



Подписные индексы:
15138 - для юр. лиц
65138 - для физ. лиц

КУРСИВ | ЗАПАД

всегда в курсе: новости, прогнозы, аналитика

WWW.KURSIV.KZ

№ 14 (29), ЧЕТВЕРГ, 18 АПРЕЛЯ 2019 Г.

БИЗНЕС И ВЛАСТЬ:
ЧТО ПРОИСХОДИТ
В АКТАУСКОМ МОРСКОМ
ТОРГОВОМ ПОРТУ

стр. 2

ТЕМА НОМЕРА:
КРЕДИТ ИЛИ ОБЛИГАЦИЯ?

стр. 3

ТЕМА НОМЕРА:
УДОЧКА ВМЕСТО РЫБЫ

стр. 3

АКТУАЛЬНО:
ЗАЧЕМ МАРКИРОВАТЬ
ИМПОРТ

стр. 4

Бриф-новости

Ставки снижены

15 апреля Нацбанк РК принял решение снизить базовую ставку до 9%. Это, по словам председателя Нацбанка Ерболат Досаева, обусловлено положительным влиянием таких внутренних и внешних факторов, как замедление темпов инфляции, низкая инфляция в странах – основных торговых партнерах, а также рост мировых цен на нефть.

Он также отметил, что по итогам февраля 2019 года депозиты по сравнению с декабрем 2018 года уменьшились на 5,2%, до 17,6 трлн тенге, вследствие снижения вкладов в иностранной валюте на 14,6%. «Депозиты в нацвалюте выросли на 3,6%, что обеспечило снижение долларизации депозитов до 43,6%», – сообщил на заседании правительства Ерболат Досаев.

Он подчеркнул, что банки наращивают кредитную активность. За январь-февраль 2019 года выдано новых кредитов на сумму 1,9 трлн тенге, что на 11,2% больше аналогичного периода прошлого года. Кредитный портфель на конец февраля составил 12,5 трлн тенге, из них долгосрочные кредиты – 10,6 трлн тенге, краткосрочные – 1,9 трлн тенге.

Амнистия продолжается

В апреле в рамках налоговой амнистии сумма доплаченной недоимки возросла на 1,7 млрд тенге, сообщил министр финансов Аликхан Смаилов на заседании правительства.

По его информации, более 34 тыс. налогоплательщиков погасили основной долг на сумму 7,6 млрд тенге. По состоянию на 1 апреля налогоплательщики, воспользовавшиеся амнистией, доплатили недоимку в бюджет в размере 5,9 млрд тенге.

Компенсация для экспортеров

В текущем году в Казахстане планируют начать возмещение транспортных расходов экспортеров, сообщил 16 апреля на заседании правительства министр индустрии и инфраструктурного развития Роман Скляр.

Он напомнил, что отдаленность Казахстана от многих крупных рынков сбыта приводит к увеличению доли транспортировки в себестоимости товара до 30%.

По словам министра, в этом году впервые предусмотрено возмещение транспортных расходов экспортерам. По озвученной им информации, для охвата государственной поддержкой всех субъектов предпринимательства установлены критерии возмещения: на выплаты до 30% транспортных расходов может рассчитывать крупный бизнес, до 50% – средний и до 60% – малый. Возвращение затрат предусматривается за перевозку продукции железнодорожным и автомобильным транспортом. При возмещении оплаты услуг автотранспорта предполагается выплата не более 300 тенге за 1 км пробега, уточнил Роман Скляр.

Штраф для АНПЗ

Атырауский НПЗ оштрафован на 31 млн тенге за загрязнение окружающей среды, сообщили в департаменте экологии по Атырауской области.

В марте ТОО «АНПЗ» приступило к ремонтно-профилактическим работам на биологических очистных сооружениях. В результате проверки экологии установили, что предприятием были превышены нормативы эмиссий в окружающую среду по сбросу сточных вод.

Подозрительный субъект

Названы первые результаты экспертизы по массовой гибели рыбы в реке Урал

Похоже, следственная группа, проводящая расследование по факту массовой гибели рыбы в реке Урал в декабре прошлого года, определилась с главным подозреваемым по делу. 12 апреля в Атырау в ходе брифинга представитель следственного департамента МВД РК Мухтар Кожаяев объявил, что, согласно выводам судебной экспертизы, гибель рыбы произошла в результате отравления хлором.

Дулат ТАСЫМОВ

Все-таки хлор

3 апреля были получены первые итоги комплексной судебно-экологической экспертизы из города Алматы.

«Согласно этим данным, поражение дыхательной системы рыб произошло в результате отравления хлором. На данный момент проводится экспертиза по выяснению субъектов, отравивших воду, что привело к массовой гибели рыбы», – сообщил 12 апреля в ходе брифинга в Атырау на площадке РСК представитель следственного департамента МВД РК Мухтар Кожаяев.



Фото автора

По его словам, из-за того что объем исследуемых документов очень большой, сроки проведения экспертизы продлены.

«Еще одна из причин продления сроков экспертизы в том, что после таяния льда из реки в марте

этого года было извлечено свыше 10 тонн погибшей рыбы. Поэтому была назначена дополнительная экспертиза», – добавил спикер.

Всего, как отмечает г-н Кожаяев, погибло 118 тонн рыбы. При этом причиной гибели рыбы на речке

Перетаска, где было собрано 1,3 тонны мертвой рыбы, названы «механические повреждения». Виновником происшествия признано АО «Атырауская ТЭЦ», осуществляющее забор воды на этом участке. Предприятие

возместило ущерб, который, как ранее было заявлено представителями Комитета лесного хозяйства и животного мира МСХ РК, составил 1,25 млн тенге.

3 >>

То яма, то канава

В Актобе подрядчиков через суд обязали устранить дефекты, выявленные после ремонта дорог

Немало нареканий со стороны депутатов и общественности вызвало состояние автодорог Актобе, отремонтированных в прошлом году. Асфальт этой весной «растаял» вместе со снегом. Судом уже вынесено три решения в пользу отдела пассажирского транспорта и автодорог города Актобе, оставшегося недовольным качеством работ, выполненных подрядными организациями.

Наталья САЛЬКОВА

Дефекты устранят

В 2018 году на ремонт дорог в Актобе было выделено 4,8 млрд тенге. В этом году планируется провести ремонт 52,7 км асфальтового покрытия. Стоимость работ составит 4,1 млрд тенге.

Однако, несмотря на выделяемые ежегодно средства, качество дорог в Актобе оставляет желать лучшего – отремонтированные участки не выдерживают гарантийного срока эксплуатации, который составляет три года. Ямы и выбоины обнаруживаются на участках, которые ремонтировались в 2016–2017 и в 2018 годах.

Однако не всегда подрядчики устраняют дефекты после соответствующего уведомления городского отдела пассажирского транспорта и автомобильных дорог, поэтому чиновники вынуждены обращаться в суд. Не-



Фото автора

Подрядные организации будут устранять за свой счет недостатки, выявленные в ремонте Актюбинских автодорог на 10 улицах.

сколько решений уже вынесены в пользу истцов.

К примеру, на отремонтированном в 2016 году участке дороги по проспекту Санжибай батыра от проспекта Али Молдагуловой до улицы Сатпаева в районе автозаправки «Компас» уже наблюдаются шелушение

асфальтобетонного покрытия и выбоины.

«ТОО «Мега роуд» было уведомлено о необходимости полного восстановления данного участка дороги, после чего мы подали в суд, выиграли, и теперь подрядная организация будет устранять недостатки за счет собственных

средств», – сообщил руководитель отдела пассажирского транспорта и автомобильных дорог Руслан Торегали на пресс-конференции, прошедшей в марте на площадке региональной службы коммуникаций.

Устранить недостатки после ремонта дороги обязали и другого

подрядчика – ТОО «Прогресс Констракшн». В 2017 году компания отремонтировала дорогу на улице Маметовой от торгового дома «Аида» до улицы Богенбай батыра. Стоимость выполненных работ составила свыше 55 млн тенге.

4 >>

Актауская морская гавань

В Актауском морском торговом порту увеличились объемы перевалки зерна, а металла – значительно снизились. Как сейчас решается вопрос о наращивании грузоперевозок и как выглядят перспективы развития морской гавани, «Курсиву» рассказал президент АО «НК «Актауской морской торговый порт» Абай Турикпенбаев.

Ольга ЗОЛОТЫХ

– Абай Ногаевич, каков сейчас общий объем перевалки грузов через морской торговый порт Актау и из чего он складывается?

– В 2018 году перевалка грузов составила 3,5 млн тонн. Это выше планового показателя на 108%. Такой рост стал возможен за счет увеличения объемов перевалки зерна почти в 1,6 раза. Это было связано прежде всего с хорошим урожаем в республике, а также с привлечением зерна из России. Оба зерновых терминала – наш и Актауского морского северного терминала – работали на полную мощность. Нам удалось при мощности терминалов в 700 тыс. тонн перевалить 843 тыс. тонн зерна. Практически весь объем идет в иранские порты.

– Какова сегодня ситуация по перевалке нефти? Ведь потоки нефти переориентируются на нефтепроводы.

– При плановой цифре 2,2 млн тонн нефти мы перевалили 2 млн 89 тыс. тонн за счет увеличения объемов перевалки в сторону Махачкалы. Хотя это и небольшой показатель, но по сравнению с 2017 годом, когда было перевалено лишь 1,5 млн тонн, это существенный рост. Это был минимум за последние лет 10. Да, были, конечно, продуктивные годы, когда мы переваливали до 11,5 млн тонн, когда нефть шла от ТШО. Кроме того, около 2 млн тонн шло из Кумколя и около 1 млн тонн – из Актобе. В этом году роста удалось достичь за счет переговоров с нефтяниками. Из нынешних 2 млн тонн 1 млн – это нефть АО «Каражанбасмунай-газ». Она идет в Махачкалу, далее попадает в систему «Транснефть» и транспортируется до порта Новороссийск. Еще 1 млн тонн – это сборная нефть от небольших производителей Мангистауской области.

– Не секрет, что объем перевалки металла через морской порт Актау значительно упал. Это прежде всего связано с санкциями в отношении Ирана. Насколько снизилась отгрузка металла из порта?

– Что касается металла, то, действительно, произошло снижение объема перевалки почти в два раза. В прошлом году мы перевалили 188 тыс. тонн из запланированных 300. Это плановое снижение объемов связано с тем, что Иран за последние годы развил собственную металлургическую промышленность и для того, чтобы защитить свои предприятия от импорта, поддержать отечественного производителя, страна подняла импортную пошлину на 25%. Поэтому металл, который шел из Казахстана и России, потерял привлекательность для потребителей в Иране. Раньше шли приличные объемы, но в октябре-ноябре прошлого года отгрузка металла полностью прекратилась – это было связано с санкциями США в отношении Ирана. Международные компании, которые отправляли металл, видимо, опасаясь дисциплинарных мер, перестали отгружать продукцию в Иран. Сейчас в сторону Ирана, а это был основной потребитель металла, идут небольшие объемы, но их пункт назначения – Афганистан. Также небольшие партии мы отправляем в Азербайджан и Грузию.

– Сегодня в рамках улучшения логистики и доставки грузов портовый мир делает ставку на контейнерные перевозки. Что делается в этом отношении в порту Актау?

– Контейнерные грузы к нам приходят из Баку и Ирана, но они больше сопутствующие. К примеру, загружается на судно металл, и параллельно грузят товары народного потребления, продукты питания, стройматериалы. Сейчас мы в корне меняем ситуацию и переходим на так называемые контейнерные линии, это когда корабль полностью загружен только контейнерами. Весь мир идет к тому, чтобы контейнеризовать все процессы транспортировки, потому что контейнеры совершенствуются, создаются их новые типы. Первый контейнеровоз мы запустили 16 апреля. На нем товары из Китая, которые были доставлены с Хоргоса в Актау, отправляются в Европу. Наши возможности составляют порядка 40 тыс. контейнеров в год, а к 2023 году мы рассчитываем получать уже 300 тыс. контейнеров.

– В прошлом году порт перестал быть международным. Что изменилось после того, как морская гавань лишилась такого статуса?

– По определению порт так и остался международным. Ничего не изменилось, просто было убрано одно слово. Дело в том, что порт стоит в списках объектов, подлежащих приватизации, и сейчас его предлагают купить крупным компаниям, которые имеют опыт в управлении портами. И для того чтобы не менять ряд законов, в которых слово «международный» не позволяло приватизировать порт, было принято такое решение.

есть возможности для привлечения инвестиций, самих грузов, есть опытный персонал.

– В чем основные преимущества перевозки грузов через территорию Казахстана, в частности через морпорт Актау?

– Главная задача – развитие контейнерной логистики и привлечение больших международных компаний и логистических цепочек, которые проходили бы через Казахстан. Наш маршрут мультимодальный и очень сложный, потому что грузы переходят с железнодорожного на морской транспорт, а затем снова на поезд или на автотранспорт, и это требует большей координации работы. В нем задействованы не только железнодорожные администрации и порты, но и судоходные компании. Преимущество этого маршрута в скорости доставки грузов. Есть уже отработанные десятилетиями маршруты, по которым грузы из Китая в Европу доставляют за 35–40 дней, у нас же более дорогой маршрут, но скорость доставки составляет 15–17 дней. Сейчас время является одним из решающих факторов, и для многих компаний важна именно скорость. В этом мы выигрываем, и в этом наше конкурентное преимущество. Для этого была создана ассоциация «Транскаспийский международный транспортный маршрут», в которую вошли железнодорожные администрации Казахстана, Азербайджана, Грузии, Турции, также присоединились Украина, Румыния и Польша.

– Несколько лет подряд в СМИ появлялись новости о том, что вагоны с зерном простаивают в морском порту Актау. Что делается сейчас для того, чтобы история не повторилась?



Фото предоставлено спикером

клиент платит больше, потому что хочет получить груз в два раза быстрее. Для этого мы подписали соглашения и координируем нашу деятельность с АО «Национальная компания «Казахстан темир жолы», с пограничным переходом Хоргос. Когда туда приходят вагоны, мы уже заранее знаем всю информацию, готовим все документы. Точно так же отправляем грузы в другие порты – корабль туда еще не пришел, но у них на

зерновыми терминалами. На это влияли различные факторы: непогода, праздничные дни в Иране, когда порт не работал, а зерно подходило и застаивалось. Но это были краткосрочные задержки.

– Три года назад был поднят вопрос о сокращении времени оформления грузов. Тогда владельцы грузов пожаловались, что вынуждены ждать по несколько суток. Что изменилось с тех пор?



Порт Актау является третьей по величине морской гаванью на Каспии

Фото предоставлено морским торговым портом Актау

– Что влечет за собой приватизация? Как это может отразиться на порте, ведь это все же стратегический объект?

– Я в этом ничего плохого не вижу. Ведь этот актив никуда с собой не унесешь, если пришел и купил его, твоя обязанность его развивать, чтобы он приносил доход. Когда порт уже приватизирован, у частника больше развязаны руки хотя бы в плане госзакупок, но государство все равно может регулировать эту деятельность, и оно заинтересовано в его развитии. Только теперь вкладываться в порт будет не государство, а частная компания. По этому пути идут все развитые страны мира. Конечно, желательно привлечение хороших операторов, имеющих имя и большой опыт, у которых

– Морской порт Актау был построен в 1963 году. Вначале его использовали для транспортировки продукции урановой промышленности и нефтяных месторождений полуострова Мангышлак.

– В 80-е годы прошлого века перевалка сухих грузов через порт Актау не превышала 300 тыс. тонн.

– После того как в начале 90-х порт затопило, правительством РК было принято решение о его реконструкции. В 1999 году реконструкция была полностью завершена, а старый порт остался на глубине 6-8 метров.

– В 2014 году из морского порта Актау была отправлена первая партия зерна на казахстанском сухогрузе.

– Порт – это организация, которая не заинтересована в простаивании грузов. Чем быстрее мы их будем пропускать, тем больше будем зарабатывать. Естественно, при организации транзитных перевозок очень важно выдерживать сроки –

руках уже есть электронные версии документов, они начинают предвзятительно декларирование, уведомляют таможенно о количестве подходящих контейнеров.

В прошлые годы задержки с отправкой грузов были связаны с

– Несколько лет назад были проблемы с задержкой оформления, когда почти в девять раз увеличился объем паромных грузов – это были автомашины. Пришлось полностью пересмотреть всю процедуру оформления, и было создано «одно окно». Это дало увеличение приема грузов в два-три раза. Если раньше за сутки мы могли обработать максимум один паром, то после введения «одного окна» мы начали обрабатывать по три парома.

– Какие объемы экспорта-импорта идут через морской порт Актау?

– 90% грузов, которые идут через порт, – казахстанские. Конечно, 70–80% в общей доле перевозок занимает экспорт –

это приоритетные грузы, такие как зерно и нефть. В прошлом году их общий объем составил почти 2,9 млн тонн. Импорт же больше идет через паромы, а их получает порт Курык. Через нас идут стройматериалы из Ирана, в частности цемент – на рынки Казахстана, и продукты питания. Наша задача в том, чтобы увеличить количество транзитных грузов. Именно их привлечение из Европы в Китай и страны Юго-Восточной Азии должно стать драйвером нашего роста и позволит зарабатывать больше. Но для этого нужно создать достойную инфраструктуру, чтобы быстро, безопасно, выгодно эти грузы проходили как с севера на юг, так и с востока на запад и наоборот.

– Может ли в будущем порт Курык стать вашим серьезным конкурентом?

– Порт Курык – это специализированный порт, территории там достаточно большие. У нас вокруг порта территория вся занята, и расширить ее сложно, если, к примеру, делать выставочные пути для приема паромов. В будущем он, конечно, станет нам конкурентом – по мере развития сухогрузных нефтеналивных причалов, но пока этот порт только паромный комплекс.

– Дальнейшее развитие порта невозможно без поиска новых партнеров. Как решается эта задача?

– Сейчас активизировалось строительство в Узбекистане, а из Ирана идет цемент. Поэтому для узбекских клиентов мы разработали маршрут и активно их привлекаем. В прошлом году начали работать с компанией, которая перевозит из России калийные удобрения – раньше эти грузы ходили по другому маршруту. Но в связи с санкциями в отношении Ирана они вынуждены были остановить грузоперевозки. Но теперь переключаются на другие грузы химической промышленности и желают возить их через наш порт.

Мы работаем и с потенциальными клиентами, к примеру с карбомидным заводом в Туркменистане. Оттуда большую часть планируют отправлять на рынки Европы, но какую-то часть – в Казахстан и Среднюю Азию, Россию и Китай. Для них мы тоже прорабатываем маршрут и надеемся, что в этом году сможем перевезти уже около 100 тыс. тонн продукции. Одни из самых приоритетных партнеров – это международные контейнерные линии, которые сейчас везут свои грузы в Казахстан и Среднюю Азию через порты Санкт-Петербурга и Прибалтики.

В результате презентации наших маршрутов мы привлекли компанию «Mediterranean Shipping Company» (MSC) – вторую в мире по вместимости контейнеровозов. Уже в апреле она начинает перевозить контейнеры в направлении Алматы и Ташкента. В прошлом году был заключен меморандум о сотрудничестве с транспортной судоходной компанией CMA CGM со штаб-квартирой в Марселе, которая является самым крупным во Франции и третьим в мире морским контейнерным перевозчиком. Она намеревается использовать морской торговый порт Актау в качестве логистического хаба для импорта, экспорта и транзита контейнеров, погрузки и выгрузки судов.

– Какие экологические проблемы приходится решать в порту?

– Проблемных экологических вопросов у нас нет. У нас есть вся необходимая инфраструктура и оборудование для реагирования на разливы нефти. Что касается чистоты акватории, то идет ежедневный мониторинг, как с нашей стороны, так и со стороны государственных служб. Мы за этим строго следим, ведь не секрет, что для многих больших компаний, которые с нами работают, вопрос экологии является очень важным.

ДЕЛОВОЕ ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ
КУРСИВ | ЗАПАД

Газета издается с 20 сентября 2018 г.
Собственник: ТОО «Altesco Partners»
Адрес редакции: А15Е3В3, РК, г. Алматы, пр. Аль-Фараби, г. 7, б/д «Нурлы-Тайу», блок 5А, оп. 119
Тел./факс: +7 (727) 346 84 41
E-mail: kursiv@kursiv.kz

Генеральный директор/
главный редактор:
Марат КАИРБЕКОВ
m.kairbekov@kursiv.kz

Редакционный директор:
Александр ВОРОТНЦОВ
a.vorotnov@kursiv.kz

Выпускающие редакторы:
Мадия ТОРЕБАЕВА
m.torebaeva@kursiv.kz

Татьяна НИКОЛАЕВА
t.nikolaeva@kursiv.kz

Редактор кор. пункта
в западном регионе:
Танара СУХОМЛИНОВА
tshest@kursiv.kz

Редакция:
Алла ЗЛОБИНА
Диана ТАСЫМОВ
Александра КАЛАШНИКОВА
Ольга ЗОЛОТЫХ

Корреспондент в г. Атырау:
Тел. 8 (7122) 21 67 12

Корректорское бюро:
Вера АН
Светлана ПЫЛЫПЧЕНКО
Татьяна ТРОШЕНКО
Елена ШУМСКИХ

Аналитический отдел
Kursiv Research:
Айгуль ИБРАЕВА
Асель МУСАПИРОВА

Технический редактор:
Елена ТАРАСЕНКО

Фотографы:
Олег СПИВАК
Аскар АХМЕТУЛЛИН
Офелия ЖАКАЕВА

Дизайнеры:
Александр ИГИЗБАЕВ
Вячеслав БАТУРИН

Директор по развитию:
Танат КОЖИМАНОВ

Коммерческий директор:
Аида ТЕМЕРЖАНОВА
Тел. +7 (707) 333 14 11,
a.temerzhanova@kursiv.kz

Руководитель службы
по рекламе и PR:
Сабир АГАБЕК-ЗАДЕ
Тел. +7 (707) 950 88 88
s.agabek-zade@kursiv.kz

Служба распространения:
Рашид АБРАЛЛИТОВ
Тел. +7 (727) 346 84 41

Полные индексы:
для юридических лиц – 15138,
для физических лиц – 65138

Газета зарегистрирована
в Министерстве информации
и коммуникаций Республики Казахстан
Свидетельство о постановке на учет
№ 17446-Г, выдано 09 января 2019 г.
Отпечатано в типографии РПИК «Дэуір».
РК, г. Алматы, ул. Кадаянжова, 17
Тираж 1080 экз.

Кредит или облигация?

Малый бизнес ищет способы пробиться в тендеры нефтегазовых операторов

Заказы нефтегазовых операторов – самый привлекательный бизнес для многих предпринимателей. Это не только высокий, стабильный доход, но и возможность записаться в лигу профессиональных подрядчиков, услуги которых всегда востребованы. Но как добиться этого, если у компании нет большого опыта, но и серьезных финансовых возможностей, учитывая, что заказчик ставит самые жесткие условия?

Дулат ТАСЫМОВ

На высоких оборотах

Как сообщил в интервью «Курсиву» официальный представитель НПП «Атамекен» по взаимодействию с крупными нефтегазовыми операторами и развитию нефтесервиса Асылбек Джакиев, сейчас практически у всех казахстанских подрядчиков, участвующих в реализации нефтегазовых проектов, существуют проблемы с оборотными средствами. К сожалению, банки второго уровня не всегда идут навстречу предпринимателям.

«Недавно в НКОК состоялся форум с подрядчиками по аренде спецтехники. Представители заказчика сразу сказали, что оборот компании-претендента за последние три года должен быть не менее \$5 млн. Этим самым операторы говорят, что им необходима финансовая стабильность компании», – говорит г-н Джакиев.

С одной стороны, для операторов действительно важны безопасность и вовремя исполненный тендер. С другой стороны, для многих казахстанских компаний это проблема. У них могут быть опыт и возможности для исполнения условий тендера, но может не быть таких стабильных оборотов, считает собеседник «Курсива».

Поэтому, по мнению Асылбека Джакиева, здесь должны сыграть



Фото предоставлено Советом развития стратегических партнерств в нефтегазовой отрасли



«Если вы не сможете работать по какой-то схеме, но можете предложить альтернативный способ исполнения условий контракта, надо об этом говорить».

Вероника НИ,
менеджер финансовых операций НКОК

свою важную роль коммерческие банки, предоставив банковские гарантии. Используя различные финансовые инструменты, они могут обеспечить нефтесервисным компаниям участие в тендерах.

«Однако мы видим, что даже несмотря на наличие у компании твердого контракта с ТШО, НКОК или КПО б. в., банки не идут на какие-либо уступки, а обязательно требуют твердого залога. Но

у некоторых нефтесервисных компаний он может отсутствовать. Зато есть люди, техника и другие возможности для исполнения условий контракта», – поясняет г-н Джакиев.

Поэтому с целью обсуждения ряда наиболее важных вопросов и выработки взаимовыгодных условий в Атырау 9 апреля прошел форум с участием представителей банков второго уровня, нефтегазовых операторов и самих подрядных компаний.

Жесткие требования

Менеджер финансовых операций НКОК Вероника Ни, выступая на форуме, разъяснила некоторые детали стандартных условий контракта на оказание услуг оператору.

«У нас есть четыре вида банковских гарантий, по которым мы работаем с нашими подрядчиками: на предоплату, на успешное исполнение обязательств нашим подрядчиком, права удержания и материнской компании», – сообщила представитель НКОК.

При этом банк, предоставивший гарантию в тенге, должен

иметь минимальный рейтинг «В+» по данным таких независимых рейтинговых агентств, как Standard and Poor's, Moody's и Fitch Ratings. Также, помимо стандартного пакета страхового полиса, контракт с поставщиком НКОК имеет обязательное условие наличия дополнительного страхового покрытия в зависимости от вида услуг, которые предоставляет поставщик, и вида деятельности, которым он занимается на территории РК.

Это неполный перечень финансовых требований, предъявляемых к подрядчикам со стороны заказчика услуг. К слову, аналогичные условия ставят перед участниками тендеров ТШО и КПО б. в., о чем сообщили представители этих компаний, присутствовавшие на форуме.

На первый взгляд все выглядит довольно сложно. Уровень подготовки подрядчика и банка очень важны при работе с крупными операторами, отметила Вероника Ни.

«Важны и уровень финансовой грамотности, и то, насколько вы готовы при прохождении



«Несмотря на наличие у компании твердого контракта с ТШО, НКОК или КПО б. в., банки не идут на какие-либо уступки, а обязательно требуют твердого залога. Но у некоторых нефтесервисных компаний он может отсутствовать. Зато есть люди, техника и другие возможности для исполнения условий контракта».

Асылбек ДЖАКИЕВ,
официальный представитель НПП «Атамекен» по взаимодействию с крупными нефтегазовыми операторами и развитию нефтесервиса

тендерного процесса, насколько ознакомлены с нашими требованиями. При этом, если вы не сможете работать по какой-то схеме, но можете предложить альтернативный способ исполнения условий контракта, надо об этом говорить. А главное не надо бояться задавать вопросы, если что-то неясно», – посоветовала представитель НКОК.

Где деньги взять?

Между тем банки предлагают свои условия работы с подрядчиками. Так, ведущий банкир по направлению «Финансирование и развитие МСБ в Центральной Азии и Монголии» Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) Назар Талибджанов отметил, что одно из обязательных условий предоставления помощи субъектам малого и среднего бизнеса – аудированная финансовая отчетность компании по международному стандарту финансовой отчетности (МСФО), а также «жесткое соблюдение принципов социальной и экологической ответственности».

«До 10 млн евро мы даем на срок от трех до семи лет. Но мож-

но рассмотреть и другие сроки финансирования», – пояснил представитель международного банка. При этом финансирование ЕБРР может составлять до 35% от стоимости проекта, и в качестве обеспечения банк примет активы компании.

Однако банковские кредиты являются не единственным возможным источником получения денег. К примеру, управляющий директор по развитию бизнеса АО «Казахстанская фондовая биржа» (KASE) Кайрат Турмагамбетов предложил компаниям улучшить финансовые возможности, разместив свои облигации на фондовом рынке.

Он отметил, что традиционно, когда компаниям нужны деньги, они обращаются в банки. Но банки всегда требуют залог, а на фондовой бирже совсем иные условия пополнения собственного капитала.

«Для представителей малого и среднего бизнеса мы создали альтернативную площадку, где многие компании привлекают среднюю и малую капитализацию. Они могут разместить здесь свои акции или облигации. При этом условия очень мягкие. Практически, я думаю, у всех есть такая возможность. Главное, чтобы было желание открыть информацию о себе, о компании», – считает г-н Турмагамбетов.

Он объяснил, чем отличается выпуск облигаций от банковского кредита.

«Если вы берете банковский кредит, то вы обслуживаете его в течение всего срока погашения, то есть ежемесячно платите проценты плюс часть основного долга. А если вы выпустили облигацию на пять лет, то платите основную сумму в конце этих пяти лет. Частоту выплаты процентных ставок вы определяете сами», – объяснил спикер.

При этом он сообщил, что сегодня в республике немало людей, готовых через фондовый рынок инвестировать в ценные бумаги казахстанских компаний.

Удочка вместо рыбы

В Мангистауской области меценаты помогли запустить более 100 бизнес-проектов

Основным городом, где началась реализация проекта «Бизнес за три дня», был выбран Жанаозен. Именно здесь в последнее время наблюдалась сложная обстановка, когда десятки людей выходили к городским властям с требованием устроить их на работу. Теперь многие из них смогли запустить собственное дело.

Ольга ЗОЛОТЫХ

Успеть за три дня

Именно такой срок выбрали организаторы проекта, учитывая то, что сегодня немногие согласятся ждать месяц и более, переживать за одобрение кан-

дидатуры, ожидать закупки оборудования.

Идея проекта принадлежит бизнесвумен, казахстанскому модельеру Айжани Нурлановой. Она вышла на меценатов из числа состоявшихся и успешных предпринимателей с просьбой поддержать проект. На их средства и закупается все необходимое для начинающих предпринимателей.

«Когда мы презентовали проект, у многих потенциальных участников закрались сомнения, что не все могут получить кредит, что-то оставить под залог, другие переживали из-за испорченной кредитной истории. Но именно в этом проекте всего этого нет. Кредитная история – это глаза комиссии, которая выезжает к каждой конкретной семье и оценивает их условия», – рассказала

«Курсиву» руководитель проекта «Бизнес за три дня» Айжани Нурланова.

День первый. Комиссия, в состав которой входят руководитель проекта, бизнес-куратор, меценат и представитель акимата, оценивает каждого кандидата. Потенциальные участники проекта – многодетные семьи с низким достатком, матери, воспитывающие в одиночку четырех и более детей, а также многодетные семьи с детьми-инвалидами.

«С теми, кто подходит под условия проекта, мы очень долго беседуем, оцениваем, насколько человек способен вести бизнес», – рассказывает «Курсиву» г-жа Нурланова.

Затем участники проекта подписывают договор: если в течение месяца забросят начатое, то

обязуются возратить все, что им было предоставлено для старта собственного дела.

А предоставляют прошедшим отбор абсолютно все, что необходимо для каждого конкретного бизнеса. При этом денежные средства в чистом виде участники проекта на руки не получают. К примеру, для швейного дела меценаты закупают все необходимое оборудование, ткани, нитки и прочую мелочь и даже разрабатывают логотип будущей продукции. Для изготовления хлебобулочных или кондитерских изделий – печи, необходимый набор продуктов, вплоть до пекарского порошка. Всем этим занимаются во второй день.

На третий день участники проекта обязаны показать уже готовую или часть готовой продукции.

Помощь от меценатов

За месяц работы этой идеи уже реализовано более 100 бизнес-проектов. Среди предпринимателей те, кто занимается выпечкой, приготовлением различных холодных закусок, шитьем, изготовлением мебели, молочной продукции, сварочными работами, выращиванием домашней птицы и овощей в теплицах. Меценатов уже несколько десятков. Среди них – владелец строительного бизнеса Самат Мусабиев. Он поддержал проект одним из первых.

«Я считаю, что вместо того, чтобы человеку давать «рыбу», нужно дать ему «удочку», чтобы он почувствовал, что можно работать на себя. Могу сказать, что среди нас, меценатов, уже началась своеобразная гонка – у кого

бренд интереснее», – делится с «Курсивом» бизнесмен.

Многодетная мать из Жанаозена Сапаргуль Рисмухамбетова сначала подумала, что ее разыгрывают, предлагая участие в проекте. Теперь она владелица бизнеса по производству самсы. А бренд «Тенге самсасы» уже приносит ежедневный доход, составляющий в среднем 15 тыс. тенге. А вот Догдырхан Ерманова очень хорошо умеет шить. «Мне купили отличное оборудование, манекены, ткани, нитки, иголки. Я решила назвать свой бренд «Сауле» – в честь матери. Теперь только и успеваю принимать заказы», – рассказала она «Курсиву».

Презентация проекта недавно прошла в правительстве. Теперь опыт мангистаусцев планируют перенимать не только в регионах РК, но и в соседних странах.

Подозрительный субъект

<< 1

От хлора погибла рыба, обнаруженная уже в самой реке Урал.

«Мы проверили четыре компании, которые имели разрешение на сброс воды в реку Урал. Из них КГП «Атырау Су Арнасы» является единственным предприятием, которое осуществляет сброс в реку. Помимо нас проверку осуществляла и санитарная служба. Было выявлено определенное превышение по хлориду. Во второй декаде декабря нами было обнаружено превышение по хлориду именно на этом участке, в районе «Атырау Су Арнасы». Буквально 18 декабря они (предприятия – «Курсив») прекратились», – отметил другой

участник брифинга, заместитель председателя Комитета экологического регулирования и контроля Министерства энергетики РК Зулфухар Жолдасов.

Если виновного определяют

Несмотря на заверения представителей межведомственной комиссии, что следственные мероприятия еще не окончены и что виновников происшествия называть рано, озвученные данные подводят к мысли, что единственным подозреваемым может стать КГП «Атырау Су Арнасы», о котором говорил г-н Жолдасов.

Напомним, что учредителем КГП «Атырау Су Арнасы» является акимат города Атырау. Пред-

приятие подотчетно городскому отделу жилищно-коммунального хозяйства и занимается подготовкой и доставкой питьевой воды населению и хозяйствующим субъектам областного центра.

Если предприятие будет признано виновным, то это означает, что возмещение ущерба ляжет на плечи городской администрации. Тогда властям придется из казны выплатить в виде компенсации 1,2 млрд тенге ТОО «Луговской конный завод», потерявшему все поголовье осетровых, которых предприятие выращивало для коммерческих целей. Еще на сумму свыше 400 млн тенге был оценен ущерб, который понесло ОГКП «Урало-Атырауский осетровый завод», занимающе-

ся содержанием осетровых для восполнения их популяции в естественной среде по государственному заказу.

Придется ждать?

Между тем главный технолог КГП «Атырау Су Арнасы» Айгуль Арыстанова выразила недоверие выводам судебной экспертизы.

«Вначале говорили, что было превышение по хлориду. Теперь нам объясняют, что было превышение по хлору. Как это понять?» – спросила она представителя МВД.

Мухтар Кожаев, в свою очередь, ответил, что превышение хлора было зафиксировано в пробах воды, которые отбирались с

момента обнаружения погибшей рыбы.

«Пока мы не называем виновным «Атырау Су Арнасы». Конкретное решение мы примем, когда получим второй результат судебной экспертизы», – уточнил он.

Вместе с тем участвовавший в брифинге депутат Сената от Атырауской области Сарсенбай Енсеменов рассказал, что специально ездил в Алматы и разговаривал со специалистами центра судебной экспертизы. «Так вот, они мне сказали, что для полного анализа они имеют право продлить срок проведения анализа до полутора лет», – заметил депутат и обратился к государственным органам и общественности ре-

гиона с просьбой высказать свои рекомендации и предложения в связи с гибелью рыбы и в ситуации по обмелению Урала. Депутат считает, что необходимо на законодательном уровне предотвращать такие происшествия и работать над улучшением состояния окружающей среды.

Вместе с тем стоит отметить, что затягивать исследования не в интересах участников данной истории. По крайней мере, представитель МВД Мухтар Кожаев утверждает, что результаты будут озвучены уже в ближайшее время. А по словам г-на Жолдасова, акимату области уже дано задание разработать комплексный план по оздоровлению экологии региона.

АКТУАЛЬНО

Закон симпатий и вопросов

Почему у супермаркетов забрали бонусы и зачем маркировать импорт?

2 апреля президент Касым-Жомарт Токаев подписал закон об изменениях в законодательных актах, призванных улучшить развитие казахстанского бизнеса. За последние годы это седьмой пакет поправок, направленных на совершенствование этой сферы. И, пожалуй, один из немногих законов, который, как выяснилось, вызывает большие симпатии, оставляя при этом и вопросы. «Курсив» изучил самые «народные» и спорные поправки.

Алла ЗЛОБИНА

Попасть бы в десятку

Седьмой пакет поправок по проведению реформ в бизнес-среде реализован в рамках рейтинга «Doing Business» – «Ведение бизнеса». Это исследование Всемирного банка в 190 странах мира на основе 10 индикаторов, которые показывают, насколько просто осуществлять предпринимательскую деятельность. В разработке Закона «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты РК по вопросам развития бизнес-среды и регулирования торговой деятельности» участвовали практически все госорганы и НПО. Часть новых механизмов в пилотном режиме отрабатывалась в регионах.

Одним из лучших изменений директор Республиканского Центра помощи предпринимателям Дмитрий Казанцев считает увеличение порога оборотов по НДС для ИП.

«Когда мы это обсуждали в рабочей группе, до последнего не верил, что эти поправки примут. Потому что почти в 4,5 раза предлагали увеличить порог оборотов для «упрощенки» и для тех, кто использует трехкомпонентную систему – онлайн-кассу, пост-терминал, электронную систему учета реализации товаров и услуг», – сказал г-н Казанцев в комментариях «Курсиву». Эксперт убежден, что у большого числа предпринимателей есть

желание работать легально, особенно в торговле, но их пугает вероятность легализации своих оборотов, «слететь с «упрощенки» и встать на НДС.

«Встать на НДС – значит перейти на общий режим. Это очень критично – совсем другие налоги, и бизнес становится убыточным. Поэтому, увеличив порог оборотов, государство сделало большой шаг навстречу МСБ», – считает глава Центра.

Государство вернет бизнесу 31 млрд тенге

Поправки коснулись самой обсуждаемой темы в бизнес-среде – перехода на онлайн-контрольно-кассовые машины (ОККМ). Напомним, недовольство предпринимателей вызвала высокая стоимость аппаратов: от 60 тыс. до 70 тыс. тенге. Теперь закон предусматривает механизм возврата этих затрат. Если предприниматель потратился на онлайн-ОККМ или трехкомпонентную систему, ему будет снижена сумма налога, но не более 60 тыс. тенге или не более 50% от исчисленной суммы ИПН.

«Впервые в своей практике вижу, чтобы государство шло на такие уступки. Колоссальные деньги недополучит бюджет. Например, в 2019 году, по официальным данным, 520 тыс. предпринимателей должны поменять старые ККМ на онлайн-кассы. Умножим на 60 тыс. тенге, получается 31,2 (!) млрд тенге», – говорит г-н Казанцев.

Новый закон предусматривает внесение изменений в 57 правовых актов, из которых 11 – кодексы и 46 – законы, всего около 700 поправок.

Еще одной поправкой в законодательные акты могут заинтересоваться правозащитники. Отныне доступ к сведениям о наличии или отсутствии обременения (залога) движимого имущества будет публичным – согласие залогодателя или залогодержателя спрашивать не будут. Г-н Казанцев считает: вопрос больше относится к бухгалтерской сфере.

«Здесь никакой тайны нет. Зато когда совершаются сделки,



Фото: Георгий СЕМЕНОВ

Расходы предпринимателей на онлайн-ОККМ или трехкомпонентную систему будут компенсироваться за счет снижения суммы индивидуального подоходного налога.

тратится уйма времени на то, чтобы получить эту справку. А так бизнес экономит время и исключает бюрократию», – уточняет собеседник «Курсива».

Магазинчик? Без проблем!

Для малого бизнеса станет проще открыть свой магазин в жилом доме. Тут упрощена процедура оформления.

«Регистрацию торговых точек мы уже год практикуем в упрощенной форме. В онлайн-режиме предприниматель может уведомить налоговиков об открытии, и ему высылается разрешение. Упрощение больше касается разрешительных процедур в процессе выбора места, получения согласия различных госорганов», – пояснила «Курсиву» руководитель отдела контроля качества госуслуг управления государственных доходов Уралска Оксана Нигметуллина.

Ожидается, что новые поправки дадут толчок и набирающей популярность выездной торговле. Но утверждать маршруты для «торговли на колесах» будут акиматы. Ранее местные исполнительные органы предоставляли только стационарные точки торговли.

О бонусах и торговле в Интернете

Также с 2019 года введен запрет на взимание торговыми сетями вознаграждений – ретро-бонусов с поставщиков социальных значимых продовольственных товаров (СЗПТ). Сайт МНЭ сообщает: цель поправок – улучшить доступ отечественных производителей к торговым сетям. На остальные продтовары введен лимит по вознаграждению до 5%.

В этой поправке Дмитрий Казанцев видит элемент благотворительности: государство предлагает не играть на социально значимых товарах. Речь идет только о супер- и гипермаркетах. «Тут есть проблематика: МСБ тяжело влиться в крупную торговую сеть – стать поставщиком того или иного товара. Там, помимо ретро-бонусов, действует еще ряд требований: кто-то за полку платит, кто-то за размещение товаров, за консигнацию. А ретро-бонусы откуда возмещаются? С потребителя – их включают в стоимость товара. Поэтому если с СЗПТ уберут 5–10% ретро-бонусов, значит, на столько же этот товар и подешевеет», – объясняет г-н Казанцев.

Он полагает, что идея ущемления бизнеса в плане маркетинга была бы очевидна, если бы это правило распространялось на все товары. Поэтому и эту поправку правозащитник считает положительным моментом.

Для торгующих через Интернет тоже есть новости. Правила игры тут еще не сложились, и чтобы оптимизировать ее развитие, законодатель упростил процедуру таможенного декларирования



«Говорит, что за год весь импорт перейдет на маркировку, рано. Думаю, лет пять уйдет на это. Думаю, будет «бить» точно – по тем товарам, где масштабы проблемы действительно большие».

Дмитрий КАЗАНЦЕВ,
директор Республиканского Центра помощи предпринимателям

– можно использовать почтовые документы в качестве декларации. Ввели термин «электронная коммерция», а субъектов электронной торговли разграничили. Не остались без защиты и потребители. Закреплен принцип защиты их интересов, который будет не ниже уровня защиты, предусмотренного Законом «О торговой деятельности». Например, директор департамента регулирования торговой деятельности МНЭ РК Айжан Бижанова, давая разъяснения этих норм республиканским СМИ, сказала: «Заказанный через Интернет товар невозможно физически оценить – возникают сложности возврата или обмена покупки. Поэтому на товары, приобретенные в рамках электронной коммерции, например, теперь распространяются все требования по возможности их возврата в течение 14 дней».

Все под маркировку?

Борьба с теневой экономикой также нашла отражение в законе. Например, решить проблемы с контрафактной продукцией поможет их маркировка. Какие именно товары нужно маркировать, будет

решать правительство. В обсуждении примут участие и предприниматели. Для составления перечня будут обязательны результаты АРВ – «аналитической процедуры сопоставления выгод и затрат от вводимого регуляторного инструмента» – и положительный пример «пилота».

«С разных трибун не раз говорилось, что из Китая, Турции, Европы в Казахстан по «серым» схемам завозятся большие объемы товаров. Если смотреть с точки зрения выхода бизнеса из тени, то маркировка – правильное решение. Взять хотя бы повседневную одежду – почти вся завозится по «серым» схемам. Но возмущение предпринимателей будет однозначно: столько лет так работать и вдруг... Конечно, мы все понимаем: если ввозить все это официально, плата необходимых сборов и пошлины, одежда подорожает. Конечно, эта норма скажется в первую очередь на потребителях – однозначно будет подорожание товаров», – говорит Дмитрий Казанцев.

Эксперт считает, что бизнес на себя эти расходы не возьмет. А сама норма имеет две стороны: по потребителю ударит ценами, но для государства необходима, потому что «вечно закрывать глаза на «серые» поставки невозможно».

«Этот вопрос полностью отрабатывает НПП «Атамекен». Наш Центр тоже входит в рабочую группу, и мы встречаемся с бизнесом за круглыми столами по вопросам маркировки. Конечно, вопрос будет обсуждаться поэтапно. Говорить, что за год весь импорт перейдет на маркировку, рано. Думаю, лет пять уйдет на это», – считает собеседник.

В первую очередь, по его мнению, в перечень войдет импорт обуви, так как это огромные объемы.

«То есть, думаю, будет «бить» точно – по тем товарам, где масштабы проблемы действительно большие», – заключил директор Центра помощи предпринимателям.

ЗАКОН ПРЕСЛЕДУЕТ СЛЕДУЮЩИЕ ЦЕЛИ:

- Создание благоприятных условий для бизнеса и привлечение инвестиций в сферу торговли
- Усиление налогового и таможенного администрирования
- Продвижение электронной и биржевой торговли, торговли в сфере АПК
- Продвижение внешнеторговой деятельности с государствами - членами ЕАЭС
- Борьба с теневым оборотом в экономике посредством развития безналичных платежей и введения системы маркировки и прослеживаемости товаров
- Улучшение бизнес-климата, оценку которому дает международный рейтинг «Doing Business»
- Усиление деятельности антимонопольного органа и защиты прав потребителей
- Совершенствование судебных взаимоотношений бизнеса и госструктур

То яма, то канава

<< 1

2 ноября 2018 года заказчиком работ в комиссионном порядке был составлен дефектный акт, выявлены следующие дефекты: отшелушивание верхнего слоя автомобильной дороги, выбоины. «Поскольку наличие дефектов подтверждается материалами дела, договором предоставлена гарантия качества на выполненные работы, срок которой не истек, специализированный межрайонный экономический суд Актюбинской области решением от 22 ноября 2018 года обязал ответчика устранить недостатки по договору о государ-

ственных закупках», – сообщили в ответе на запрос «Курсива» в пресс-службе Актюбинского областного суда.

Добровольно-принудительно

Вступило в законную силу и решение в отношении компании, ремонтировавшей мостовой переход по улице Сатпаева в районе госплемстанции, на общую сумму свыше 89 млн тенге. Договор о проведении работ отдел пассажирского транспорта и автодорог заключил с ТОО «Транс-МостГрупп» в октябре 2017 года. Через два месяца объект принял

в эксплуатацию. А спустя почти год, 23 октября 2018 года, между сторонами был составлен и подписан дефектный акт, из которого следует, что в ходе осмотра объекта выявлены следующие дефекты: на подходах к мосту с обеих сторон образовались просадки дорожного полотна, бездонные ямки, предназначенные проектом для водоотведения, частично разрушены.

Ответчиком предоставлено истцу гарантийное письмо об устранении замечаний по дефектному акту в срок до 10 ноября прошлого года. Затем, согласно акту об устранении замечаний от 21 ноября 2018

года, подписанному ответчиком в одностороннем порядке, приемка устранения замечаний была отложена на 28 ноября, сообщили «Курсиву» в пресс-службе областного суда.

В итоге 21 ноября прошлого года было вынесено решение, в соответствии с которым суд обязал подрядчика устранить выявленные дефекты.

Виновата погода?

В настоящее время отделом пассажирского транспорта и автодорог города Актюбе даны уведомления нескольким подрядным организациям об устра-

нении недостатков, выявленных в ремонте 10 городских улиц. Компании согласились устранить их за свой счет. В частности, нарекания у актюбинцев вызвало состояние асфальтового покрытия на мосту в 5-м микрорайоне, который сдали в эксплуатацию осенью прошлого года. Как отметил Руслан Торекали, данный объект является переходящим, завершение его строительства планируется в этом году, поэтому образовавшиеся ямы подрядчик устранит.

Между тем основными причинами быстрого разрушения асфальтового покрытия городские власти называют климатические

условия и отсутствие ливневых стоков. В настоящее время в Актюбе на 62 улицах требуется проведение ямочного ремонта.

«Когда дороги делаем, все лабораторно проверяется – материал, качество асфальта. Все соответствует нормам. Значит, здесь вопрос не в качестве асфальта. У нас климат резко континентальный и существуют проблемы с ливневой канализацией», – резюмировал в ходе пресс-конференции замкаима города Ибраим Кузбаев. В этом году городские власти планируют произвести строительство ливневых в 11-м и 12-м микрорайонах и по проспекту Санкибай батыра.