

«Газпром» купит электростанции в Германии

ПАВЕЛ АРАБОВ

Монополия собирается покупать в Европе работающие на газе электростанции, чтобы зарабатывать сначала на продаже им газа, а затем — на реализации выработанной электроэнергии. Покупать российский газ эти ТЭЦ смогут дешевле, чем остальные.

«Мы изучаем целый ряд возможностей для вхождения в проекты, которые позволят нам создать дополнительный спрос на наш газ и получать дополнительные доходы от продажи электроэнергии. Параметры контрактов на поставку газа применительно к этим проектам будут модернизированы с учетом конкретных условий», — объявил акционером председатель правления «Газпрома» Алексей Миллер в четверг на годовом собрании.

Переговоры о получении долей в электростанциях в обмен на снижение цен идут с несколькими европейскими компаниями. Но больше всего российский концерн заинтересован в покупке генерирующих мощностей в Германии, пояснил официальный представитель «Газпрома» Сергей Куприянов. Возможно, электростанции будут строиться совместно с немецким энергетическим концерном E.ON, говорили руководители «Газпрома».

Германия стала еще более привлекательной для «Газпрома» после того, как местное правительство решило отказаться от атомной энергии после аварии на «Фукусиме». Сейчас АЭС зарабатывают примерно 23% всей электроэнергии в ФРГ, и, чтобы их заменить, придется построить новые электростанции, работающие на традиционных видах топлива, прежде всего газе.

За счет чего и насколько готов «Газпром» «уронить» цены, в компании не говорят. Однако известно, что цена газа для конечного потребителя в ФРГ примерно в равных пропорциях складывается из цены на поставляемое из России топливо, налогов и маржи (или прибыли) посредника-импортера. Миллер только сказал, что «Газпром» от того, что будет поставлять топливо некоторым электростанциям дешевле, ничего не потеряет. «Газпром» сможет поставлять несколько миллиардов кубометров дешевого газа в год, считают эксперты. «Одна электростанция мощностью 600 мегаватт в год потребляет более миллиарда кубометров газа. В итоге объем будет зависеть от количества станций, доли в которых получат «Газпром», — говорит президент группы компаний «ГазЭнергоСтрой» Сергей Чернин.

Продолжение на стр. 03

Общественная палата хочет ликвидировать ЕГЭ в школах

Экзамен будут проводить без учителей и записывать на видео, если предложения пройдут



Чтобы избежать многочисленных нарушений при ЕГЭ, эксперты предлагают разделить экзамен от школы

НАТАЛЬЯ ГРАНИНА

На заседании «круглого стола» по проблемам ЕГЭ-2011 члены Общественной палаты составили пакет предложений о преобразовании Единого госэкзамена. Призвав, что идея независимого тестирования прогрессивная, в ее исполнении общественники нашли много «червоточин». Эксперты требуют предусмотреть в Уголовном и Административ-

ном кодексах ответственность за нарушения при ЕГЭ, устранить учителей от организации процесса, разделить экзамен на два уровня сложности и записывать на видео все этапы тестирования.

Все новшества будут рассмотрены 19 июля на заседании комиссии по совершенствованию ЕГЭ при президенте.

— Десять лет назад, когда экзамен вводился, его подде-

рживали 50% россиян, а сейчас только треть, — заявил ректор Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ) Ярослав Кузьминов. — Благодаря ЕГЭ доля провинциальных студентов в престижных столичных вузах выросла вдвое, объем коррупции при поступлении с 10 млрд упал до 1,5 млрд. Но недостатки все дискредитируют.

Первым делом эксперты предлагают разделить экзамен от школы. Сейчас результаты ЕГЭ применяются для оценки качества работы педагогов. Естественно, последние любыми способами стараются добиваться высоких показателей. Организаторам процесса аттестации необходимо сделать независимых людей.

Продолжение на стр. 02

Повстанцы смеются над Каддафи

ОРХАН ДЖЕМАЛЬ, МАРАТ САЙЧЕНКО (ФОТО)

По всей Мисурате висят плакаты — карикатурно отфотошопленный Муамар Каддафи вопрошает: «Вы кто?». Он действительно в одной из публичных речей (а оратор он превосходный) бросил этот риторический вопрос, мол, знать не знаю, что за шпана там бузит.

На плакате ему отвечает некое условно набросанный арабский красавец: «Мы Мисурата!»

«Красавец» не просто абстрактный житель этого города, это портрет Рамадана Свехли — героя антиколониальной борьбы

с итальянцами. Рамадан Свехли был 100 лет назад лидером местного сопротивления и считается национальным героем наряду с Омаром Мухтаром, возглавлявшим тогда борьбу с итальянцами в восточной Ливии.

«Ливия — змея, а Мисурата голова ее», — говорили в те времена итальянцы. В общем, горю с теми еще традициями, а Свехли одна из самых больших и влиятельных семей Мисураты. Они традиционно недолго любили Каддафи, и теперь один из потомков Рамадана, Сахдун Свехли, считается тут наиболее дерзким полевым командиром.

Продолжение на стр. 06



На боевое патрулирование здесь ездят на личных машинах

Шарапова проиграла в финале

АНДРЕЙ СЕМЬЯНИНОВ

Марии Шараповой не удалось во второй раз выиграть Уимблдон. Россиянка уступила чешке Петре Квитовой со счетом 3:6, 4:6. До финала все шло отлично, но в самый последний день женского турнира Шараповой попалась соперница, которая стремительно врывается в элиту мирового тенниса и готовится установить там свои порядки.

Новую чемпионку Уимблдона еще по ходу турнира многие сравнивали со знаменитой предшественницей и соотечественницей Мартиной Навратиловой. Петра Квитова, кажется, понимала, чего от нее хотят. На любой вопрос о ее первых шагах в теннисе — а их по мере продвижения к финалу становилось все больше — Петра вспоминала детские трансляции Уимблдона и игру знаменитой Мартины, на которую ей так хотелось быть в теннисном плане похожей...

Тут у спрашивающего должен был наступить конгнитивный диссонанс, так как Петра Квитова родилась 8 марта 1990 года, а Мартина Навратилова в 1990 году как раз выиграла свой 18-й и последний турнир «Большого шлема» в одиночном разряде.

Продолжение на стр. 12

Государственная услуга стоит 25 рублей

МАРИНА АНДРЕЕВА, ОКСАНА НОВОЖЕНИНА

Минэкономразвития согласовало с Минфином и Минкомсвязью финансово-экономическое обоснование проекта «Универсальная электронная карта» (УЭК), рассказал «Известиям» директор департамента инновационного развития и корпоративного управления Минэкономразвития Иван Осколков.

Внедрение универсального носителя, который одновременно служил бы для идентификации личности, мог бы нести другую персональную информацию, служить доступом к дистанционным государственным и коммерческим услугам, планируются начать с 2012 года. Не до конца проясненным остается пока самый главный вопрос — о размере тарифов. То есть той комиссии, которую будут выплачивать поставщики госуслуг участникам проекта, которые обеспечат доступ к этим самым услугам. Однако Иван Осколков относительно величины тарифов высказался не очень конкретно:

— Решение вопроса о конкретной величине компенсации будут принимать субъекты федерации. С одной стороны, эти решения будут зависеть от размера необходимых инвестиций и динамики внедрения проекта в регионе, а с другой — от размера экономической выгоды субъекта. Подразумевается, что главными бенефициарами

проекта внедрения УЭК после граждан будут именно субъекты федерации, которые сэкономят значительную часть своего бюджета при переходе на оказание услуг в электронном виде и более точный их учет.

Однако, по информации «Известий», ориентир для регионов МЭР все-таки установил — 24,79 рубля. Исключение составят услуги транспортных. Им придется компенсировать всего 10 копеек с поездки, если она осуществлена по электронной карте. Есть расчеты, что за восемь лет эти рубли и копейки должны вылиться в более чем 136 млрд рублей при расходах участников (на условиях софинансирования) в 68 млрд рублей. Вопрос в том, как эти средства будут делиться между участниками.

— Пока еще неясна модель оплаты за услугу, — говорит руководитель департамента картографического и информационного бизнеса банка «Уралсиб» Игорь Чучкин. — Каким образом компенсации будут поступать каждому конкретному участнику процесса? Будут ли они выплачиваться напрямую или через Федеральную уполномоченную организацию (ФУО)?

Возможно, именно поэтому большинство банков не спешат вставать под знамена УЭК, хотя одноименное акционерное общество утверждает, что на данный момент более 80 организаций высказало желание присоединиться к проекту.

По мнению бизнес-аналитика «КСК Групп» Надежды Кожуховой, сомнительно, чтобы проект оказался для банков рентабельным. Такое же предположение высказал и зампрединправления банка «Авангард» Валерий Торхов. Он считает, что дивиденды от участия скорее будут нематериальными.

— Банки могут получить доступ к долгосрочным ресурсам, — говорит Торхов.

Непонятно еще и то, за что биться. До 2012-го осталось менее полугода, а инфраструктура для реализации проекта не совсем готова. Единственная инфраструктура, которая имеется, подготовлена «Ростелекомом» в рамках другого проекта — «электронное правительство». Поэтому предложено использовать ее и для внедрения УЭК в субъектах.

Рекомендация эта выглядит парадоксальной, поскольку степень готовности инфраструктуры «электронного правительства» тоже неоднородна по регионам. Но даже и на федеральном уровне, по информации «Известий», из 400 государственных, 1600 региональных и муниципальных услуг только 130 доступны интерактивно, без необходимости лично обращаться в госорганы.

По словам Ивана Осколкова, количество услуг, которые будут предоставляться по УЭК, сначала действительно будет ограничено, но постепенно будет увеличиваться.

Продолжение на стр. 02

Автомобилей — больше, выбросов — меньше

МАЙЯ ЗАГОРЦЕВА, АЛЕКСАНДРА КОСТОКОВА

По данным Росстата, объем вредных автомобильных выбросов в минувшем году сократился на 14% по сравнению с 2005 годом (13,2 млн т против 15,4 млн т). Сильнее всего — на четверть — уменьшился объем летучих органических соединений. Сокращение выбросов оксида углерода за пять лет составило 16%, оксидов азота — менее 3%. В результате вклад автотранспорта в загрязнение атмосферы снизился с 43 до 41%.

Уменьшение вредного воздействия на окружающую среду происходит на фоне быстрого роста автопарка. За последнюю пятилетку число легковушек, автобусов и грузовиков выросло в Рос-

сии более чем на 30%, в том числе парк личного транспорта — на 35%. На Москву, где сосредоточена десятая часть автопарка страны, приходится не более 7% вредных выбросов.

Эксперты не удивляются подобной динамике. «Автомобили становятся более экологичными. Несмотря на то что суммарная доля выбросов в атмосферу только увеличивается, доля вредных веществ становится меньше. Основная масса машин, поступающих в продажу, соответствует европейским стандартам Euro 4 и Euro 5. Это в 3–4 раза меньше, чем было при стандартах Euro 1 и Euro 2, действующих еще 5 лет назад», — пояснил «Известиям» генеральный директор аналитического агентства «Автостат» Сергей Целиков.

