



Станет ли Казахстан мясной супердержавой?



Как привлечь инвестиции в действующий бизнес в Казахстане



Каирбек Арыстанбеков, Институт экономической политики РК

КАПИТАЛ

№12
(613)



ИЗДАЕТСЯ С 2005 ГОДА

// ЧЕТВЕРГ, 19 АПРЕЛЯ, 2018

Д Е Л О В О Й Е Ж Е Н Е Д Е Л Ь Н И К

Алматинский бизнесмен увел 3D-печать в медицину

8
страница

Господдержка помогла расширить сбыт халвы

5
страница

Можно ли окупить лапшичную за три недели?

6
страница

Как роботы добывают железную руду для ССГПО

4
страница

Секреты конкуренции на рынке мороженого

7
страница

Мы в сети



kapital.kz

Нам не страшен слабый рубль

Нацбанк умеренно снизил базовую ставку



Николай Дрозд

Решение Нацбанка по базовой ставке на сей раз принималось в условиях волатильности на валютном и фондовом рынках и повышенного внимания к реакции казахстанских властей на происходящее на российском рынке.

Уровень базовой ставки и, соответственно, обязательства Нацбанка о цене, по которой на рынках абсорбируется и предоставляется тенговая ликвидность, является одним из ключевых инструментов влияния, и следующее решение по ставке будет приниматься даже не в мае, а 4 июня в 17:00 по астанинскому времени.

Базовая ставка была снижена на 0,25% – до 9,25%. При этом существовала развилка, в рамках которой мог бы быть выбран более жесткий подход, связанный с сохранением ставки на прежних уровнях. Или даже с ее повышением и, соответственно, непопаданием ликвидности на валютный рынок, или ее снижением в больших масштабах, например, на полпроцента, как это произошло в начале года, если бы был принят подход, согласно которому в ответ на происходящее на российском рынке следует содействовать ослаблению тенге.

Снижение ставки с минимально возможным лагом на 0,25% точно таким же темпом, как это произошло в марте, стало фактически сигналом, что пока ничего особого не произошло и общая макроэкономическая картина не претерпевает значимых изменений. По оценкам главы Нацбанка Данияра Акишева, регулятор постоянно проводит мониторинг ситуации на внешних рынках и оценку ее влияния на финансовый рынок Казахстана: «Наблюдавшаяся на прошлой неделе волатильность на внутреннем валютном рынке, как реакция на события в России, оценивается как краткосрочная и умеренная. В связи с этим Национальный банк не считает необходимым ужесточение денежно-кредитных условий в ответ на ослабление тенге».

Рубль влияет на курс тенге больше, чем ставка

Участники репрезентативного опроса Ассоциации финансистов Казахстана до геозкономических потрясений прошлой недели на консенсусной основе также прогнозировали снижение ставки на 0,25%.

Что касается их ожиданий на конец года, то они состояли в уменьшении базовой ставки еще на полпроцента – до 8,75%. В марте участники прогноза считали наиболее вероятным уровнем базовой ставки на конец года – 9,25%, то есть тот масштаб снижения, что уже произошел к апрелю.

При этом на прошлой неделе аналитики АФК в момент небольшого взлета ставок на денежных рынках, прежде всего, рынка валютных свопов и однодневного репо, сомневались, что Нацбанк в этих условиях решится на дальнейшее смягчение.

Аналитики «Казкоммерц Секьюритиз» в своем ежедневном обзоре после решения по ставке в свою очередь отметили, что это уже третье снижение базовой ставки в текущем году, в общей сложности на 1,00%, что выглядит довольно агрессивно. Это снижает доходности на рынке государственных и корпоративных облигаций. Кроме того, банки наверняка тоже будут ужесточать условия по депозитам. «Реальный уровень базовой ставки, исходя из ожидаемого уровня инфляции на ближайшие 12 месяцев (6,0%), составляет 3,1%. Мы не ожидаем какого-либо значительного эффекта на курс тенге от данного снижения базовой ставки. Сейчас на курс наибольший эффект будет иметь курс российского рубля», – считают аналитики.

Индексы реагируют штатно

Комментируя решение по базовой ставке для телевизионных медиа, Данияр Акишев привел данные по размерам открытой позиции Нацбанка, показывающей объемы стерилизуемой тенговой ликвидности, операций прямого и обратного репо и краткосрочных тенговых депозитов банков в

НБ РК. Обычно при принятии решения по базовой ставке этого не происходит, и, очевидно, это отражает некоторые опасения, что тенговая ликвидность в сложившихся условиях может оказаться на валютном рынке. Объем абсорбации ликвидности Нацбанком на вечер пятницы, однако, превышал 3 трлн тенге, что, конечно, существенно охлаждало соответствующие ожидания.

Отток ликвидности из инструментов Нацбанка оказался крайне краткосрочным и, по сути, однодневным, он пришелся на 10 апреля, когда отмечались пиковые с ноября 2015 года объемы торгов на валютном биржевом рынке.

На следующий день после принятия решения по базовой ставке индексы денежного рынка скорректировались до уровней обязательств по изъятию ликвидности Нацбанка. Некоторое время индексы MM и TONIA находились выше 8,5%, но потом, видимо, после вмешательства регулятора они оказались на уровне, близком к 8,25%, определенному в качестве нового ориентира. При этом объемы на рынке однодневного репо 17 апреля в 324 млрд тенге, или \$988 млн, хотя и выросли, были далеки, например, от мартовских максимумов в этом сегменте.

Ставки на рынке десятидневных валютных свопов снизились до уровня в 7,91%, притом что в четверг на прошлой неделе они были выше 11,5%. Индекс межбанковского кредитования KazPrime, определяемый на основе взаимных котировок по предоставлению ликвидности 5 крупными банками с казахстанскими акционерами, обычно неуклонно следующий за обязательствами Нацбанка по предоставлению ликвидности в рамках механизма базовой ставки, во вторник на этой неделе снизился только до 10,42 с 10,5%. До нового уровня в 10,25% снизить свои котировки оказались готовы только два из пяти банков.

[Продолжение на стр. 2]

Цифра номера

\$13
млрд

такую прогнозную оценку рынка услуг трехмерной печати к 2022 году дает Research and Markets

Подробнее [Стр.8]

Спикеры номера

Ирина Чублукова,

директор по продвижению специализированных препаратов и доступу на рынок компании SANTO

Подробнее [Стр.9]

Цитата номера

«Россия нарастила рынок зерна до 100 млн тонн. Экспорт зерна у них 25 млн тонн. Их политика – субсидирование ж/д тарифа по разным направлениям. Мы не можем с ними конкурировать»,

– Ербол Ташенов, генеральный директор СПК «Региональный зерновой холдинг»

Подробнее [Стр.6]

Life Style

СКОЛЬКО
СТОИТ
увлечение
ретроавто в
Казахстане?

Подробнее [Стр.11]

КАПИТАЛ

ЦЕНТР ДЕЛОВОЙ ИНФОРМАЦИИ KAPITAL.KZ ЗАПУСТИЛ ОФИЦИАЛЬНЫЙ КАНАЛ В TELEGRAM

TELEGRAM.ME/KAPITALKZ

Доступен на:



НОВОСТИ НЕДЕЛИ

MOTOR.KZ

КАКОЙ ОН, СРЕДНЕ-СТАТИСТИЧЕСКИЙ «БУГАТТИВОД»?



Гендиректор Bugatti Стефан Винкельманн обрисовал типаж наиболее характерного обладателя машин его марки. Именитый топ-менеджер, ранее с успехом возглавлявший такие фольксвагеновские подразделения, как Lamborghini и Audi Sport, рассказал изданию Business Insider о людях, с которыми ему приходится иметь дело. По словам Винкельманна, покупатели Bugatti, способные без труда выложить сумму в 3 миллиона долларов на приобретение машины, занимают доминирующую позицию в обществе. «Как правило, наш клиент – это мужчина, добившийся всего сам (self-made man). В основном наши покупатели из Северной Америки, Европы, Ближнего Востока и Японии. Их автомобильная коллекция в среднем включает около 30 экземпляров. Кроме того, они владеют несколькими домами, яхтами и личными самолетами», – сообщил Винкельманн. В беседе с журналистом Стефан Винкельманн рассказал, что его личный опыт руководства люксовыми марками позволил ему составить мнение о работе в этой сфере, которая вовсе не является легкой. «Торговля роскошными машинами – тяжелый труд, потому что у вас высокие затраты в производстве при ограниченном объеме выпуска», – пояснил он. Глава Bugatti также отметил, что компания распродала все автомобили, которые будут выпущены вплоть до 2021 года. Речь идет о гиперкаре «Широн», тираж которого, как и в случае с «Вейроном», ограничен 500 экземплярами.

В ЛЮБУЮ ТОЧКУ ЗЕМЛИ – МЕНЕЕ ЧЕМ ЗА ЧАС

Глава Tesla показал сегмент корпуса нового вида сверхскоростного пассажирского транспорта, с которым не сравнится ни один самолет. Илон Маск опубликовал в своем Instagram фото части корпуса космического корабля BFR – Big Falcon Rocket, предназначенного для полетов не только к другим планетам, но и из города в город вместо существующих самолетов. Для понимания масштабов объекта рядом с ним поставили электромобиль Tesla Model 3, который на его фоне смотрится чуть ли не игрушечной моделью. Высота ракеты составит около 106 метров, диаметр – 9 метров, полезная нагрузка – до 150 тонн. BFR состоит из двух полностью многоразовых ступеней с ожидаемой надежностью посадки на уровне современных авиалайнеров. У корабля есть несколько вариантов полезной нагрузки: межпланетный космический корабль, используемый, в частности, для создания колоний на Луне и Марсе; танкер или грузовик для вывода на орбиту спутников и полетов к МКС; транспорт для перелетов между удаленными друг от друга городами Земли. Если говорить о маршрутах в околоземном пространстве, то максимальная скорость BFR будет достигать 27 тысяч км/ч. Перелет между большинством городов мира будет занимать не более получаса, а добраться в самую удаленную точку Земли можно будет лишь за час. Ожидается, что стоимость такого полета на ракете BFR будет сопоставима со стоимостью авиабилета в эконом-классе. Так, полет на BFR из Нью-Йорка в Шанхай займет 39 минут, из Бангкока в Дубай – 27 минут, из Лондона в Дубай – 29 минут, из Дубая до Сиднея – 40 минут. Согласно плану, BFR должна заменить нынешнее семейство ракет Falcon уже в 2020-х годах. SpaceX планирует строить на орбите «ракетное депо», где ступени будут заправляться, проверяться и комбинироваться в зависимости от предстоящей задачи.

МАЛЫШИ ВЫБРАЛИ РОЗЕТКУ



Через два года компания Smart полностью и окончательно откажется от машин с ДВС. Собственно, на рынке Соединенных Штатов такая трансформация уже произошла. Там Smart предлагает модели ForTwo Coupe и ForTwo Cabrio только с электрической силовой установкой. Они оснащаются электромотором мощностью 81 л.с. и 160 Нм крутящего момента, который питается от блока батарей емкостью 17,6 киловатт-часа. Запас хода – 93 километра. С нуля до 97 километров в час электрический Smart способен разогнаться за 11,4 секунды. Время зарядки от высоко-скоростной зарядной станции составляет три часа, от бытовой электросети – до 21 часа. Успешный опыт продаж батарейных версий поспособствовал процессу ускорения перехода на электричество всего производства компании. По словам главы концерна Daimler, в состав которого входит Smart, процесс электрификации завершится в Европе не позднее 2020 года.



Новый VW Touareg – семеро не поместятся

Оксана Черноожкина

Увы, семиместных версий в третьем поколении Volkswagen Touareg не будет. По крайней мере, на презентации о подобных планах производитель даже не заикнулся.

Немцы не стали показывать новый Touareg в Женеве, дабы их новинку не затмили прочие премьеры, а представили его локально на самом важном для себя на сегодняшний день рынке – в Китае. Продажи автомобиля в Европе начнутся летом. Будем надеяться, что ввиду популярности у наших соотечественников к нам на рынок она доберется лишь немногим позже. Было время, когда слава этого «ковчежника» (туареги – это племя берберов в Африке, именно в их честь был назван автомобиль) гремела на наших просторах – ежегодные автопробеги по стране и за ее пределы (Монголия, Китай, Узбекистан, Туркменистан) принесли автомобилю всенародную любовь и уважение. Помнится, на первой в стране презентации модели – если не ошибаюсь, это была весна 2003 года, представители концерна уверяли нас, что это первый самый настоящий SUV в полном смысле, заключенном в эту аббревиатуру. И в это охотно верилось. Он был чертовски хорош! Потом был фейслифтинг, добавивший ему шарма. Затем появился Tiguan – его уменьшенная копия снаружи и по сути Golf внутри. А потом... потому что Touareg как-то бесшумно затерялся среди той огромной массы SUV'ов и кроссоверов, что наводнили рынок. И в общем-то, причины тому были. Продажи шли хорошо, так что немцы не стали себя утруждать новомодными изысками в дизайне – напротив, сделали его проще, отчего модель как бы «потеряла лицо», «замылилась». Причем настолько, что младшенький – Tiguan – сейчас воско «рвет» в рейтингах популярности старшего. Но время пришло – Touareg третьего поколения появился перед публикой во всеоружии.

128 диодов на фару

Не скажете, что внешне автомобиль сильно изменился. Безусловно, в стилистике видны штрихи современного стиля марки, но в то же время прослеживается и преемственность дизайна модели. Вы непременно узнаете его в потоке, даже несмотря на новую трапециевидную решетку радиатора, хромированные вставки по кругу, рельефные боковины и оптику в форме параллелограммов. Тем не менее острые грани, огромные воздухозаборники и новые пропорции (модель стала длиннее на 77 мм, шире – на 44 мм и ниже – на 7 мм) позволили создать более агрессивный и динамичный облик. Задние фонари получили L-образные диодные секции с шиканной графикой с 3D-эффектом, а передние ксенонные фары обзавелись оригинальными противотуманками, которые буквой «С» опоясывают основную оптику. Кстати, спереди можно установить матричные фары со 128 диодами в каждом блоке.



Off-Road-версии не будет

Построен новый Touareg на платформе MLB Evo, на которой базируются все SUV'ы концерна: Porsche Cayenne, Audi Q7, Lamborghini Urus, Bentley Bentayga. При изготовлении платформы и основных кузовных элементов немцы использовали особо прочную облегченную сталь и специальные алюминиевые сплавы (48%), что позволило снизить вес нового Touareg на 106 кг, придав при этом дополнительную жесткость его кузову. Спереди у модели установлена двухрычажная подвеска, сзади – многорычажка, двигатель же расположен продольно в переднем свесе. По умолчанию модель идет с пружинной подвеской, но за доплату, как и прежде, можно получить пневмостойки. Есть полный привод, но реализован он с помощью многодисковой муфты, которая отвечает за распределение крутящего момента по осям.

Трансмиссия с механическим центральным дифференциалом, понижайки и блокировки заднего дифференциала в Touareg больше нет. Их не включает даже пакет Off-Road – здесь вы найдете лишь усиленную защиту днища, увеличенный топливный бак (90 литров вместо стандартных 75) и четыре дополнительных

режима управляющей электроники (Off-Road Auto, Sand, Gravel, Off-Road Expert). В общем-то, в этом нет ничего удивительного: спрос на Off-Road версию в прошлом поколении был ничтожно мал – всего порядка 3% от общего объема продаж, поэтому от нее решили отказаться. По большому счету это означает лишь то, что вместо 100%-ного подъема автомобиль сможет преодолеть лишь 60%-ный, не более. И то, что отправляясь по неизведанным маршрутам, дорогу придется выбирать несколько осторожнее. А так... Touareg по-прежнему способен преодолевать брод глубиной до 490 мм (а при наличии пневмоподвески – все 579 мм) и буксировать прицеп массой до 3,5 тонны. А уж как вас порадует багажник – его объем вырос до 810 литров (в предыдущей генерации он составлял 697 л). А еще опционально для модели предлагаются активные стабилизаторы с работающими от 48-вольтовой сети электромеханическими актуаторами и подруливающие колеса задней оси. На скорости до 37 км/ч они поворачиваются на малый угол в противоположную сторону передним, что обеспечивает автомобилю лучшую маневренность и позволяет сокращать радиус разворота.

50 км без подзарядки

Линейка двигателей довольно обширна, а вот «коробка» на всех одна – 8-диапазонный «автомат» от ZF. Бензиновые TSI представляют 2,0-литровый четырехцилиндровый мотор мощностью 249 л.с. и 340-сильный силовой агрегат объемом 3,0 литра. В гамме TDI 3,0-литровый V6 с двумя вариантами мощности – 231 и 286 л.с., а также 4,0-литровый дизельный V8 мощностью 421 л.с. Будет и гибридная силовая установка – она включает 2,0-литровый TSI и электромотор, общая суммарная мощность которых составляет 367 л.с. Подробности о ней пока не разглашаются, но если сравнить ее с той, что стояла на прототипе T-Prime Concept GTE и должна была переключаться на серийную модель, то характеристики у нее впечатляющие: скромный расход – порядка 2,7 литра на сотню в смешанном цикле, разгон – 6,1 с до первой сотни, максималка – 224 км/ч, километраж без подзарядки – до 50 км.

Покупателям будет предложено три комплектации модели, а также версия R-Line. Последняя отличается отсутствием хромированных накладок, несколько иным оформлением бамперов и решеткой радиатора, а также окрашенными в цвет кузова накладками на крыльях и порогах.

Рокировки на авторынке

Зачем LADA новая визуализация?

10 апреля в Казахстане состоялась широкомасштабная презентация новых моделей LADA – Vesta SW и Vesta Cross. Представить новинки в южную столицу приехали лично шеф-дизайнер «АВТОВАЗа» Стив Маттин и директор по экспорту Макс Миссана.

Как известно, в прошлом году LADA впервые за много лет уступила пальму первенства по объемам продаж Toyota. Однако в 2018-м бренд начал уверенно укреплять свои позиции на рынке страны и по итогам первого квартала вернул себе лидерство. Согласно статистике, долю марки удалось увеличить до 23,5% – против 17% в 2017 году. Как утверждают эксперты, на сегодняшний день свыше 40% всех покупателей новых автомобилей в стране предпочитает модели локального



производства. И ровно половина из них выбирает автомобили LADA. Сегодня в топ-10 самых продаваемых авто на рынке входит сразу 4 модели марки: «Нива 4x4» (1), Granta (3), Largus (8) и Vesta (9). Новые Vesta SW и Vesta Cross, возможно, только укрепят это положение. Во-первых, эти модели выглядят стильно – как отметил Стив Маттин, «АВТОВАЗ» решил сделать ставку на эмоциональный подход к клиенту. А во-вторых, эти модели попадают под программу государственного льготного автокредитования и программу утилизации.

Что же касается продаж новых моделей по миру, то у «АВТОВАЗа» планы довольно амбициозные и грандиозные. Сначала страны СНГ, потом – Ближний Восток, Латинская Америка и Африка. В частности, совсем недавно бренд был запущен в Ливане, уже заключены договоры на поставку с Кубой. На очереди – Тунис, Боливия и Чили.

Также было отмечено, что скоро грянет новая визуализация относительно стандартов дилерских центров LADA – фирменные белый и синий цвета сменят красный и графитовый.