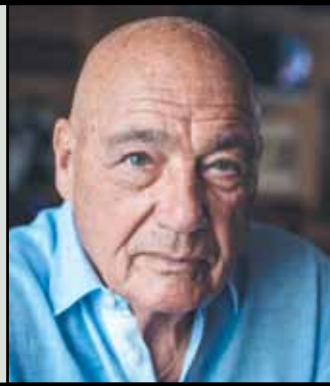




Какой будет инфляция в Казахстане в 2017 и 2018 годах



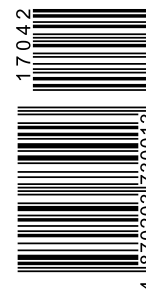
Будут ли депозиторы платить банкам за хранение долларов?



Владимир Познер, журналист, телеведущий, писатель

# КАПИТАЛ

№42  
(598)



ИЗДАЕТСЯ С 2005 ГОДА



// ЧЕТВЕРГ, 7 ДЕКАБРЯ, 2017

Д Е Л О В О Й Е Ж Е Н Е Д Е Л Ь Н И К

Как Эрдоган помог привезти «зеленый» корм в Казахстан

6 страница

Услуги портала eGov в сфере водного транспорта

8 страница

Как вывести бизнес из долговой ямы

7 страница

Услуги портала eGov в сфере земледелия

10 страница

Мы в сети  
kapital.kz



## Успех и неудачи китайского бизнеса в Казахстане

Что мешает китайским инвесторам у нас быстро развернуться?

Валерий Сурганов

Китай приоткрыл завесу над своим главным инвестиционным проектом в Казахстане – «51 новый завод», который органично влетается в конструкцию «Экономического пояса Шелкового пути». По инициативе «Капитал.kz», которую мы высказали на встрече с послом КНР в Казахстане Чжаном Ханьхуэем, дипломатическое ведомство этой страны организовало большой пресс-тур по шести регионам РК, где уже построены, строятся или вводятся в эксплуатацию новые предприятия на деньги китайских инвесторов.

Следует отметить, что казахстанско-китайское сотрудничество в рамках проекта «51 завод» хоть и является чрезвычайно перспективным для нашей республики, однако назвать его безоблачным никак нельзя. Как говорят сами китайские бизнесмены, они сталкиваются с трудностями менталитета: в Поднебесной принято решать вопросы быстро, а строить объекты – почти мгновенно, у нас же огромное количество времени уходит на бюрократические проволочки, бумажную волокиту, обсуждения и согласования. Поэтому некоторые совместные предприятия, уже сданные под ключ, до сих пор не работают на полную мощность, выдавая лишь 30-40% своего потенциала.

### Электрокары между Алматы и Астаной

Итак, первой остановкой в нашем туре стал город Костанай, где на базе старого предприятия, производившего сельскохозяйственную технику, под эгидой ТОО «СараАркаАвтоПром» китайские инвесторы профинансировали линию по производству автомобилей JAC. В общей сложности госкомпания China National Vehicles Import and Export Corporation вложила в проект 7,5 млрд тенге. Казахская сторона на модернизацию производства не потратила ни одного государственного тенге.

Несмотря на то, что рынок автомобилестроения в Казахстане заметно просел, китайские машины остаются конкурентоспособными по цене. Обычное авто как самая ходовая модель стоит 4 млн 050 тенге, или около \$12 тыс. С автоматикой ее цена повышается на более 5 млн тенге, или \$15 тыс. В основном продукцией китайской линейки с костанайского завода пользуются госорганы и нацкомпания. В то же время в планах инвесторов экспортировать автомашины этого предприятия



и построен, но на самом деле официально не введен в эксплуатацию и даже не подошел близко к своей проектной мощности. И это несмотря на то, что в прошлом году его торжественно запускали на День индустриализации посредством телемоста с главой государства. По мнению Фан Лун Фэйя, первая проблема – оборудование, которое все автоматизировано и привезено из Китая.

«Нам нужны кадры из Поднебесной, которые бы обучили местных жителей и научили их использовать это оборудование. Но сейчас возникли визовые проблемы, и китайские инженеры не могут приехать в Казахстан. Им отказывают в получении долгосрочной казахстанской трудовой визы. В настоящее время 60 человек – граждан РК – набираются на предприятие из числа жителей СКО и Акмолинской области, еще 11 граждан Китая – инженеры – должны обслуживать оборудование. Но не все из них могут приехать из-за бюрократических проволочек», – сообщил представитель китайского бизнеса.

### Завод работает в треть силы

Следующей остановкой на нашем пути стал построенный завод по производству рапсового, подсолнечного и льняного масел «Тайынша Май», находящийся в юрисдикции Северо-Казахстанской области, но расположенный ближе к административному центру Акмолинской области – городу Кокшетау, откуда до него порядка 35 км. И хотя предприятие уже возведено и оснащено оборудованием, обещая стать заводом-тысячником, то есть выпускающим по тысяче тонн масла в день, или свыше 300 тыс. тонн масла в год, его инвесторы столкнулись с эксплозивными проблемами.

Так, как заявил генеральный директор «Тайынша Май» Фан Лун Фэй, завод хоть

и построен, но на самом деле официально не введен в эксплуатацию и даже не подошел близко к своей проектной мощности. И это несмотря на то, что в прошлом году его торжественно запускали на День индустриализации посредством телемоста с главой государства. По мнению Фан Лун Фэйя, первая проблема – оборудование, которое все автоматизировано и привезено из Китая.

«Нам нужны кадры из Поднебесной, которые бы обучили местных жителей и научили их использовать это оборудование. Но сейчас возникли визовые проблемы, и китайские инженеры не могут приехать в Казахстан. Им отказывают в получении долгосрочной казахстанской трудовой визы. В настоящее время 60 человек – граждан РК – набираются на предприятие из числа жителей СКО и Акмолинской области, еще 11 граждан Китая – инженеры – должны обслуживать оборудование. Но не все из них могут приехать из-за бюрократических проволочек», – сообщил представитель китайского бизнеса.

По его словам, из-за того, что оборудование вынуждено простаивать, завод работает почти вхолостую. Вместо 1 тыс. тонн в день он перерабатывает в лучшем случае 300-400 тонн масличных. Любопытно, что предприятие возведено в рекордные сроки – за 6 месяцев, но до сих пор не урегулирован вопрос с его вводом в эксплуатацию.

[Продолжение на стр. 6]

Цифра номера

805 КМ

без подзарядки может проехать электрогрузовик от Tesla – Semi

Подробнее [Стр.12]

Спикер номера

Светлана Копань, главный технолог АО «Рахат»

Подробнее [Стр.6]

Цитата номера

Охотничья индустрия – серьезная экономическая отрасль. В Казахстане принято вводить запретительные меры. Казалось бы, запрет охоты – лучшая защита для животных. Однако на самом деле это не так», – Али Алиев, бизнесмен, охотник

Подробнее [Стр.11]

Акцент

Госпрограмма «Нурлы жер» задала Алматы большую стройку

Подробнее [Стр.5]

МИР ПРИВИЛЕГИЙ

Благодарим за лояльность и поддержку на протяжении 10 лет.

airastana.com

nomad club











## НОВОСТИ НЕДЕЛИ

MOTOR.KZ

ГОМИНЬДАНОВСКИЙ  
СУПЕРКАР

Базирующаяся на Тайване компания XING Mobility завершает разработку 1360-сильного электрокара Miss R, который вроде бы не боится бездорожья. Пока экстерьер машины, созданной отколовшимися от родины китайцами, можно увидеть в виде компьютерных рендеров, однако силовая установка и «тележка» уже готовы и проходят откатку. Полуторатонная «Мисс Эр» (габаритами 4,0x1,8x1,3 м) оснащена четырьмя электромоторами, суммарной отдачей один мегаватт мощности (1360 л.с.) и 1720 Нм крутящего момента. Набор первой «сотни» занимает всего 1,8 с, второй – 5,1 с, а дорогие четвертьмили «мисска» проходит за 8,87 секунды. Таким образом, заявленные динамические характеристики либо являются рекордными в мире, либо близки к таковым. Максимальную скорость – 271 км/ч можно считать умеренной, равно как и запас хода на одной подзарядке – 250 км. Зато тайваньцы гордятся батареей собственной разработки и изготовления. Этот аккумулятор емкостью 52 квт/ч имеет особую систему охлаждения – литий-ионные ячейки погружены в специальную токопроводящую жидкость, которую также используют для охлаждения лазерных установок и суперкомпьютеров. Помимо этого, для него разработана собственная система защиты от теплового пробоя. Miss R заявлен как первый автомобиль такого класса, который можно использовать как на дорогах, так и на умеренном бездорожье. Управляющая работой подвески с магнитореологическими амортизаторами электроника имеет настройки для асфальта и гравия, тормоза получили жидкостное охлаждение, и еще в комплекте основного оборудования представлена система контроля вектора тяги на всех четырех колесах. Дебютный образец машины в XING Mobility обещают показать в конце следующего года. Продажи Miss R стартуют в начале 2019 года, с ценой миллион долларов за экземпляр. Тираж экзотического суперкара будет ограничен 20 единицами.

ЗИМНИЕ ТЕСТЫ  
БЕСПИЛОТНИКОВ  
«ЯНДЕКС»

Автономные прототипы на базе гибридных Toyota Prius обучаются самостоятельной езде в условиях ограниченной видимости. Видео заездов двух яндексовских беспилотников размещено каналом сервиса «Яндекс.Такси» на YouTube. В качестве носителя инженерами компании была выбрана платформа гибридного хэтчбека Toyota Prius, тогда как аппаратная часть машин частично собственной разработки, частично поставлена фирмами Velodyne и Nvidia. Программное обеспечение для автопилота пишется «Яндексом» самостоятельно. Главное отличие зимних тестов от аналогичных, которые проводятся в теплое время года, – это то, что машинам без человека за рулем приходится ездить в условиях плохой видимости, когда знаки, разметка и края проезжей части замаскированы снегом. Помимо этого, необходимо будет разработать новые алгоритмы движения в условиях гололеда. «Яндекс» – не единственная компания, озадачившаяся зимними испытаниями. В схожих условиях, с обязательными гололедом и снежным покровом, собирается тестировать свои автономные машины и Waymo, принадлежащая технологическому гиганту Alphabet (Google). На днях американцы отчитались о том, что их беспилотники проехали по дорогам общего пользования более четырех миллионов миль (6,4 млн км). Для преодоления такого расстояния среднестатистическому водителю потребовалось бы 300 лет.

ПАРКОВКИ  
ПОДОРОЖАЮТ

В Алматы поднят вопрос о повышении стоимости одного часа парковки в центре города. Впрочем, есть и предложение о снижении цен. Как сообщает Sputnik Казахстан, ссылаясь на слова директора ТОО «Алматы спецтехпаркинг сервис» Марата Принбекова, повышение цен затронет те парковочные зоны, где переполнение превышает 70%. Вместе с тем он отметил, что на тех парковках, где низкий уровень заполнения – стоимость оплаты будет снижаться. Вопрос об изменении стоимости парковки будет обсуждаться с нового года. Изменения могут наступить уже весной. Впрочем, это ожидается. Еще год назад в «Алматы спецтехпаркинг сервис» сказали, что одна из целей – сделать парковки полупустыми. Тариф необходимо поднимать до тех пор, пока на парковке не будет свободной минимум шестая часть. В цифрах на сегодня это выглядит так: со 100 тенге за час постепенно повысить стоимость до 300 тенге в час. Сейчас стоимость часа платной парковки составляет 100 тенге в час.

## Tesla Semi – МОЗГ НЕ ВЗОРВАЛ

Оксана Черноножкина

В 2019 году долгожданный электрогрузовик от Tesla – Semi – пойдет в серию. Компания уже даже получила первые предоплаченные заказы: 15 машин приобрела сеть супермаркетов Walmart, а еще 25 купил крупнейший канадский ретейлер Loblaw.

Вы не замечали, насколько названия многих грузовиков напоминают человеческие имена? Stralis, Actros, Axor, Kerax, Agocs... Немного замысловато, но все же очень и очень похоже. И началось это задолго до «эры трансформеров». Но компания Илона Маска пошла дальше всех – первый электрогрузовик Tesla получил самое что ни на есть человеческое имя – Semi. И в общем-то, тому есть логическое обоснование.

Впрочем, Илон Маск зря грозился – мозг Semi вряд ли кому-то «взорвал». В чем-то удивил, в чем-то обескуражил, а так... практически все ожидаемо – согласитесь, сегодня человека в принципе сложно чем-то удивить. Итак, что мы имеем?

## 805 км без подзарядки

Обтекаемые формы. Кабина с противоударным стеклом и всего одним – для водителя – креслом, которое расположено ровно посередине. Наружных боковых зеркал нет, вообще никаких – их заменили камеры, изображение с которых выводится на 15-дюймовые тачскрины, установленные в кабине.

В движении автомобиль приводится четырьмя независимыми электромоторами, установленными на двух задних осях – по одному на каждое заднее колесо. Производитель утверждает, что благодаря этому грузовик может выполнять достаточно сложные маневры, в том числе самостоятельно предотвращает складывание – один из самых опасных сценариев при вождении фуры. Электромоторы здесь такие же как в седане Tesla Model 3. То есть мощность одного электромотора составляет 258 л.с., а общей силовой установки, соответственно, чуть более 1000 л.с. Пустой тягач разгоняется до 60 миль/час за 5 секунд, а груженному под завязку – то есть с грузом в 36 тонн – на это потребуется 20 секунд. Максимальная скорость, которую может развить этот большегруз, – 400 км/ч. Но самое главное – на одной зарядке он может проехать 805 км! Такое сегодня подвластно не каждому легковому электрокару. К тому же для грузовиков будет установлена сеть зарядных станций Megacharger (аналог Supercharger для легковых Tesla), где можно будет за 30 минут зарядить до 80% батареи, чего с лихвой хватит почти на 650 км.

Еще Semi способен «конвоировать» парочку своих собратьев, в результате чего на 3 грузовика понадобится лишь один водитель. Функция же Enhanced Autopilot позволит ему без участия водителя ехать по шоссе и держаться полосы, сохраняя безопасную дистанцию до соседних автомобилей, перестраиваться и даже съезжать с автостреды. Плюс у него есть датчики, которые могут обнаруживать нестабильность и настраивать каждое колесо индивидуально.

Пока все вроде круто. Тем более что представители Tesla посчитали, что в эксплуатации Semi обходится дешевле дизельных тягачей в пересчете приблизительно на 20% на милю. Но...

## Всегда есть «но»

Едва ли не сразу после презентации появились не только лестные отзывы в адрес новинки Tesla. Так, например, один американский дальнобойщик со стажем весьма конструктивно изложил свои мысли по поводу того, что этот грузовик не так хорош, как кажется на первый взгляд. И начал он с элементарных вещей. Того же центрального расположения сиденья в кабине. «Это крайне неудобно», – написал он на портале Autoblog. – Дорогу водителю отлично видно и с левой позиции, а вот контролировать близлежащее пространство вокруг кабины, например, слепое пятно внизу на уровне дверей, становится почти невозможным – а ведь там в этот момент может двигаться легковушка. И картинка на камере не заменит живого взгляда для реальной оценки текущей дорожной обстановки. Сидеть рядом с окном необходимо еще и для того, чтобы иметь возможность обмениваться документами с охранником на контрольном пункте или полицейским по надобности». Не менее острые замечания вызвало и отсутствие внешних зеркал заднего вида. Американский дальнобойщик считает, что они крайне необходимы. Более того, год от года водители требуют, чтобы их было больше, на длинных кронштейнах сбоку, плюс на передних крыльях. И соображения аэродинамики тут не указ. Они необходимы для маневрирования на терминалах, со множеством небольших бетонных и стальных барьеров на подъездных площадках. Видеокамеры вместо них – спорный вопрос. Ну а что касается сумасшедшей для грузовика скорости, которую способен развивать Semi, то для такой машины куда важнее хорошо оттормажиться.

## Тракторайверам в США пора бастовать

А вот еще одно мнение, на этот раз нашего соотечественника, известного автомобильного журналиста Романа Масленникова. Он буквально разложил Semi по полочкам.

«Так как я был занят некоторое время в траковой индустрии США, то последние тесла-премьеры, конечно, меня завлекли, – говорит Роман. – Итак, Tesla Semi.

Разгон до «сотни» при полной нагрузке (36 тонн) занимает 20 секунд. Среднестатистическая дизельная американская фура уложится за минуту. За пять секунд Semi долетит до ста без полуприцепа. Ди-



зельная за 15. Зачем такие скорости? Больше вероятности, что при таком разгоне пострадает груз, нежели тракторайвер успеет вовремя.

Пятиградусный подъем – дизельная может ехать с максимальной 72 км/ч, Semi пролетит кордайский перевал со скоростью 105 км/ч. И это при максимальной нагрузке. Это круто, ведь всех нас бесит, когда в горку фура не то идет, не то едет.

Semi – это отсутствие сцепления, традиционной коробки передач, колодки живут очень-очень долго, потому как каждое торможение рекуперативное (заряжает батарею снабжая тормозной момент). Низкий центр тяжести – хорошо для управляемости и радикально снижает возможность переворота. Четыре независимых электромотора практически ликвидируют возможность складывания грузовика-трейлера гармошкой.

В Штатах нельзя оперировать грузовиком, если на лобовом стекле обнаружена трещина. Илон Маск обещает, что тесла-стекло выдерживает ядерный взрыв. Слабо верится, но он также, по сути, говорит о гарантийной замене лобовика, если тот пойдет трещиной. Это актуально.

Купив трак в США, ты будешь искать сапплаера, который установит тебе GPS-оборудование, и будешь платить ему ежемесячно. Semi снимает данный вопрос. Софт получаешь с фурой, и этот софт общается со всеми «разделами» грузовика. В США это особенно актуально, когда у тебя в компании флит траков.

При полной нагрузке на одной зарядке Маск обещает 805 км пути. И это худший сценарий. За полчаса зарядки батареи заполняются на 643 км. Зарядки мегачарджеры планируется устанавливать также на разгрузочных доках, пока трейлер отцепляют/разгружают. Это реальная экономия времени. Плюс Маск обещает по всей территории США сниженный тариф на электроэнергию. 7 центов за кВт при средней стоимости сегодня в Штатах 12 центов. При этом стоимость дизеля в США в среднем 2,50 за галлон (218 тенге за литр соляры). Тут впопыху вспомнить и о наклейке IFTA...

Маск дает гарантию на миллион миль, за это время, как утверждает, траковая компания может сэкономить \$200 000 по сравнению с дизельным траком. Стоимость одной мили Semi – \$1,26, дизель – \$1,51. Достанется ли больше водителю? В среднем тракторайвер зарабатывает \$0,30 с мили.

Semi умен, и каждый раз оставляя технику на трак-стопе на ремонт на неделю, тебе не нужно отрубать клеммы аккумуляторов – сколько траков разрядилось по этой причине.

Semi не вскипит, тормоза в самый ответственный момент не устанут, тут нет дифференциалов, радиаторов, передняя подвеска независимая, а это комфорт и благо для спины тракторайвера.

Конвоем Илон Маск вообще ошарашил. В первом траке водитель, в двух других их отсутствие, только автопилоты. И тогда такая тройка становится не то что дешевле дизельных траков, но даже дешевле железной дороги! В данном случае одна миля будет стоить \$0,85! И вот здесь я бы побеспокоился. Такими темпами через 7 лет можно нагнуть рабочее место, а тракторайверы – это одна из самых популярных не престижных профессий. Но как ни странно, такая затея может прокатить. Стоимость содержания – минимальная, стоимость топлива – более эффективная, конвой-составляющая – гениальна. Прав-

да, для последнего нужно будет внести изменения в дорожный код. Конечно, американцев ждут изменения в области получения водительских удостоверений CDL (грузовые права). Но я полагаю, не один, и даже не десять юристов сейчас в Tesla этим занимаются, плотно работая с господом.

Пока это, конечно, все сказки, но от правая точка пройдена. Тракторайверам в США пора бастовать».

## От \$150 тыс. и выше

В общем, так или иначе, а за «батарейками» будущее. Конечно, они еще не скоро вытеснят традиционные ДВС, да и вытеснят ли полностью – пока вопрос. Но то что «черное золото» – не вечно, а дышать в крупных мегаполисах, с каждым годом все труднее – факт. Первый блин – он часто бывает комом. Сырваткам, малость корявым. Но, как метко выразился мой коллега, отправная точка найдена.

Что же касается массового распространения электрогрузовиков, то автоперевозчикам стран СНГ, к примеру, если и покупать подобный, то лишь ради эксперимента и собственных амбиций. В ближайшие лет пять – это просто деньги на ветер. Ну нет пока в нашем регионе своего Илона Маска. У нас и обычные-то запра-

ки не везде есть, не то чтобы электричество. Да и ветряки с солнечными батареями на безлюдных пустошах никто ставить не спешит...

А вот в Европе или Северной Америке – почему бы и нет? По крайней мере в Tesla надежду не теряют – уже сегодня они предлагают клиентам три версии исполнения своего электрогайача: базовую, топовую и Founders Series. Первая имеет запас хода 482 км и стоит в районе \$150 тыс. Вторая имеет максимальную дальность пробега – 805 км и оценена в 180 тысяч «зелененьких». Спецверсия же обойдется в \$200 тыс. Чтобы приобрести первые две, необходимо внести авансовый платеж в размере 20 тысяч, а чтобы обзавестись последней, придется выложить сразу всю сумму.

## Есть варианты

Но Tesla все же не была первой – Илон Маск слишком долго трубил о своих намерениях и пару раз передвинул сроки премьеры, так что его опередили японцы. Точнее немцы. В общем, почти за три недели до презентации Semi компания Mitsubishi Fuso Truck, являющаяся нынче частью семьи Daimler AG, представила на суд публики собственный электрогрузовик E-Fuso Vision One. Он, правда, значительно уступает Semi по основным параметрам – на одной подзарядке немецко-японское детище способно проехать не более 350 км, зато выглядит оно ничуть не хуже, и производитель намерен запустить его в производство в ближайший 3-4 года. Причем продавать новую машину будут не только в Японии, но и в Европе, а также Северной Америке.

А еще на выставке SEMA в Лас-Вегасе «безумный» гений из Швейцарии Фрэнк Риндеркнехт представил концепт беспилотного транспортного средства Snap. По сути своей это платформа с электрической силовой установкой и блоком автопилота, на которую можно навесить самые разные кузова – это может быть как пассажирский силовой модуль, так и грузовик, а также дом на колесах или мобильный офис.

