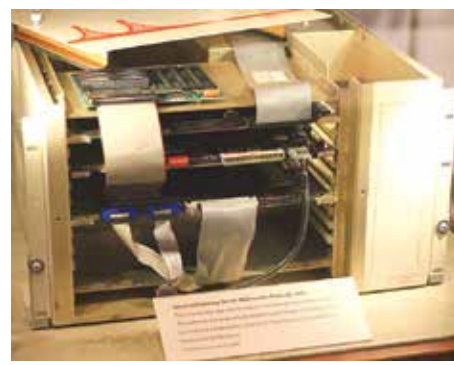
Джон Чемберс

выпускающая оптоволоконное оборудование. И хотя у некоторых экспертов телекоммуникационного рынка было скептическое отношение относительно реального положения Cisco, это не помешало компании в 2000 году достичь капитализации в \$532 млрд. В марте того же года стоимость акций достигла максимального показателя в \$80,06. За этим последовало падение курса акций и капитализации, только за 18 дней стоимость обвалилась на 29%. Оптимистам относительно перспектив Cisco становилось все меньше, но Джон Чемберс во время



здание в Сан-Хосе. Растущие размеры компании заставили руководство задуматься об увеличении рабочих площадей. В 1994 году доход компании достиг \$1,24 млрд. В сентябре этого же года Cisco приобрела еще две компании в сфере коммуникаций – Kalpana и LightStream.

В 1998 году капитализация Cisco превысила отметку в \$100 млрд. Одновременно компания продолжила политику поглощений на рынке и в 1999 году совершила 17 сделок в этом направлении. Джон Чемберс не забывал поощрять сотрудников, поэтому в 1999 году благодаря щедрому опционному пакету человек в компании стали миллионерами. Хотя бизнес Cisco бурно развивался на рынке оборудования для телефонных операторов, представляющем для компании наибольший интерес, ее доля была весьма скромной – всего 1%. Руководство пыталось исправить ситуацию с помощью сделок по поглощению, наиболее громким приобретением стала компания Cerent,



публичных выступлений и интервью заявлял, что рост бизнеса составит 30-50%.

Однако 2001 год показал, что этим обещаниям не суждено было осуществиться и в начале марта началось беспрецедентное для компании сокращение штата – численность персонала сократилась на 16%. Риторика Джона Чемберса немного изме-

нилась, но в целом глава Cisco продолжал настаивать на успешности компании, утверждая, что падение темпов роста стало следствием того, что корпорация была самой прибыльной и быстрорастущей в истории. К марту 2002 года ее капитализация снизилась с \$532 млрд до \$97 млрд. Тогда многим казалось, что это конец Cisco, но Чемберс, до того момента тешивший себя иллюзией, что все не так уж плохо, стал действовать. Он решил сократить операционные издержки, начав с себя и установив зарплату в \$1, а также уволив 16% сотрудников, как сказано выше. Это помогло бизнесу, и к 2003 году доля Cisco на рынке коммуникационного оборудования выросла с 10 до 16%.

В тот же год компания выкупила производителя проводного и беспроводного оборудования для частных лиц и малого бизнеса Linksys Group. Выход на этот сегмент рынка оказался успешным, и Cisco начала работать в потребительском направлении.

В 2004 году компания представила систему маршрутизации операторского класса – Cisco CRS-1, которая вошла в Книгу рекордов Гиннеса как самый быстрый маршрутизатор в мире. Разработка обошлась в \$500 млн.

В 2005 году капитализация компании составляла \$114,9 млрд, и это было ниже, чем в 2004-м, однако уже через год показатель вырос до \$130,9 млрд. В 2008 году Cisco занимала 36% рынка веб-конференций, тем самым опередив главного конкурента – Microsoft (26%). По итогам 2009 финансового года капитализация компании упала до \$91,68 млрд, проблемы были связаны со снижением продаж и усилением конкуренции. Главным соперником компании в бизнес-сегменте стала Juniper, корпоративные сетевые продукты которой по скорости превосходили аналоги Cisco. Стоимость компании Джона Чемберса за год упала на 20%, а Juniper выросла на 60%. В феврале 2014 года показатели выглядели отрицательно – квартальные продажи корпорации упали на 7,8%, а валовая прибыль снизилась на 58,8%, поэтому Cisco изменила стратегию развития и стала ориентироваться на разработку и распространение инновационных сетевых технологий, одной из которых стал интернет вещей. В 2015 году Джона Чемберса сменил Чак Роббинс и тогда же была представлена система Cisco Internet of Things. Она состоит из шести опорных компонентов: облачные вычисления, анализ данных, сетевое взаимодействие, безопасность, платформа реализации приложений, а также управление и автоматизация. В мае 2017 года Cisco купила специализирующуюся на искусственном интеллекте компанию MindMeld, сумма сделки составила \$125 млн.

По итогам первого квартала 2019 года чистая прибыль Cisco выросла на 13% в сравнении с аналогичным периодом 2018-го и достигла \$3,04 млрд, а выручка составила около \$13 млрд, превзойдя оценки аналитиков.

# ■ Богатый внутренний мир

Бывают такие люди – внешне ничего особенного, но с богатым внутренним миром. Пожалуй, таков и новый Mercedes-Benz GLE. Подробности – в нашем отчете по итогам теста премиальной новинки казахстанского рынка

Диас Абылкасов, фото автора

## О модели

Mercedes GLE второго поколения (заводской индекс W167) дебютировал прошлой осенью и вышел на мировой рынок в этом году. Если считать с М-классом (ML), а именно так назывался GLE до ребрендинга, то это уже четвертая генерация среднеразмерного, по меркам Mercedes, кроссовера.

Его длина около пяти метров (габариты: 4,924 x 1,947 x 1,797 м), а колесная база – почти три метра (2,995 м), клиренс – 205 мм.

У нас на тесте побывала модификация GLE 450 с турбомотором 3.0 (367 л.с.) и 9-скоростным «автоматом». Для GLE теперь предлагается два варианта полноприводной трансмиссии: прежняя система 4Matic с симметричным центральным дифференциалом и постоянным полным приводом, либо с многодисковой муфтой подключения передней оси. Для последней версии можно заказать пакет Off-Road с демультипликатором. Но у нас был 4Matic.

Как и предшественники, и родственная модель GLS, Mercedes GLE выпускается в США.

Комплектация тестового автомобиля была «жирная», но не самая полная. Для абсолютного счастья не хватало проекции приборов, панорамной крыши, топовой «музыки» Burmester, ambientной подсветки интерьера и пневмоподвески



(здесь две опции: Airmatic или продвинутая гидропневматическая E-Active Body Control, одной из фишек которой является самая раскочка, способная выволить машину из плена на бездорожье). Зато почти все остальное было: самая продвинутая адаптивная оптика Multibeam LED, внешний AMG-пакет, 20-дюймовые диски (на шинах Bridgestone размера 275/50), диодная подсветка наружных ручек дверей, подножек и зоны порогов, доводчики дверей, 7-местный салон, последняя система мультимедиа MBUX, электропривод и подогрев сидений первого и второго рядов, передние кресла с памятью, вентиляцией и массажем, электрорегулировка и обогрев руля, 4-зонный климат-контроль, средняя аудиосистема Burmester, ароматизатор салона, электропривод двери багажника, система кругового обзора, парковочный автопилот, мониторинг «слепых зон», адаптивный круиз-контроль, системы удержания в полосе движения и поддержания дистанции до впереди идущего авто, система «старт-стоп» и многое другое.

Казахстанские цены на GLE 2019 начинаются от 26,9 млн тенге. Стоимость тестового автомобиля со всеми опциями – 93 тыс. евро.

## Снаружи

Новый GLE – лобастый крепыш с нагловатым выражением лица и модной причешкой из барбершопа. Даже не крепыш, а толстячок – дутый, пухлобкий и пухлозадый. На наш вкус предыдущий GLE выглядел заметно лучше и атлетичнее. Новичок менее изящен, даже нарочито грубоват. Видно, дизайнерам поставили задачу придать модели более брутальный вид. Хотя в целом автомобиль гармоничен. И главная фамильная черта модели, начиная с первого М-класса, никуда не делась. Это широкая стойка за задними дверями и визуально объединенное остекление багажной двери и боковых окон. Не раздражают нас и остроконечные задние фонари, хотя многим такой новомодный дизайн «не зашел». Обилие хрома, особенно на бамперах – тоже дело вкуса.

Здесь же отметим диодную подсветку подножек и зоны порогов с четкой и внушительной проекцией фирменной трехлучевой звезды. Вещь по сути нелепая, но смотрится круто.

## Внутри

А вот интерьер по сравнению с предшественником – не шаг вперед, а олимпийский прыжок с шестом в исполнении Сергея Бубки! Космос! За такой «внутренний мир» можно простить и не самую привлекательную внешность.

Салон выглядит стильно, благородно и лаконично. Взгляд цепляется за квартал прямоугольных воздуховодов по центру торпеды и поручни «а ля Сауленпе» на центральном тоннеле. Но главный магнит внимания – двойной широкоформатный «планшет» приборов и системы мультимедиа (диагональ 12,3 дюйма каждый).

Да, GLE далеко не первая модель Mercedes, получившая такое решение, но оно и сейчас смотрится суперсовременно. А подчеркивают его две вентиляционные решетки по краям «планшета» (правая – чисто декоративная).

Мультимедиа-система MBUX управляется голосом (опция – жестами), манипулятор с тачпадом, через который можно вводить рукописный текст, и, вместе с тем, сенсорный экран с классной графикой и быстрым откликом. Здесь сотни функций и возможностей детальной настройки автомобиля. Есть среди них и забавные, например, подбор регулировок сиденья и руля по росту водителя. Нашему автору ростом 182 см она подобрала совершенно неудобную позу. Зато навигация радует подробными картами и отображением географических названий на казахском языке. Надо ли говорить, что система поддерживает интерфейсы Apple CarPlay и Android Auto?



Голосовое управление активируется фразой «эй, Мерседес!» (хотя оно отзывается и просто на «Мерседес»), а в ответ вы услышите поставленный женский голос (все-таки Mercedes – женское имя), произносящий услужливое «чем могу помочь?» Однако в виртуальном общении с системой нужна сноровка: команды надо формулировать четко, коротко и логично, иначе электронная «тетенька» вас не поймет.

Приборная панель имеет четыре варианта дизайна и десятки конфигураций, а мульти-руль – два блока управления всем этим хозяйством. Левый блок отвечает за «приборку», правый – за мультимедиа. Меню удобно листать с помощью мини-тачпадов. Это новый уровень рабочего места водителя!

Зарядка для смартфона – беспроводная, все разъемы – USB Type-C, а все салонное освещение – диодное. На втором ряду предусмотрен полноценный блок климат-контроля и выдвижной держатель для смартфонов с разъемами для подзарядки.

Вишенка на торте – сочное звучащее аудиосистемы Burmester.

В нашем случае интерьер отделан светло-бежевой натуральной кожей (такого же цвета и обивка потолка) и темно-серым дубовым шпоном пористой фактуры. Обод руля тоже частично деревянный, что неудобно – ладони потеют и скользят. А еще разочаровал хромированный ряд клавиш климат-контроля в центре передней панели – металлический на вид, пластмассовый



на ощупь... Вообще же качество материалов и сборки салона соответствует уровню бренда.

К эргономике никаких претензий, кроме суперперегруженного левого подрулевого рычажка, традиционно совмещающего функции управления светотехникой и дворниками. Он требует привыкания, что, в принципе, не есть хорошо. Хотя частично спасают датчики света и дождя. Только не вздумайте по привычке пытаться включить поворотник правым рычажком – это селектор «автомата». Есть у него и лепестки ручного режима.

Запас пространства очень хороший как спереди, так и на втором ряду. Не зря расстояние между рядами сидений увеличили на 6,9 см. Комфортному размещению сзади способствует и небольшой центральный тоннель.

Передние мультиконтурные кресла имеют множество настроек, вплоть до плотности обхватывающих боковой поддержки. Сиденье второго ряда тоже с электроприводом: оно двигается на 10 см в продольном направлении, меняет наклон спинки и высоту подголовников.

По надобности, так же как и второй, складывается/складывается электроприводом. Не нужно двигать вручную. По надобности, так же как и второй, складывается/складывается электроприводом. Не нужно двигать вручную. По надобности, так же как и второй, складывается/складывается электроприводом. Не нужно двигать вручную.

делая вам там нечего: заданные из-за низких сидишек колени почти упрутся в спинку второго ряда (при том, что она по умолчанию приподнята в сдвигаемом режиме для обитателей багажника), а голова – в потолок, места для ступней также минимум. Зато дети, в отличие от среднего роста, смогут порадоваться зарядным разъемам для своих смартфонов и подстаканникам для колы.

Объем багажника со сложенными сиденьями галерки – внушительные 825 литров (+135 литров к предыдущей модели). Отсек хорошо продуман, например, в нем предусмотрена ниша с полезными мелочами, куда ровно помещается съемная багажная шторка. Спинка сиденья второго ряда складывается в пропорции 40:20:40.

## В движении

Сначала про обзорность. Она у GLE отличная, в том числе благодаря системе кругового обзора с множеством видов, высоким качеством изображения и анимацией. Причем система автоматически включается в трафике, например, в пробке, когда вас вплотную окружают другие машины. Еще одна продуманная фишка – выдвижная задняя камера, которой не страшны пыль, грязь и т.д.

Режимов движения здесь три, и они стандартны: комфортный (стоит по умолчанию), спортивный и эко.

Начиная с турбомотором, дополненным электрокомпрессором и стартер-генератором EQ Boost. Оба они питаются от отдельной 48-вольтовой батареи. Стандартная отдача мотора – 367 л.с. и 500 Нм, но EQ Boost может добавлять 22 л.с. и 250 Нм во время разгона! Кроме того, он способен быстро запускать заглушенный двигатель в рам-

ках системы «старт-стоп» (теперь отключать ее нет смысла) или после движения накатом, а также накапливать энергию в режиме рекуперации. Вот такая хитрая «мягкогибридная» система.

Разгон у «четыреста пятидесятого» мощнейший! И без пресловутой «турбо-задержки». Особенно в спорт-режиме. В цифрах это 5,7 секунды до «сотни» и 250 км/ч максимальной скорости. При этом паспортный расход топлива в городском цикле – 12,6 л/100 км. Во время нашего теста средний аппетит был на уровне 14 литров, что тоже немного, учитывая размеры и массу автомобиля (2220 кг в снаряженном состоянии). Производитель рекомендует лить 95-й бензин.

Тормоза не требуют особого привыкания. Но это, если не пользоваться функцией «автохолд». Чтобы ее активировать, надо очень сильно продавливать педаль тормоза... Разработается?

Руль тягелеват даже в обычном режиме, не говоря уже про спортивный. Зачем? Непонятно. К тому же, в рулевом управлении присутствует какая-то «резиновость» реакции.

Управляемость для крупного высокого кроссовера неплохая, но чувствуется, что машина тяжелая. Да и крены кузова на пружинной подвеске в крутых поворотах заметны.

Спереди здесь двухрычажная конструкция, сзади – многорычажка. Однако высокой плавности хода не ждите – комфорт умеренный. Какой-то выдающейся энергоемкости мы тоже не заметили.

В салоне в более-менее комфортных пределах слышно дорогу, работу подвески и аэродинамические шумы. И все бы ничего, но нас обескуражило практически постоянное громкое дребезжание где-то по центру передней панели. И это на ровной дороге! Может, не стоило делать облегченный каркас панели из органоластика? Впрочем, мы склонны думать, что этот «сверчок» – единственный дефект тестовой машины.

## Резюме

Нет, новый Mercedes GLE не идеален. Но он суперпродвинутый во всех отношениях. А также солидный, в целом комфортный, универсальный, очень мощный и при этом достаточно экономичный. Такой подойдет практически в все случаи жизни.

Если навскидку сравнить GLE с главными конкурентами, то картина будет следующая. BMW X5 (вышел в 2018 году) более мускулистый, но не такой ультрасовременный. Audi Q7 чуть крупнее, но не такой свежий (выпускается с 2015 года, уже анонсирован рестайлинг, но в Казахстане его пока нет). Porsche Cayenne (появился в 2017-м) в общем круче, но и дороже. Volkswagen Touareg (вышел в 2018-м) хорош, но поскромнее. Range Rover Sport стильный и проходимый, но не дотягивает по уровню техники и электроники, ибо стартовал (дебютировал в 2013-м), даже несмотря на рестайлинг 2017 года.