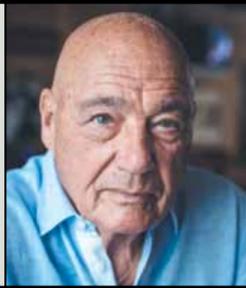




Какой будет инфляция в Казахстане в 2017 и 2018 годах



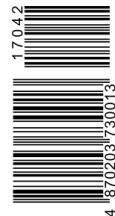
Будут ли депозиторы платить банкам за хранение долларов?



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 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 Фэя, 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.

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 Фэя, 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

МИРОВОЙЕ

GOOGLE ПЕРЕШЛА НА ВЭ

Компания Google полностью перешла на энергию от солнечных и ветриных электростанций. Новые сделки позволили увеличить объем вырабатываемой за счет возобновляемых источников энергии до 3 гигаватт, что покрывает общую энергопотребление Google в 2017 году. О намерении Google перейти все свои дата-центры на возобновляемые источники энергии стало известно в декабре прошлого года. При этом газета The New York Times отмечала, что Google не производит электроэнергию, а получает ее от энергокомпаний, которые оперируют электростанциями, куда поступает энергия от электростанций разных типов, включая газовые, солнечные, угольные, ветряные и гидроэлектростанции. Google заключила несколько крупных сделок с производителями энергии из возобновляемых источников, гарантировав оплату энергии, производимой их солнечными панелями и ветряными станциями. Эти гарантии позволили энергокомпаниям привлечь финансирование для создания новых мощностей. Энергетики, генерирующие этими компаниями, поступают в общую энергосеть, в то время как интернет-гигант лишь оплачивает объем производства энергии, соответствующий объему своего потребления. (hitech.newsru.com)

YOUTUBE ЗАПУСТИТ СВОЙ «ИСТОРИИ»

Видеосервис YouTube внедрит аналог «Историй» — прудуманного Snapchat формата, в результате переходящий в формат «историй», «ВКонтакте» и даже Skype. Собственная реализация этой функции компания назвала Reels («Кинолента»). В отличие от других сервисов, пользователи YouTube смогут выкладывать сразу несколько «видеоисторий» причем они не будут удаляться по истечении времени. «Всем ясно: Reels — это вариация историй, а не их точная копия. Reels не будут показываться в верхней части приложения, как истории в Instagram, — вместо этого они будут вынесены на совершенно новую вкладку на канале создателя контента», — сообщила в компании. В YouTube описывают Reels как новый формат, при помощи которого авторы смогут рассказывать короткую историю, не тратя время на съемку полноценного ролика. «Кинолента» позволит блогерам снять на смартфон несколько видео длиной не более 30 секунд кадрами, селфи, наложить фильтры, звуковую дорожку, текст и стикеры. «Видеоистория» разместится на отдельной вкладке канала, что позволит зрителю самим решать, смотреть ли или нет. Если новая функция будет выложена у пользователя, похожий контент начнет показываться им на главной странице YouTube в качестве рекомендации. Бета-версия «кинолент» вскоре будет открыта для ограниченного тестирования блогеров, контент которых выберет Google. (hitechvesti.ru)

БИТКОИН ОБНОВИЛ РЕКОРД

Биткоин установил новый рекорд: 6 декабря криптовалюта торговалась на отметке \$12 тыс. 470, свидетельствуют данные торгов Coinmarketcap. За сутки биткоин подорожал на 6%. На пике за него предлагали \$12 тыс. 524. Капитализация биткоина достигла \$209 млрд. Отметим, что отскок в \$12 тыс. данная криптовалюта пережила 5 декабря. На данный момент добыто 16 млн 722 тыс. биткоинов из максимально возможного 21 млн. Следствие того, что последний биткоин будет «намайнен» в 2140 году. Тем временем братья Тайлер и Кэмерон Уинклвоссы оказались первыми людьми в мире, чей известный запас биткоинов превысил миллиард долларов. Таким образом, они стали обладателями крупнейшего биткоин-миллиардерами. В 2013 году братья купили криптовалюту на \$11 млн, притокают около процента всех биткоинов в мире. Точное число биткоинов в распоряжении братьев неизвестно, но предполагается, что оно превышает 100 тыс. штук. Таким образом, эта часть состояния Уинклвоссов превысила миллиард долларов. Братья Уинклвоссы утверждают, что они не собираются продавать свои криптовалютные активы, а намерены использовать их на долгосрочную перспективу. (bent.ru)

В КИТАЕ ИСПЫТАЛИ САМОУПРАВЛЯЕМЫЕ АВТОБУСЫ

В минувшую субботу в Шаньжэне (провинция Гуандун Китая) на дорогах общего пользования были испытаны четыре самоуправляемых автобуса Alibaba. Все участники выглядят как обычные. В них даже есть водители, который находится здесь для подстраховки на случай нештатной ситуации, так как автобусы перенесены полностью в автономном режиме. Они могут автоматически избежать столкновений, ускориться, замедлиться, совершать аварийную остановку, менять полосу движения и осуществлять навигацию с учетом своего и сигнальных дорожных знаков. Автобусы, используемые для испытаний, способны перевозить до 19 пассажиров. Для тестовых поездок определены маршрут протяженностью около 1,2 км с тремя остановками на участке дороги общего пользования уезда Фучэн. Скорость движения достигала до 40-40 км/час. На всю поездку ушло около пяти минут. Разработала автономную технологию для автобусов компания Shenzen Huawei Technologies Co. Xu Цзиньмин, председатель Huawei, сообщил, что стоимость беспилотного автобуса составляет около 500 тыс. юаней (\$76 тыс.). Все эти автономные автобусы были изготовлены в Китае. Безопасность является ключевым аспектом для автономных автобусов. По словам Цзиньмина, каждый из автобусов имеет семь средств активной безопасности, включая лазер, инфракрасный датчик, радар, сенсоры и систему визуального сканирования. Компания Shenzen Huawei Group занимается реализацией проекта Alibaba, планирует провести дальнейшее испытание самоуправляемых автобусов еще в 10 городах страны. (3dnews.ru)

Услуги портала eGov в сфере водного транспорта



Глек Ерсани

Портал электронного правительства дал возможность гражданам получить множество государственных услуг в формате онлайн. Четкое разделение на сферы и категории позволяет быстро ориентироваться на портале и найти именно ту услугу, которая необходима. В новом обзоре «Капитал.kz» рассказываем о том, как быстро получить услуги в сфере сельхозтехники и водного транспорта.

Государственная регистрация судов в Государственном судовом реестре морских судов
Свидетельство о праве плавания морского судна под государственным флагом РК теперь можно получить онлайн. Для этого необходимо перейти на портал «электронного лицензирования», войти в систему или зарегистрировать-

ся. В новом окне пользователю следует нажать на кнопку «Заказать услугу онлайн» и выбрать нужный подвид деятельности. В паспорте услуги можно ознакомиться с пакетом документов и снова перейти по кнопке «Заказать услугу онлайн», после чего указать необходимые данные и заполнить заявление. Отследить статус поданного заявления можно в «Личном кабинете» в разделе «Мои заявления», а узнать о получении разрешения — в разделе «Мои разрешительные документы».

Государственная регистрация маломерных судов и прав на них
Эту услугу, как и многие другие на портале электронного правительства, пользователи могут получить двумя способами: онлайн и через обращение в государственный орган. Для получения услуги онлайн необходимо авторизи-

зоваться на портале и перейти по кнопке «Заказать услугу онлайн». Далее нужно заполнить заявку и подписать ее электронной цифровой подписью. К самой заявке нужно прикрепить скан-копии подтверждающих документов, полный список которых можно найти на портале «eGov». Завершающим шагом станет оплата государственной пошлины за оказание услуги.

Оплата услуги производится следующим образом: надо выбрать способ оплаты, ввести данные платежной карты или лицевого счета, с указанием номера, ФИО владельца, срока действия и CV-кода. По завершению оплаты будет сформирован чек об оплате, который будет храниться в «Личном кабинете» в разделе «История оплаты услуги». Комиссия за проведение оплаты составляет 100 тенге.

Чтобы получить эту же услугу в НАО «Государственная корпорация «Правительство для граждан», необходимо подать заявление, справку-счет торгующей организации, судовой билет, документ, свидетельствующий об исключении из судовых реестров (книг) иностранных государств, а также документ, подтверждающий оплату в бюджет суммы сбора за государственную регистрацию маломерного судна. В результате оказания услуги пользователь получает судовой билет в бумажном виде.

Стоимость услуги: в зависимости от мощности судна

Срок оказания услуги: до 7 рабочих дней

Государственная регистрация речных судов в реестре арендованных иностранных судов
Получить услугу можно так: перейти по кнопке «Заказать услугу онлайн», после чего в новом окне откроется портал «электронного лицензирования», где нужно будет авторизоваться или зарегистрироваться. На странице портала электронного лицензирования следует перейти по ссылке «Подать заявление» и заполнить его электронной подписью. Как и прежде, отследить статус поданного заявления можно в разделе «Мои заявления», а узнать о получении разрешения — в разделе «Мои разрешительные документы».

Для того чтобы воспользоваться этой услугой в НАО «Государственная корпорация «Правительство для граждан», нужно подать заявление, один из правоустанавливающих документов, являющихся основанием государственной регистрации судна, а также удостоверение личности.

Стоимость услуги: 15 МРП

Срок оказания услуги: 7 рабочих дней

Услуги eGov для водного транспорта



Услуги eGov в сфере сельхозтехники и водного транспорта

Электронное правительство позволило гражданам получить традиционные государственные услуги не выходя из дома. Оформить ребенка в детский сад, заказать справку о прописке и даже получить комбинированную услугу по рождению ребенка — все это стало доступно онлайн на портале eGov. Потребность в разнообразных услугах позволила включить в список портала перечень услуг, которые, возможно, и не стали столь популярными, но не утратили от этого своей актуальности. «Капитал.kz» рассказывает, как получить услуги eGov в сфере сельхозтехники и водного транспорта онлайн.



и через государственный орган. В первом случае пользователю необходимо авторизоваться на портале и перейти по кнопке «Заказать услугу онлайн», заполнить заявку и подписать ее ЭЦП (электронной цифровой подписью). После всех действий в «Личном кабинете» (в разделе «История обращения») пользователь сможет ознакомиться с результатами рассмотрения заявки.

Процесс получения услуги через НАО «Государственная корпорация «Правительство для граждан» немного длиннее. Для получения свидетельства государственной регистрации ипотеки маломерного судна необходим заявление залогодателя по форме, удостоверение личности, договор об ипотеке маломерного судна, а также документ, подтверждающий оплату в бюджет суммы сбора за государственную регистрацию ипотеки маломерного судна.

Стоимость услуги: до 5 МРП

Срок оказания услуги: 7 рабочих дней

Государственная регистрация ипотеки судна и выдача дубликата документа, подтверждающего государственную регистрацию ипотеки судна
Свидетельство о государственной регистрации ипотеки судна, дубликат свидетельства о государственной регистрации ипотеки судна можно получить как онлайн, так

и через государственный орган. В первом случае пользователю необходимо авторизоваться на портале и перейти по кнопке «Заказать услугу онлайн», после чего в новом окне нужно заполнить заявку и подписать ее электронной цифровой подписью. По итогам в «Личном кабинете» в разделе «История обращения» можно ознакомиться с результатами рассмотрения заявки.

Чтобы получить эту же услугу в НАО «Государственная корпорация «Правительство для граждан», необходимы следующие документы: заявление, удостоверение личности, договор об ипотеке судна с указанными в таком договоре документами и документ, подтверждающий оплату в бюджет суммы сбора за государственную регистрацию ипотеки судна. В результате оказания услуги пользователь получит свидетельство о государственной регистрации ипотеки судна.

Стоимость услуги: до 5 МРП

Срок оказания услуги: 7 рабочих дней

Услуги eGov в сфере сельхозтехники и водного транспорта



Получение справки о наличии/отсутствии обременения сельскохозяйственной техники
Получение справки о наличии или отсутствии обременения сельскохозяйственной техники либо мотивированный ответ об отказе можно получить онлайн, если авторизоваться на портале электронного правительства.

Все, что для этого нужно сделать, так это перейти по кнопке «Заказать услугу онлайн» и заполнить заявку с подписью ЭЦП, после чего в «Личном кабинете» (в разделе «История получения услуги») можно ознакомиться с обработанной справкой и предъявить по месту требования. Чтобы получить эту же услугу в НАО «Государственная корпорация «Правительство для граждан», необходимы заявление и удостоверение личности.

Стоимость услуги: бесплатно

Срок оказания услуги: на портале — 30 минут

Вместе – через расстояние и время

Команда мечты Как «Астана Моторс» возвращает своих сотрудников

Работать в иностранной компании мечтают многие казахстанцы. И это желание вполне оправданно: применение международного опыта, установление профессиональных связей, бесплатное дополнительное образование и внушительный социальный пакет. Зачастую его размер может доходить до половины ежемесячной заработной платы сотрудников.

Однако и в отечественных компаниях сегодня можно встретить достойные условия работы и адекватную оплату труда. Например, в КМК «Астана Моторс». Это одна из самых дружелюбных компаний, о корпоративной культуре которой ходят легенды. Вот уже четверть века флагманом казахстанского авторинка предоставляет своим сотрудникам уникальные возможности для личностного и профессионального развития.

Мухитдин Дараев — яркий доказательство того, что построить успешную карьеру собственными усилиями абсолютно реально. В общей сложности он работает в компании 20 лет, продвинувшись по карьерной лестнице с должности механика КПП до кресла коммерческого директора КМК «Астана Моторс».

«В октябре 1997 года я устроился на работу в 8-й таксомоторный парк. Позже я узнал, что эта организация входит в группу компаний «Астана Моторс». Вдохновленный рекламными роликами «У любви нет преград» и «Время менять лошадей», я мечтал попасть именно сюда. Хотя бы уверено, что трудоустроиться будет не так

просто, но жизнь расставила все по своим местам. Меня, молодого парня, заметили и дали возможность развиваться параллельно с компанией. За свою карьеру я никогда не сидел на одном месте», — вспоминает Мухитдин Дараев.

По его словам, за годы работы в компании он многому научился. Сегодня Мухитдин умеет и знает практически все: как выводить на рынок новые бренды, выигрывать конкурентную борьбу, переживать финансовый кризис и управлять людьми. Эксперт уверен, чтобы добиться успеха, нужно не только много работать, но и верить в себя и в свои силы. Это позволит противостоять всевозможным вызовам и преодолеть различные препятствия.

«Если работать честно и от души, то есть все шансы построить успешную карьеру, и я — живой пример этому. Мы придерживаемся принципа преемственности поколений и выделяем перспективных сотрудников. Я часто встречаюсь с молодыми сотрудниками и рассказываю им как и что, и мне очень приятно, когда они советуются со мной по тем или иным вопросам. В этом году компании исполнилось 25 лет, и я очень рад и горд тем, что идущий рука об руку на протяжении стольких лет», — говорит Мухитдин Дараев.

Еще один из старожилов «Астана Моторс» — Евгений Леонгард. В прошлом автомеханик-кузовщик, а ныне технический директор Toyota Center Almaty. За его плечами 22 года работы в компании, из них 19 лет — на руководящей должности. У него в подчинении около 75 человек, и сегодня все, что касается обслуживания, гарантийного ремонта, а также продажи запчастей, зона его ответственности.

«Люди — наша главная ценность. Мы продвигаем и поощряем сотрудников, вырабатывая и подготавливая специалистов в компании. К тому же один из принципов Toyota — преемственность поколений, то есть жизненный наем, обучение, движение по карьерной лестнице, кадровый резерв и т.д. Соответственно, и мы следуем этому принципу. Не уходя из компании, мы работаем целыми династиями, и таких примеров много. Очень радует, что нам, старикам, и таким партнерам толковые и грамотные молодые ребята», — считает Евгений Леонгард.

«Добро пожаловать»

Как рассказала «Капитал.kz» Айман Ахметуллиной, HR-менеджер КМК «Астана Моторс», устроиться на работу и получить заветное место в самой известной автомобильной компании может каждый. Главное условие — наличие необходимых навыков и стремление к профессиональному развитию.

«Для того чтобы нанять лучших из лучших, перед публикацией вакансии каждый руководитель оповещается в своей заявке четкий образ сотрудника. Далее мы проводим собеседование, где и определяем ключевые ценности претендента и его личные качества. Если у него горят глаза, он знает о нашей компании и приводит аргументы, что только он может достойно занять ту или иную должность, — мы даем ему шанс. У нас коллективная система принятия решений. Если все команда одобрит претендента, то мало шансов, что мы ошибемся в выборе», — говорит Айман Ахметуллиной.

По ее словам, в компании предусмотрено программа быстрой и комфортной адаптации новых сотрудников к «Добро пожаловать». Она включает в себя неформальные активности и развитую систему наставничества.

«Сотрудники, прошедшие путь от новичка до профессионала, помогают своим подопечным вникать в работу и дают ценные советы. Успешных сотрудников мы поощряем на корпоративном мероприятии «День автомобилиста» с участием учредителя. Он объясняет стратегию и ожидания компании, как нужно работать и что должно стоять во главе угла. Лучшие работники выигрывают возможность посещения завода-производителя, где можно увидеть полный цикл сборки автомобиля», — поясняет HR-менеджер, добавив, что работа в «Астана Моторс» предполагает честность и структурированность.

Все бизнес-процессы отлажены до мелочей: начиная с дресс-кода и заканчивая ежедневной аттестацией персонала. К тому же здесь разработаны четкие критерии оценки эффективности работы. Это позволяет как компании, так и сотрудникам оценить свои возможности и наметить цели, которые необходимо достичь.

«Астана Моторс» точно знает, что успех складывается из труда сотрудников, и наша кадровая политика направлена на формирование коллектива, способного эффективно решать задачи компании. Сотрудники видят перспективы ка-



рьерного роста, когда с новым этапом обучения они решают все более сложные задачи, берут на себя ответственность и получают за это материальное вознаграждение», — считает специалист.

Ежегодно компания формирует кадровый резерв, где наиболее перспективные сотрудники могут претендовать на замещение вакансий высших должностей. Обязательные условия: стаж работы в компании не менее 1 года, отсутствие дисциплинарных взысканий, высокая эффективность и положительная оценка руководителя. После формирования списка проводится оценка компетенций кандидатов и создается индивидуальный план развития каждого резервиста.

«Сотрудники могут перейти из одного подразделения в другое, переехать в иной регион или стать частью команды нового проекта. Это гарант стабильности, повышения рыночной стоимости специалиста, широкий нетворкинг и заявка на серьезные карьерные свершения», — убеждена Айман Ахметуллиной.

Путь к успеху

Благодаря кадровому резерву многие сотрудники компании продвинулись по карьерной лестнице. В их числе и Руслан Буранков. Его карьера в компании началась в 2011 году в должности начальника отдела продаж в Hyundai Auto Astana, а спустя 5 лет Руслана назначили директором дилерского центра Hyundai Auto Kostanai.

«Люди, которые хотят и мечтают работать в КМК, должны просто поставить себе цель и стремиться к этому. Я своей достиг спустя 8 лет. Здесь я не только научился многим профессиональным вещам и определенным ценностям жизни, но и нашел свою вторую половину. Моя будущая супруга решила приобрести автомобиль, и я ей его продал — так она стала моей спутницей по жизни. И за это я очень благодарен компании», — говорит Руслан Буранков.

Отметим, что «Астана Моторс» дает всем своим сотрудникам возможность для самореализации, карьерного роста, получения дополнительных знаний и навыков. Все зависит только от того, насколько человек сам хочет их использовать.

«Формула успеха, по мнению Нурбека Карагаева, директора автоцентра «Астана Motor-BVH», заключается в увлеченности своим делом. Главное — не бояться сложностей и стремиться к новому. «Поверь в мечту и все получится! Как получилось у меня и у моих коллег. Я пришел в компанию в 15-ю годовщину, в этом году ей уже 25 лет! Оглядываясь назад, поражаюсь тому величю, которого достигла компания. Четверть века побед и новых свершений! Я невероятно горд, что являюсь частью нашей компании», — рассказывает Нурбек Карагаев.

По его словам, в компании «Астана Моторс» он пришел в ноябре 2007 года на должность менеджера по продажам. Ему его трудолюбие, жажда знаний и энтерджерность позволили ему всего за несколько лет сделать успешную карьеру.

«В 2012 году я стал консультантом по работе с корпоративными клиентами в Hyundai. Занимался поставкой автомобилей и комплектующих различным учреждениям, в том числе

посредством участия в тендерах и государственных закупках. Благодаря специфике поставленной техники впервые узнал, что такое эксплуатация дизельных автобусов в астанинские морозы. Спустя некоторое время перешел руководителем отдела продаж в столичный «Автоцентр Бавария», а еще через 3 года меня назначили директором дилерского центра «Астана Motor-BMW», — поясняет Нурбек Карагаев.

Своей историей успеха поделился с «Капитал.kz» и Адильбек Гаев, директор Hyundai Auto Astana. «Я стал частью огромной семьи «Астана Моторс» в 2008 году, когда получил приглашение на позицию специалиста по продажам в компании Astana Motors

Leasing от одного крупного рекрутингового агентства. Я прошел собеседование, и меня утвердили на эту должность. Автомобили в моей жизни были всегда, и теперь я мог проявить себя в продажах через лизинговые услуги», — говорит Адильбек Гаев.



С этого момента началась интересная и стремительная карьера в компании. Благодаря высоким результатам сначала он стал начальником отдела продаж, потом руководителем дилерского центра в Актобе и, наконец, директором автоцентра Hyundai Auto Astana. Его всегда поражала дружность коллектива — каждый готов был прийти на помощь в любой момент.

«Можно с уверенностью сказать, что я вырос в компании. Наши сотрудники — профессионалы своего дела с огромным стажем работы, и в такой команде опыта набираться очень быстро. Сплоченность — одно из преимуществ нашей команды. Я очень ценю коллектив, идею и темп работы, когда необходимо все положить на пути и принимать ответственные решения в кратчайшие сроки. Ведь автомобиль — это сфера, где мало шагать в ногу со временем, нужно всегда на полшага опережать», — добавляет Адильбек Гаев.

Аналогичные взгляды и у Ерикяли Туржанова, руководителя по Trade In компании «Астана Моторс». «Здесь очень четко структурированный и грамотный менеджмент. К сожалению, во многих даже крупных казахстанских компаниях сегодня этого не хватает. Я вижу, как мои старшие коллеги работают, как они решают трудные вопросы — и это самый яркий практический опыт. Ведь, когда находишься на руководящей должности, нужно уметь решать, брать на себя ответственность, принимать решения, делать правильный выбор и работать в команде», — объясняет Ерикяли Туржанов.

Как говорит специалист, его до сих пор впечатляет способность руководства заряжать энергией, создавать особый дух компании и настроение всей команде. Все то, что сейчас приходится называть «вовлеченностью». Именно поэтому каждый сотрудник «Астана Моторс» понимает, что он работает на благо общего дела.

«Помню, в детстве в яме Toyota называл «Астана Моторс», так как думал, что это марка автомобиля — настольно рекламный ролик компании мне вошел в голову. Машины — это моя страсть, поэтому считаю, что попал именно в ту сферу, куда всегда хотел. Я очень горжусь тем, что этот юбилей отмечаю вместе с командой», — говорит Ерикяли Туржанов.

Люди — основной ресурс

Еще один яркий пример стремительного взлета в компании — история Бекжур Несипбаева. За 9 лет работы в компании он прошел путь от менеджера по запасным частям до управляющего технического директора компании «Астана Моторс». Сегодня в его подчинении находятся сервисные департаменты 13 дилерских центров и 4 дистрибуторские компании.

«В компании я пришел работать практически сразу после университета в 2008 году. И первый карьерный прыжок у меня случился уже через 8 месяцев — я стал начальником отдела запчастей. Один из главных принципов нашей компании — постоянное обучение и развитие сотрудников. Необходимо отметить, что знания, которые мы получаем, не теоретические, а практические. Я проходил много тренингов, начиная с базовых задач по системе SMART и заканчивая такими серьезными, как оценка психотипа сотрудников, и прочие», — рассказывает Бекжур Несипбаев.

По его словам, выбрать в качестве работодателя компанию «Астана Моторс» было несложно. Этот флагман автомобильного рынка всегда ассоциировался с компанией, которая твердо стоит на ногах и первой в Казахстане внедряет все новшества. Будь то технология продаж или сервисное обслуживание.

«Я уверен, что наша компания будет оставаться лидером на рынке Казахстана. Несмотря на различные трудности, природически возникающие в экономике страны, мы всегда держали удар и становились только сильнее. В юбилейный год хотелось бы пожелать, чтобы этот дух, который присущ «Астана Моторс», процветал еще больше», — резюмирует Бекжур Несипбаев.

Эксперты сходятся во мнении, что на успех бизнеса влияют люди. В конечном счете именно от них зависит финансовое показатели и дальнейшее процветание компании. А потому можно с уверенностью сказать, что лидерским положением на рынке «Астана Моторс» обязана своему коллективу, существенная часть которого работает здесь со дня основания. И такие сотрудники, как говорит в компании, — живое воплощение истории и духа «Астана Моторс».

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 в 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 снегопадом, 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 водитель отлично видит и с левой позиции, а вот контролировать близкие 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 оттормаживаться.

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 выдержит 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 впопыха 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 грузовая, а также дом на колесах или мобильный офис.

