



Кто проиграет в торговой войне между США и Китаем



Что изменилось в механизме изъятия земель для госнужд



Аскар Билисбеков, Estate Management Company

КАПИТАЛ

№15
(661)



ИЗДАЕТСЯ С 2005 ГОДА

// ЧЕТВЕРГ, 16 МАЯ, 2019

ДЕЛОВОЙ ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК

За счет чего растет рынок ломбардов

страница 8

Философия и стратегия бойцовского клуба

страница 6

Как в Казахстане развивается open banking

страница 3

Постаматы помогают e-commerce расширяться

страница 8

Почему краудфандинг надежен для инвесторов

страница 7

Мы в сети



kapital.kz

Возрождение из пепла: нужен ли рынку новый регулятор?



Анна Видянова

Решение, которого долго ждал рынок, наконец-то принято – в Нацбанк заявили, что планируется создать отдельное ведомство, которое будет регулировать финансовый сектор. Аналитики положительно восприняли эту новость. Такой шаг исключит конфликт интересов в Нацбанке, заметили они. Эксперты поделились с корреспондентом «Капитал.kz» мнениями о том, какие ошибки были допущены ранее действующими АФН и КФН и почему так важно взять под контроль потребительское кредитование.

По созданию нового ведомства Нацбанк уже разработал законопроект. Документ был презентован в мажоритете. Заместитель председателя Нацбанка Олег Смоляков пояснил, что «законопроект разработан по поручению президента для разделения надзорных функций за финансовым рынком, а также ограничения рисков потребительского кредитования».

«Для содействия экономическому росту страны Нацбанк намерен сконцентрироваться на эффективности денежно-кредитной политики и реализации мер по контролю за инфляцией. Функции регулирования и развития финансового рынка, а также защиты прав потребителей предлагается передать в новый государственный орган, подотчетный президенту – Агентство по регулированию и развитию финансовых рынков (АФН)», – сообщили в Нацбанке.

Интересно, что функции по регулированию и надзору за финансовыми рынками в целом будут закреплены за АФН. «За Нацбанком сохраняются функции регулирования и надзора за платежными организациями, инкассаторскими компаниями», – отметил Олег Смоляков.

Для исключения дублирования и снижения нагрузки на финсектор будет создана единая база статистической и регуляторной информации с равным доступом для Нацбанка и АФН.

«Одно из направлений законопроекта – устранение регуляторного арбитража и системных проблем на рынке потребительского кредитования. Для недопущения неконтролируемого роста долговой нагрузки населения требуется ввести соответствующие инструменты регулирования и надзора в отношении всех субъектов кредитования», – подчеркнул Олег Смоляков.

Возрождение из пепла

Те игроки финансового рынка, с которыми переговорил корреспондент «Капитал.kz», поддерживают создание отдельного регулятора. Главный аргумент – исключение конфликта интересов.

«Дискуссия о создании органа, подобного АФН, активно шла в течение года. В целом, поддерживаю эту инициативу Нацбанка. Наконец-то Нацбанк взялся за ликвидацию конфликта интересов, который существует и по сей день. Ведь наш Центробанк занимается не только денежно-кредитной политикой, но надзором за ЕНПФ, управлением средствами Нацфонда. Получается, что со временем Нацбанк превратился в некое макроэкономическое монстра, который сочетает в себе множество функций – и это, скорее, неверно», – считает генеральный директор DAMU Capital Management Мурат Кастаев.

Он уверен, что решение о создании АФН своевременно. «Банковская система по сравнению с 2007-2008 годами стала более стабильной, наибольшая часть проблем с токсичными кредитами была решена, списаны NPL БТА Банка, с рынка ушли ненадежные банки. Так что, в любом случае, то ведомство, которое будет создано, получит сектор в лучшем состоянии, чем тогда, когда были АФН и КФН», – отмечает Мурат Кастаев.

Но очень важно, поясняет собеседник, чтобы «орган не был создан ради органа». «Если сотрудники АФН будут осуществлять те же действия по надзору, что и сотрудники Нацбанка – то особой разницы мы не увидим. И, главное, перед новым регулятором должны будут ставиться

качественно иные задачи по развитию и регулированию финрынка. Повторюсь, решение о передаче некоторых функций Нацбанка новому регулятору верное. Надзорное ведомство более ответственно будет подходить к регулированию за отдельными секторами, субъекты рынка станут более управляемыми. В результате мини-реформы Нацбанк станет меньшего размера, будет более гибким, более мобильным. Думаю, что именно такой Нацбанк нужен правительству. По моим оценкам, новое АФН заработает либо осенью 2019 года, либо в 2020 году», – уверен Мурат Кастаев.

Другой эксперт также считает, что создание регулятора – это логичный шаг. «Понятно, что Нацбанк был мегарегулятором, который совмещал множество полномочий. Эта ситуация создавала определенный конфликт интересов в тех или иных направлениях. Разграничение функций между регулятором и Нацбанком будет способствовать тому, что последний сможет сфокусироваться на своем основном мандате: денежно-кредитной политике и инфляционном таргетировании. Учитывая, что Нацбанк продолжит регулировать платежные организации, небанковские обменные пункты, а другие функции перейдут новому ведомству – он разгрузится, и, думаю, станет работать более эффективно», – считает управляющий директор АО «Казкоммерц Секьюритиз» Айвар Байкенов.

Он напомнил, что экс-глава Нацбанка Данияр Акишев также поднимал вопрос о том, что нужно каким-то образом избежать конфликта интересов, который прослеживался в работе Нацбанка. «Думаю, что вопрос о создании отдельного финрегулятора активно обсуждался в то время, когда г-н Акишев возглавлял Нацбанк. Ерболат Досаев, в свою очередь, подвел к реализации этой инициативы. Предположу, что четкое понимание, в каком формате будет работать регулятор, появится в начале 2020 года», – уверен Айвар Байкенов.

[Продолжение на стр. 2]

Цифра номера

Более
2,6 тыс.
иностранных компаний
работают
в Нур-Султане

Подробнее [Стр.7]

Спикер номера

Марат Омаров,
председатель
правления
QazTech
Ventures

Подробнее [Стр.3]

Цитата номера

«Стартапы, конечно, могут конкурировать с крупными корпорациями. Вопрос в том, а надо ли это делать? С ростом цифровизации мы наблюдаем открытие все новых и новых сфер деятельности. Их проще охватить молодым и небольшим компаниям, чем гигантам»

– Озгур Танрикулу,
управляющий партнер McKinsey
& Company в регионе EMEA

Подробнее [Стр.2]

Путешествия

Норвегия
– страна
дорогого
отдыха,
волшебства
и длинных
полярных
ночей

Подробнее [Стр.11]

КАПИТАЛ

ЦЕНТР ДЕЛОВОЙ ИНФОРМАЦИИ KAPITAL.KZ
ЗАПУСТИЛ ОФИЦИАЛЬНЫЙ КАНАЛ В TELEGRAM

TELEGRAM.ME/KAPITALKZ

Доступен на:



Дияз Абылкасов

Недавно в Алматы презентovali электрический кроссовер Jaguar I-Pace, который завоевал оба главных титула '2019 – «Автомобиль года» в Европе и в мире и на данный момент является одним из бестселлеров премиальной британской марки.

Дебютировав в 2018 году, I-Pace стал первым электромобилем Jaguar, а теперь и первым кроссовером на электротяге, официально представленным на казахстанском рынке – с гарантией, техническим обслуживанием и сервисной поддержкой. «Живьем» I-Pace смотрится отлично: очень современно и подтянуто. Характерную форму алюминиевому кузову придает сдвинутая вперед кабина (компоновка cab-forward). В деталях автомобиль минималистичен: ручки дверей выдвижные, а на заднем стекле нет дворника – на ходу оно очищается потоком воздуха, направляемым через прорезь в спойлере. Интересна и передняя фальш-решетка с каналом в верхней части, выводящим встречный воздушный поток через капот. Все эти ухищрения способствуют улучшению аэродинамических характеристик, делая I-Pace более обтекаемым и устойчивым на скорости.

Интерьер столь же лаконичен и функционален, как и внешность. В нем много сенсорных панелей и мало физических кнопок, что полностью соответствует инновационному имиджу электрокара. Из интересных решений отметим оригинальную центральную консоль с полочкой под ней и кнопочный блок управления трансмиссией. Материалы и качество сборки на первый взгляд очень понравились. Передняя панель отделана мягчайшим пластиком с приятным микропрофилем. Красные спортивные кресла с высокими спинками не только круто выглядят, но и удобны.

Двери имеют отличную кинематику, легко захлопываясь с первого раза, проемы широкие. А за счет той самой компоновки cab-forward в салоне просторно как спереди, так и сзади. Плюс плоская электромобильная платформа позволила сделать пол в задней части почти ровным. Объем багажника в стандартном состоянии – внушительные 656 литров. А зарядный кабель удобно помещается в дополнительном переднем отсеке на 27 литров.

Характеристики Jaguar I-Pace:

- Длина: 4,682 м;
- Два электромотора (по одному на каждой оси);
- Общая мощность: 400 л.с.;
- Привод: постоянный полный;
- Батарея: литий-ионная, емкостью 90 кВт/ч, интегрирована в пол кузова;
- Дальность пробега: 480 км (цикл WLTP), 350-400 км в реальных условиях;
- Разгон до 100 км/ч: 4,8 секунды;
- Макс. скорость: 200 км/ч.



Первый официальный электрокроссовер в Казахстане



Льготное автокредитование: деньги выделены

Дождлись: Правительство Казахстана выделило очередной транш в размере 10 млрд тенге в рамках государственной программы льготного автокредитования. 8 млрд – на кредитование физических лиц, желающих приобрести автомобили казахстанской сборки, и 2 млрд – на финансирование лизинга собранных в республике автотранспортных средств и спецтехники для юридических лиц и индивидуальных предпринимателей.

Условия кредитования физических лиц:

- Эффективная ставка по кредиту, включая затраты по страхованию и оформлению в залог автотранспорта, не должна превышать 7,5% годовых;
- Срок кредитования – до 7 лет;
- Валюта займа – тенге;
- Стоимость автомобиля – не более 15 млн тенге.

В общей сложности в рамках программы государством на возвратной основе было выделено три транша на сумму 34 млрд тенге. Финансирование льготного кредитования ведется через банки второго уровня по «револьверному» принципу – платежи от погашения действующих кредитов вновь направляются на автокредитование.

С начала действия программы и по состоянию на конец апреля 2019 года Банк развития Казахстана согласовал 14 171 заявку на сумму 61,01 млрд тенге. Из них шестью банками второго уровня выдано 13 599 кредитов на общую сумму 58,46 млрд тенге.

Согласно условиям программы льготного лизинга, приобрести любую коммерческую технику отечественного производства могут юридические лица и индивидуальные предприниматели.

Условия лизинга юридических лиц:

- Номинальная ставка вознаграждения – 4% годовых;
- Первоначальный взнос – 30%;
- Срок лизинга – от 37 месяцев;
- Валюта займа – тенге;
- Есть льготный период в течение 6 месяцев по выплате основного долга;
- Дополнительные расходы (страхование, сервисное и агентское обслуживание) оплачиваются за счет лизингополучателя.

Финансирование лизинга ведется через компанию «БРК Лизинг», дочернее предприятие Банка Развития Казахстана.

Всего с 2015 года на льготный лизинг было выделено 6 млрд тенге. По состоянию на начало апреля 2019 года профинансировано приобретение 810 единиц автотехники для субъектов малого и среднего бизнеса на сумму более 10,19 млрд тенге.

Новости недели

Начало приема предзаказов на электрический Volkswagen ID.3, мировая премьера суперкабриолета Aston Martin DBS Superleggera Volante

Самый красивый кабриолет

Британский Aston Martin умеет делать красивые автомобили. Очередной тому пример – новый кабриолет DBS Superleggera Volante.



Открытая версия свежего суперкупе DBS Superleggera Volante выглядит так же привлекательно, как и исходная модель. Главная особенность кабриолета – естественно, мягкая крыша. Она имеет восемь слоев, складывается за 14 секунд и поднимается за 16. Причем сделать это можно и с брелока. К менее очевидным отличиям относятся чуть оптимизированная аэродинамика, благодаря чему по величине генерируемой на высоких скоростях прижимной силы Volante почти не уступает купе, усиленные кузов, повисший сухую массу на 170 кг (до 1863 кг), и идеальная развесовка по осям (у купе она 51:49). Из необычных опций для кабриолета предлагается карбоновая рамка ветрового стекла.

По технике DBS Superleggera Volante идентичен закрытой версии: мотор V12 5.2 битурбо (725 л.с.), 8-диапазонный «автомат» и задний привод с самоблокирующимся дифференциалом. Тормоза уже «в базе» углерод-керамические. Динамика у кабриолета традиционно уступает купе, но несильно: разгон до «сотни» выполняется за 3,6 секунды вместо 3,4. Максимальная скорость не снизилась – те же 340 км/ч, что делает новинку самым быстрым открытым Aston Martin на сегодняшний день.

В продаже DBS Superleggera Volante появится в третьем квартале этого года (в Казахстане британская марка не представлена) по цене от 296 тыс. евро.

Леголизованный Civic Type R



Продолжается волна создания полномащштабных копий автомобилей из конструктора Lego. На этот раз фанаты «леголизовали» «заряженный» хэтчбек Honda Civic Type R. На него ушло 320 тысяч стандартных деталей Lego и 1300 человеко-часов работы. Также понадобилась стальная рама и клей. По-настоящему Civic Type R из Lego не ездит, зато умеет включать фары – ими можно управлять с помощью планшета.

Музей Lamborghini: апгрейд

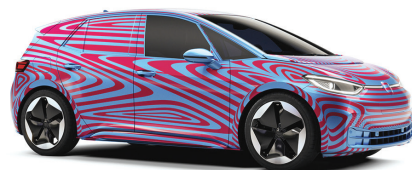
Mudetec... Для нашего уха новое название фирменного музея компании Lamborghini в родном для нее городке Сант-Агата-Болоньезе звучит не очень приятно. Тем не менее сам музей после реконструкции стал интереснее: новое оформление, интерактивные стенды и специализированные экспозиции, например, о фирменной технологии производства углепластика или об активной аэродинамике. Более того, на базе музея организованы курсы «Конфигурация и эргономика автомобиля» и «Технологии углеволокна» для студентов. И это полностью отвечает концепции музея, ведь Mudetec расшифровывается как Museo delle Tecnologie («Музей технологий»).



Третий знаковый Volkswagen

Первенец полностью электромобильного семейства Volkswagen будет называться ID.3. «Тройка» говорит о том, что это третья по счету важная модель в истории немецкой марки, после Beetle и Golf. Кроме того, это отсыл к третьему размерному классу С по европейской классификации (после сегментов А и В). Что же до букв ID, то их интерпретируют как Intelligent Design и Identity. Полностью долговечный электрохэтчбек пока не раскочен, зато VW уже начал прием предзаказов в Европе.

ID.3 построен на модульной электрической платформе MEB. У него один электромотор на 170 л.с. на задней оси. Предлагается три варианта интегрированной в полтяговой батареи: емкостью 48, 55 или 62 кВт/ч, чего хватит на пробег в 330, 420 или 550 км (по циклу WLTP), соответственно. Опционно будет доступно «быстрое» зарядное устройство мощностью 125 кВт. Благодаря плоской электроплатформе с расставленными по углам колесами длина салона ID.3 на уровне крупного седана Passat, в то время как длина кузова (около 4,1 м) меньше, чем у «Гольфа».



Сейчас для предзаказа доступна спецверсия ID.3 1ST с батареей на 55 кВт/ч и в трех комплектациях. Точные цены пока не обнародованы, но ориентироваться нужно не меньше, чем на 40 тыс. евро. Причем в эту сумму включены 2000 кВт/ч на станциях сети Ionity и терминалах, работающих с онлайн-сервисом We Charge. Для оформления нужно внести депозит в 1000 евро. Тираж первой серии – 30 тыс. экземпляров.

Вообще же цены на новый электромобиль будут начинаться от 30 тыс. евро. Мировая премьера ID.3 состоится в сентябре на Франкфуртском автосалоне, производство стартует в ноябре, а отгрузка первых товарных машин покупателям ожидается в середине следующего года.

Позже к VW ID.3 присоединятся соплатформенные седан, пара кроссоверов и минивэн. К 2022 году число моделей на электроплатформе MEB должно достичь 27 (под марками Volkswagen, Audi, Skoda и Seat), а их совокупный тираж – 1 миллион в год.

