

Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова



Географический факультет



СЭГЭС
кафедра
социально-экономической географии
зарубежных стран

Отчёт по результатам зимней экспедиции
научного студенческого общества по теме:

**Трансграничное взаимодействие как фактор разрядки и нейтрализации политических конфликтов
(на примере Молдовы и Приднестровья)**



Выполнили:

Белова Е.Д., Бражалович Ф.Л., Гладкий А.С., Ключников М.И., Кульчитский Н.А., Корюхин Д.А., Мамкин В.В.* (каф. метеорологии и климатологии), Мамыркин Г.Д., Никогосян К.С., Пайлеваян Е.С., Подосинников И.С. (аспирант 1 г.о.), Рачев П.А., Туров Н.Л.* (ф-т Географии и геоэкологии СПбГУ), Хусаинова А.С., Шамало А.А. (1 курс), Ширыборов М.А., Щепинова А.М.

*- вне списка

Руководители:

н.с. С.В. Рогачев
к.г.н., н.с. С.Г. Павлюк
к.г.н., н.с. Ф.А. Попов*

Москва, 2014

Содержание

Введение	3
Глава 1. Молдо-приднестровская граница	5
1.1. Феномен молдо-приднестровской фактической границы.....	5
1.2. Методика исследования	6
Глава 2. Трансграничное взаимодействие сторон	11
2.1. Ключевые трансграничные коридоры, связующие Молдову и Приднестровье	11
2.2. Взаимодействие в социальной и культурной сферах	12
2.3. Взаимодействие в экономической сфере	15
2.4. Взаимодействие в спортивной сфере	18
2.5. Взаимодействие в сфере транспорта	19
2.6. Взаимодействие в сфере связи и телекоммуникаций	24
2.7. Военно-политическое взаимодействие сторон. Роль объединённой контрольной комиссии и совместных миротворческих сил в поддержании мира и урегулировании приднестровского конфликта	25
3. Сопоставление разделенных городов по некоторым критериям проницаемости границы	27
Заключение	30



Фото с некоторых экспертных встреч:

1 – с главой Приднестровья Е.В.Шевчуком;

2 – с Председателем Верховного Совета Приднестровья, д.г.н. М.П.Бурлой;

3 – со ст. воен. начальником российского миротворческого контингента п-ком В.В.Ближенским;

4 – с Председателем районного совета Дубоссарского района Республики Молдова Г.Поличинским.

Введение

Непризнанные де-юре государства – де-факто реальность современной политической карты мира. В конце XX – начале XXI века их число резко увеличилось, сразу несколько таких политико-административных образований появились на постсоветском пространстве. Официальная статистика включает их территорию, население и экономические показатели в состав государства, в которые они входят, согласно международному праву. Однако обычно эти данные весьма условны и являются следствием прогнозирования, а не реального «полевого» сбора или переписи. На современных картах социально-экономических показателей возникают своеобразные «белые пятна», на которых разве что не написано «здесь живут драконы», что довольно странно смотрится в век тотальной информатизации. Таким образом, изучение этих государств – **актуальная** задача современной социально-экономической и политической географии.

Так сложилось, что подавляющее большинство исследований непризнанных государств – политического и даже геополитического характера. И это вполне объяснимо. Непризнанное государство – субъект в трансформации. Если брать метафору из биологии, то это эдакая стадия куколки, где происходит полное превращение и перестройка государственного организма. Причем, как и в «биологическом» варианте в этой переходной форме нельзя оставаться долго (по крайней мере, это весьма неудобно для экономики и населения территории). Поэтому всех, прежде всего, интересует, а какая бабочка из этой куколки получится. Цвета какого флага будут на её крыльях.

Однако нас интересует **социально-экономическая составляющая** существования непризнанных государств. Не «куда они хотят» в политическом отношении, а «как они живут» в социально-экономическом и просто бытовом плане. И как непризнанные государства и их жители взаимодействуют с соседями, прежде всего с де-факто «метрополией», от которого непризнанное государство и отделилось. Исходя из этих соображений, **объектом** нашего исследования мы избрали фактическую границу, разделяющую Республику Молдова и непризнанную Приднестровскую Молдавскую Республику (ПМР).

В свете последних событий, связанных с «Евромайданом» в Киеве в феврале-марте 2014 г. и с присоединением Крыма к России, со стороны Украины в одностороннем порядке резко ужесточён контроль на границе Одесской области и Приднестровья; что, вкупе с новыми экономическими «требованиями» Молдовы, фактически ознаменовало очередной виток экономической и политической блокады региона. Эти события в очередной раз «напомнили» миру о существовании Приднестровья и проблемах простых приднестровцев.

Выбор именно этого примера конфликта неслучаен. Почти всегда границы между двумя сторонами в конфликте (при условии функционирования непризнанного государства) – зоны повышенной напряжённости. Иногда это, фактически, – зона боевых действий. Функция у такой границы исключительно барьерная. Контакты между сторонами конфликта здесь либо полностью отсутствуют (Нагорный Карабах, Южная Осетия), либо сведены к минимуму (Абхазия). Как правило, пересекать эти границы запрещено для жителей третьих стран, а часто – и для жителей сторон конфликта (кроме жителей приграничных районов). Там же, где граница открыта (Косово, Северный Кипр), особых социально-экономических контактов не происходит. В Северном Кипре трансграничное взаимодействие, в основном, имеет культурно-туристический характер; а в Косово, если считать линией конфликта не «официальную» границу непризнанной Республики Косово, а границу проживания сербского и албанского этносов (проходящую, в том числе по реке Ибар в городе Косовска-Митровица), – трансграничные контакты также весьма редуцированы.

Таким образом, молдо-приднестровская граница – уникальный пример, линия конфликта остаётся открытой и проницаемой для двустороннего взаимодействия. **Цель** нашей экспедиции – исследование подобного трансграничного взаимодействия. Причём исследование взаимодействия как «сверху» (контакты между государственными и административ-

ными структурами, предприятиями и организациями), так и «снизу» (контакты между жителями, проживающими по обе стороны границы).

Среди **задач** экспедиции были поставлены:

- выявление и анализ примеров трансграничного взаимодействия в экономической, социальной, культурной и спортивной сферах;
- изучение особенностей трансграничного взаимодействия населения в «пограничных» населенных пунктах и анклавах по обе стороны границы;
- исследование роли российского миротворческого контингента в поддержании мира и урегулировании конфликта.

По **методике** исследование было разделено на три блока (каждой занималась отдельная группа): интервьюирование, городские полевые (микрореографические) исследования и транспортные исследования. Были проведены многочисленные встречи и интервью как с представителями органов власти на «верхнем» и «низовом» уровнях (в т.ч. встреча с президентом ПМР Е.В. Шевчуком), так и с представителями научного и экспертного сообщества. Городские полевые исследования проводились в Кишинёве, Тирасполе, Бендерах, Варнице и Дубоссарах. Транспортные исследования проводились как в вышеозначенных городах, так и на основных автомагистралях вблизи пограничных КПП.

Результаты исследования опровергли нашу изначальную гипотезу и стали достаточно неожиданными для исследователей. Трансграничное взаимодействие не только существует, но и активно происходит во всех изученных сферах (экономической, культурной, спортивной и т.д.) Контрастным оказалось видение ситуации с точки зрения официальных властей в сравнении с точкой зрения акторов на «низовом» уровне: простых жителей, предпринимателей и т.п. Почти все встречи «в верхах» начинались с фразы: «**Трансграничного сотрудничества нет и быть не может**». Однако в процессе исследования выяснялось, что на бытовом уровне население и экономика обоих берегов Днестра тесно переплетены. Жители Молдовы регистрируются в ПМР, чтобы получать пенсии, а жители ПМР ездят в Молдову за медицинской помощью. Жители Кишинёва ездят в Тирасполь болеть за тираспольский футбольный клуб «Шериф» (который, кстати, выступает в европейских турнирах под флагом Молдовы), а жители Тирасполя учатся в кишиневских ВУЗах. Несмотря на барьерную роль границы, жители обеих сторон ездят друг к другу на работу, правоохранительные органы вынуждены налаживать трансграничное сотрудничество, проводятся спортивные соревнования и т.д. Более того, в явно затруднительном положении, в которое ставит жителей граница, они «ухищряются» находить свои плюсы. Например, многие жители Молдовы предпочитают ставить на учёт свои автомобили в ПМР, где эта процедура стоит дешевле и можно получить номера на весьма возрастную машину (в Молдове не ставят на учёт авто старше семи лет).

Другими словами, жители по обе стороны конфликта продолжают жить и взаимодействовать «вопреки» сохраняющемуся противостоянию между властями. А это, безусловно, – фактор разрядки и снижения напряжённости в регионе. А, возможно, в перспективе – фундамент урегулирования конфликта.

1. Молдо-приднестровская граница

1.1. Феномен молдо-приднестровской фактической границы

На основном своем протяжении фактическая граница и граница административная (с точки зрения Молдовы) или государственная (с точки зрения ПМР) между собственно Молдовой и Приднестровьем совпадает и проходит по реке Днестр. Однако территория Приднестровья (АТЕ «Левобережье Днестра») с точки зрения законодательства Республики Молдова имеет одни границы; территория, на которую претендует непризнанная Приднестровская Молдавская Республика – другие; реальная же линия разграничения на ряде участков ни тем, ни другим границам не соответствует. Таким образом, важно разобраться, что именно в данной работе понимается под «фактической границей Молдовы и Приднестровья».

Согласно закону «Об административно-территориальном устройстве Республики Молдова» в состав административно-территориальных единиц (АТЕ) Левобережья Днестра, которым могут быть предоставлены особые условия автономии, входят 147 населенных пунктов Приднестровья. Однако в эти населенные пункты НЕ включаются территории-анклавы, расположенные на левобережье Днестра, но сейчас де-факто подконтрольные Молдове: села Кошница, Пырыта, Погребя, Дороцкая, Кочиеры, Новая Моловата (включая Роги) и Васильевка (Дубоссарский район РМ), а также примыкающие к ним участки сельхозугодий на территории, подконтрольной ПМР (см. рис.1). Село Коржево – пригород Дубоссар – фактически находится под «двойным управлением» РМ и ПМР, потому реальную линию разграничения провести здесь крайне сложно.

В состав АТЕ Левобережья Днестра, согласно молдавскому законодательству, также НЕ включаются никакие территории на правобережье, даже те, что сейчас де-факто подконтрольны ПМР: город Бендеры (который де-юре входит в РМ в качестве отдельного муниципалитета, села Кицканы и Загорное (включающиеся в Каушанский район РМ).

Территория непризнанной Приднестровской Молдавской Республики де-факто сложилась после вооруженного конфликта 1992 г. В соответствии с законодательством ПМР в республике выделяются: 8 городов (включая Бендеры на Правобережье), 8 поселков, 143 села, 4 железнодорожных станции и 1 церковный поселок (в селе Кицканы). Однако ПМР де-юре претендует также на ряд населенных пунктов, оставшихся в результате военных действий под контролем Молдовы: семь сел на левобережье Днестра (Васильевка, Дороцкое, Кочиеры, Кошница, Новая Моловата, Погребя, Пырыта) и два на правобережье (Копанка и Варница) администрируются официальными органами Республики Молдовы.

При этом, в ряде населенных пунктов реальная линия разграничения сторон проходит прямо в пределах городской черты (Бендеры / Варница / микрорайон Северный; Дубоссары / Коржево). Таким образом, понятия АТЕ Левобережье Днестра (Приднестровье) и Приднестровская Молдавская Республика территориально различны, причем фактическая граница между территориями, подконтрольными Кишиневу и Тирасполю, в Дубоссарском районе, районе города Бендеры / Новоаненском районе Молдовы и Слободзейском районе / Каушанском районе Молдовы не совпадает с линией разделения сторон, существующей сегодня. Так какую же «линию» рассматривать в исследовании в контексте «де-факто трансграничного сотрудничества»? Логично, что не линии, делимитированные на карте в одностороннем порядке (не важно, в статусе административной границы или государственной), а ту самую линию разграничения сторон, сложившуюся в результате вооруженного конфликта 1992 г. и до сих пор играющую роль «фактической границы»: именно здесь расположены посты миротворцев, контрольно-пропускные пункты (КПП), пункты таможенного и пограничного контроля ПМР, полицейские участки и пункты добровольного миграционного контроля Республики Молдова и т.п.

Итак, в нашем исследовании в дальнейшем под *молдо-приднестровской фактической границей* мы будем понимать линию фактического разграничения конфликтующих

сторон, т.е. линию, де-факто разделяющую зоны осуществления контроля Республики Молдовы и непризнанной Приднестровской Молдавской Республики.

Касательно терминологии, используемой далее в работе применительно к Приднестровью: по отношению к территории, фактически подконтрольной Тирасполю, ввиду позиции непризнания Российской Федерацией Приднестровской Молдавской Республики, будут применяться нейтральные обозначения: «де-факто ПМР», «непризнанная ПМР», «Приднестровье», «Приднестровский регион» либо «Левобережье Днестра» (устоявшийся в Молдове термин для обозначения Приднестровья в целом); для обозначения территории, де-факто находящейся под юрисдикцией Кишинева, – Молдова, РМ либо «Правобережье Днестра».

1.2. Методика исследований

Экспертные интервью

Экспертные интервью в данном исследовании являлись наиболее значимым источником информации. Основной задачей, поставленной перед членами группы, занимавшейся проведением интервью, было получение информации о формах трансграничного сотрудничества между сторонами конфликта из максимально разнообразных источников. Эти источники условно можно разделить на несколько типов:

Административные: различные ведомства на всех уровнях – Бюро по реинтеграции Правительства РМ, «Министерство Иностранных дел ПМР», «Верховный Совет ПМР», администрации Дубоссарского района (РМ), г. Дубоссары (Приднестровье), г. Бендеры (Приднестровье), примарии сел Варница, Кочиеры, Кошница (РМ);

Военно-политические: Миротворческие Силы Российской Федерации (МС РФ) и Объединенная Контрольная Комиссия (ОКК);

Научные: Академия наук РМ (Институт экологии и географии, Кишинев), Экономическая Академия РМ (Кишинев), Приднестровский Государственный Университет им. Т.Г. Шевченко (Тирасполь – группа приняла участие в международном экспертном круглом столе «Трансграничное взаимодействие в процессе молдо-приднестровского урегулирования: экспертный анализ»);

Экономические: ЗАО «Молдавская ГРЭС» (Днестровск), Дубоссарская ГЭС (Дубоссары); ТВКЗ «KVINT» (Тирасполь), ЗАО «Букет Молдавии» (Дубоссары), компания «Тиротекс» (Тирасполь);

Спортивные: ФК «Шериф» (Тирасполь);

Экспертные: Владимир Соловьев (журналист «Коммерсантъ в Молдове», Кишинев) и Эрнест Варданян (политолог, докторант USM, Кишинев).

Бюро по реинтеграции Правительства РМ, «МИД ПМР», «Верховный Совет ПМР» озвучили официальные позиции в отношении взаимодействия конфликтующих сторон. Администрации районов, городов, примарии предоставили данные о сотрудничестве между двумя берегами на «низовом» уровне. В штабе МС РФ и ОКК разъяснили вопросы, связанные с нынешней ситуацией в отношении урегулирования конфликта. АН РМ и ПГУ им Т.Г. Шевченко предоставили точки зрения научного сообщества на процесс молдо-приднестровского урегулирования. С коммерческими предприятиями проводились интервью с целью понять характер взаимодействия приднестровским фирм с внешними рынками сбыта. ФК Шериф был выбран для посещения вследствие уникальности ситуации: при фактическом разделении страны на две части, именно спорт является одним из позитивных примеров объединения (команды и спортсмены из Приднестровья не только выступают в чемпионатах Молдовы, но и многие годы успешно принимают участие в международных турнирах под молдавским флагом). Из интервью с политологами и представителями СМИ группа исследователей получила независимое экспертное мнение по трансграничному взаимодействию между Молдовой и Приднестровьем.

Полевые микрогеографические исследования

Помимо работы, проводимой экспертной группой, важной составляющей экспедиции являлось проведение непосредственных полевых наблюдений на местности, осуществление которых было возложено на полевую группу. Её первостепенная цель заключалась в выявлении индикаторов, имеющих непосредственное отношение к конфликту между РМ и Приднестровьем и к организации трансграничного сотрудничества в регионе. Полученные данные фиксировались с использованием основной полевой методики «фото-GPS», предполагающей привязку сделанной фотографии к определенной точке на местности, что улучшает возможность локализации отмеченных явлений и их визуализации на карте. Отдельно стоит отметить использование путевых заметок и набросков, а также формирование у каждого участника экспедиции собственной ментальной картины местного политического и социального пространства.

Перед полевой группой ставился ряд задач, включающих себя посещение нескольких ключевых зон в регионе – помимо «столичных» Кишинёва и Тирасполя, к их числу относились также трансграничные населённые пункты Бендеры/Варницы, Дубоссары/Кочиеры/Криуляны, Резина/Рыбница. Главная часть работы состояла в фиксировании разного рода объектов с использованием вышеуказанной методики. В качестве ключевых типов объектов были выбраны следующие:

1. Надписи и символика, имеющие политическое значение, соответствующее тематике исследования: названия стран (Приднестровье, Молдова, Румыния), изображения их символов, лозунги и т.п.
2. Объявления политической направленности, в том числе предвыборная агитация.
3. Отделения государственных и частных политических организаций.
4. Флаги государств и де-факто государств, так или иначе вовлеченных в конфликт (Приднестровье, Молдова, Румыния, Россия, Украина).
5. Любого рода надписи и символика, связанные с Европейским Союзом и евроинтеграцией РМ.
6. Пункты обмена валют и осуществления международных денежных переводов.
7. Объявления о курсах изучения иностранных языков.
8. Агентства и объявления, связанные с международными транспортными перевозками, туризмом и трудовой миграцией, с указанием стран и регионов.
9. Зброшенныя и крайне обветшалые жилые дома и промышленные объекты.
10. Объявления о сдаче и продаже недвижимости (для пограничных территорий).

На основании полученных пространственно привязанных данных в базе данных можно прослеживать отдельные объекты и их локализацию в той или иной черте города.

Транспортные исследования

Одной из составляющих полевой и исследовательской работы являлись транспортные исследования. Показатели работы всей транспортной системы, её фактическое состояние, а также особенности функционирования системы общественного транспорта являются важными индикаторами существующего взаимодействия по обеим сторонам фактической границы, не только с экономической точки зрения, но и с точки зрения мобильности населения, взаимодействия на бытовом уровне.

Для оценки интенсивности транспортного потока использовался метод подсчета автомобилей вблизи молдо-приднестровской границы. Точки наблюдений выбирались так, чтобы пограничные посты находились в пределах или, если первое невозможно, в непосредственной близости от них (в пределах визуального контакта), на участке без возможности поворота до границы. Группа из двух человек была ответственна за одну точку – по одному наблюдателю, следящему за каждым из направлений. Время наблюдения варьировало в зависимости от графика полевых работ на текущий день, для более точного временного сопоставления данных статистика за каждые последующие 30 минут отделялась от преды-

душей. Небольшой поток автомобилей также позволил участникам классифицировать проходящий транспорт по типу транспортного средства (легковой автомобиль, грузовой автомобиль, маршрутные транспортные средства), а также обратить внимание на государственные регистрационные знаки, дающие информацию о регионе регистрации транспортного средства. Подобные наблюдения проводились в Резине, Бендерах и Дубоссарах.

Изучение сферы общественного транспорта и мобильности граждан проводилось с использованием ряда методик. На автомобильных и железнодорожных вокзалах Молдовы и Приднестровья (Кишинев, Резина, Тирасполь, Бендеры, Дубоссары) были зафиксированы актуальные расписания движения автобусов и поездов. На их основе построены карты транспортного сообщения в регионе с учетом частоты сообщения и количества рейсов. Особое внимание было уделено фактическому перемещению населения, а также их мнению по вопросам транспортного обслуживания и обстановки в целом. Для этого на автовокзалах и, в меньшей степени, на железнодорожных вокзалах проводились опросы пассажиров, в среднем по 20 человек на пару участников экспедиции. Среди вопросов пассажирам были следующие:

1. Три наиболее часто используемые вами направления?
2. Какими видами транспорта по преимуществу вы пользуетесь?
3. Есть ли у Вас какие-либо претензий к перевозкам, возникают ли проблемы с расписанием, подвижным составом и т. д.?
4. Ездите ли Вы в Молдову/Приднестровье, возникают ли у Вас проблемы на таможне / КПП при пересечении границы?

Полученные данные были использованы для качественной и количественной оценки перемещений граждан. Участники экспедиции также уделили внимание подвижному составу на автовокзалах, его состоянию и классу: рассматривалось соотношение микроавтобусов и традиционных рейсовых автобусов.

Результаты проведенных исследований отображены ниже в соответствующей главе, в виде аналитического текста, карт и иных графических материалов.

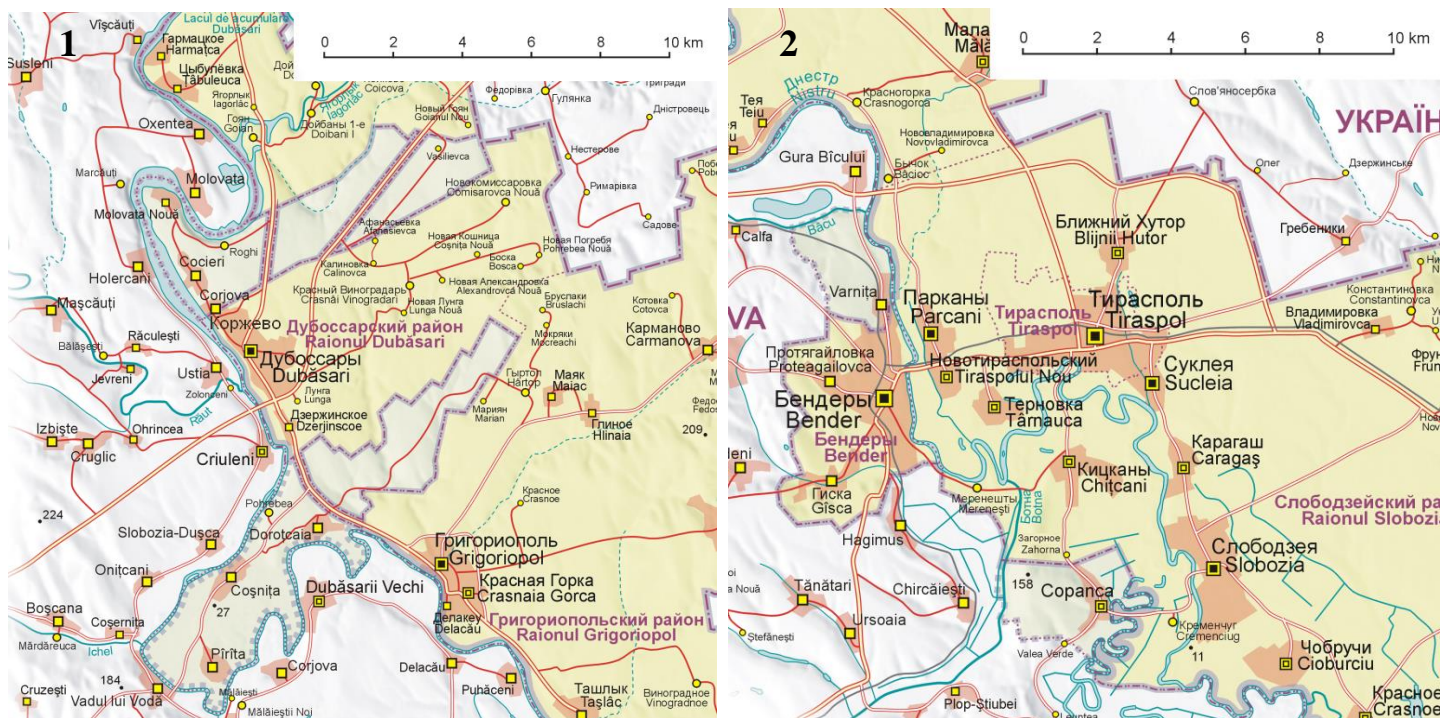


Рис. 1. «Спорные» границы между РМ и ПМР в районе городов Дубоссары (1) и Бендеры (2)

Источник: www.commons.wikimedia.org/wiki/File:Naddniestrze.png

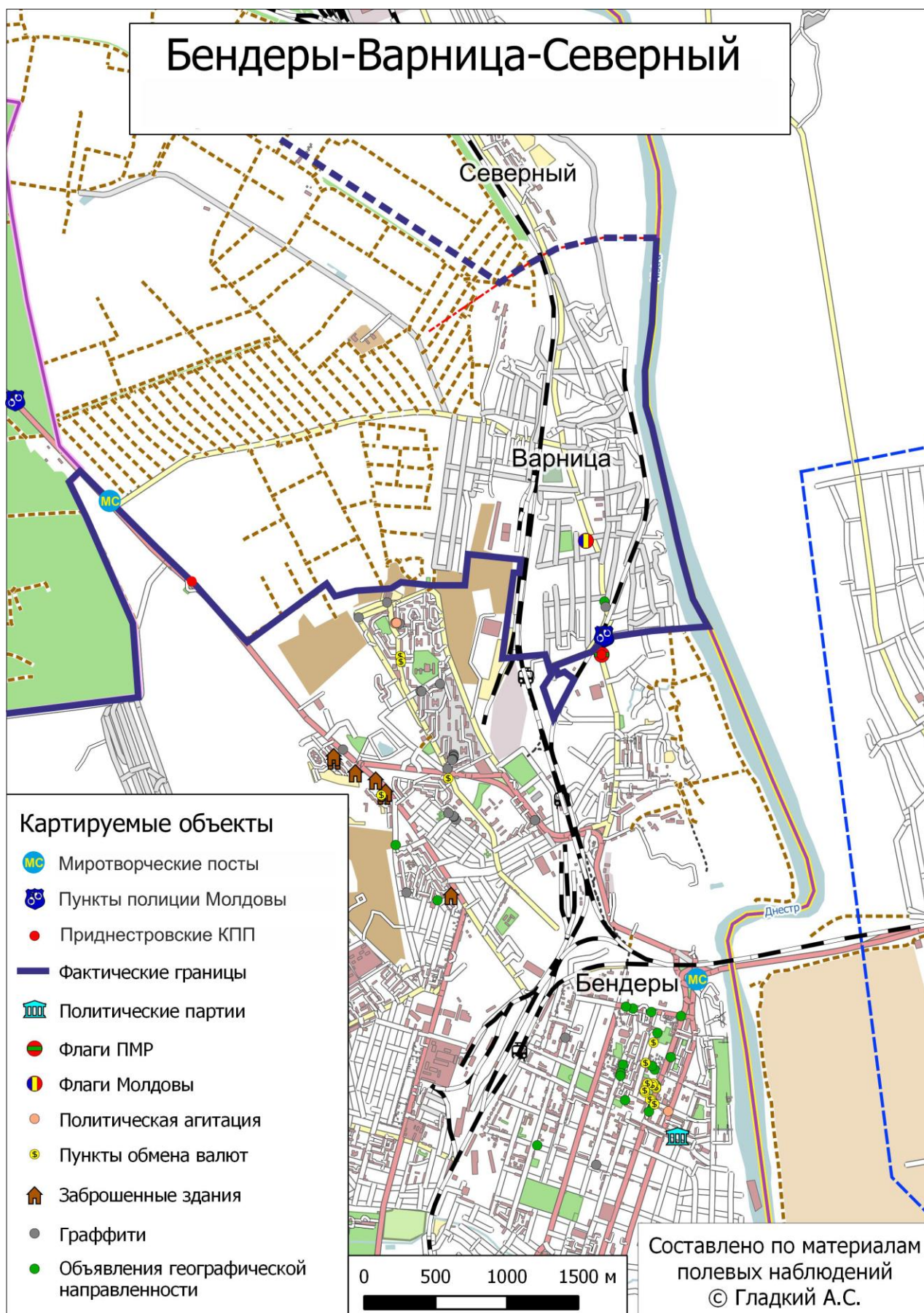


Рис. 2. Карта фактических границ между РМ и ПМР в районе города Бендеры

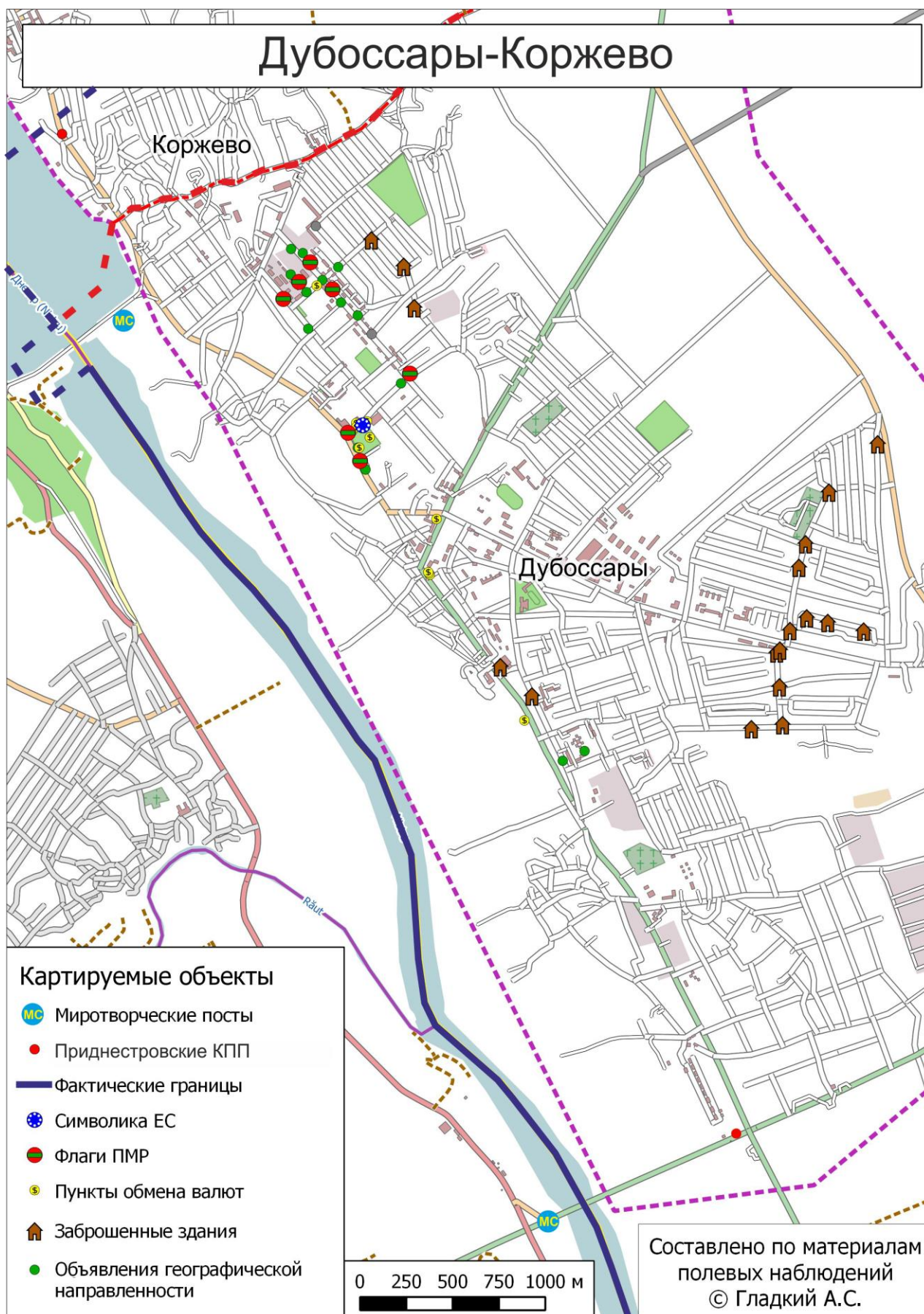


Рис. 3. Карта фактических границ между РМ и ПМР в районе города Дубоссары

3. Трансграничное взаимодействие сторон

3.1. Ключевые трансграничные коридоры, связующие Молдову и Приднестровье

В рамках экспедиционных транспортных исследований особое внимание было уделено трём пограничным транспортным коридорам. На одной из сторон этих коридоров велось изучение величины и иных характеристик транспортного потока. Помимо непосредственного изучения потоков, в данных точках рассматривалась проницаемость границы, особенности ее прохождения и иные аспекты трансграничного сотрудничества. Для полевых исследований были выбраны следующие направления: Резина – Рыбница, Дубоссары – Криуляны, Дубоссары – Кочиеры, Дубоссары – Кошница, а также Бендеры – шоссе на Кишинев.

Фактическую границу Молдовы и Приднестровья пересекает относительно небольшое число автодорог. Особый интерес представляют крупные магистрали, а также дороги, связывающие приднестровскую территорию с молдавскими анклавами на левом берегу Днестра. Северный коридор, охваченный исследованием, между **Рыбницей и Резиной** имеет особое значение потому, что это фактически единственный пример «двойного города» в данном регионе. В советское время между левым и правым берегом Днестра существовало интенсивное социально-экономическое взаимодействие. Значительная часть экономически активного населения Резины работала на предприятиях Рыбницы (прежде всего, на металлургическом и цементном заводах), в то время как рабочих мест в самой Резине было немного – крупный цементный завод открылся лишь в 1985 г. Города также связывала технологическая цепочка – Рыбницкий цементно-шиферный комбинат использовал сырьё, добываемое в карьере близ Резины. Между населёнными пунктами была проложена грузовая канатная дорога, ныне неработающая, связывающая два берега Днестра. По данным приднестровских СМИ, взаимодействие жителей двух городов продолжается и порой выражается в довольно необычных формах: так, некоторые жители Резины в зимний период перебираются в Рыбницу, так как стоимость коммунальных услуг в это время года в Молдове и Приднестровье значительно различаются. Также, данный коридор достоин внимания по той причине, что мост в Резине является одним из двух мостов между берегами Днестра в северной части региона; на участке Днестра между Рыбницей и Дубоссарами других мостовых переходов, связывающих два берега, нет.

В рамках полевого этапа в **Дубоссарах** перед группой, исследующей транспорт, стояла задача охватить три коридора. Помимо моста через Днестр, связывающего основные территории двух берегов, изучались также связи между двумя молдавскими территориями левого берега. Район села Кочиеры, расположенный к северу от города, в отличие от района села Кошница (к югу), полностью отделен от территории Молдовы рекой Днестр. Южная часть Дубоссарского района Республики Молдова (Кошница) интересна тем, что частично через нее проходит важнейшая автодорога Приднестровья, связывающая Тирасполь, Дубоссары и Рыбницу. Мост через Днестр между основными территориями интересен тем, что фактически является единственным коридором связи центральной части Приднестровья с Молдовой, также только эта автодорога, контролируемая Приднестровьем, используется для связи левобережной части Дубоссарского района с основной территорией района.

Транспортный коридор в направлении из города **Бендеры** в Молдову представляет ключевое значение для связи Молдовы и Приднестровья. Эта автодорога связывает Кишинев и другие города центральной Молдовы с Тирасполем и Бендерами и являет собой один из фокусов экономической и общественной жизни непризнанной республики. Шоссе между Бендерами и Каушанами является ключевым для отправки товаров, произведенных в Приднестровье, в Молдову и в дальнейшем на экспорт в страны Евросоюза (именно в Каушанах происходит молдавское таможенное оформление приднестровских грузов). Отсутствие грузового железнодорожного сообщения между Молдовой и Приднестровьем также подразумевает ведущую роль автотранспорта в грузообороте между ними. Соответственно, на окраине Бендер располагается наиболее усиленный приднестровский КПП. Именно на Бен-

деры в 1992 г. пришелся основной удар Приднестровского конфликта, который на долгое время осложнил транспортное взаимодействие между Молдовой и Приднестровьем. Связи между обоими берегами оказались нарушены на долгие годы. Кроме того, именно данное направление является наиболее удобным для связи между украинским Причерноморьем и Молдовой, однако пропускной режим, установленный властями непризнанной республики, заметно понизил ее транзитный потенциал. Статус магистралей, связывающих ключевые экономические районы, а также Кишинев и Тирасполь, Бендеры и Каушаны, позволяет предположить, что они являются фокусом трансграничного сотрудничества между двумя сторонами, обеспечивая существующее перемещение населения и товаров.

Рассматриваемые коридоры обладают характерными для них особенностями, существуют в различных условиях, однако, выполняют схожую ключевую функцию – обеспечивают связь между Молдовой и Приднестровьем или же между «анклавными» молдавскими территориями на левом берегу. В рамках полевого этапа экспедиции были собраны данные по данным коридорам, дальнейший анализ этих данных и результаты, подтверждающие или опровергающие теоретические выкладки, изложены ниже в работе.

2.2. Взаимодействие в социальной и культурной сферах

Ставить под сомнение существование взаимодействия Молдовы и непризнанной ПМР в социальной сфере не имеет смысла – оно, безусловно, имеет место быть. Одной из наиболее важных характеристик социального взаимодействия является наличие образовательных учреждений по обеим сторонам Днестра, предоставляющих возможность обучаться на разных языках. Так, например, на территории Приднестровской Молдавской республики функционируют 8 школ, преподавание в которых ведется на «румынском языке» (т.е. на стандарте молдавского языка, принятого в Республике Молдова, и школы находятся в подчинении не Минобрнауки ПМР, а Министерства образования Молдовы). Однако многие советники по сотрудничеству в ПМР указывают на проблемы, связанные с наличием данных школ в регионе. Непризнанный статус государства позволяет руководству «румынских» школ не регистрировать их на территории Приднестровья. В связи с этим, в интернете часто попадаются сообщения о скандалах, нередко спровоцированных молдавской стороной. Часто в подобных конфликтах молдавская сторона утверждает: «учебное заведение подконтрольно только Министерству образования Республики Молдова, и государственные органы Приднестровской Молдавской Республики, ввиду ее непризнанности, не вправе проводить проверки в отношении молдавского общеобразовательного учреждения».

В отношении русских школ Молдовы часто появляются высказывания о необходимости их «румынизации для улучшения навыков общения на государственном языке» и переходе к преподаванию нескольких предметов на румынском.

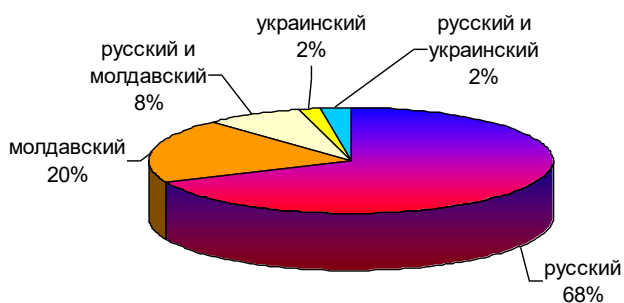


Рис. 4. Распределение школ Приднестровья по языку обучения, 2007

Всего – 167 школ

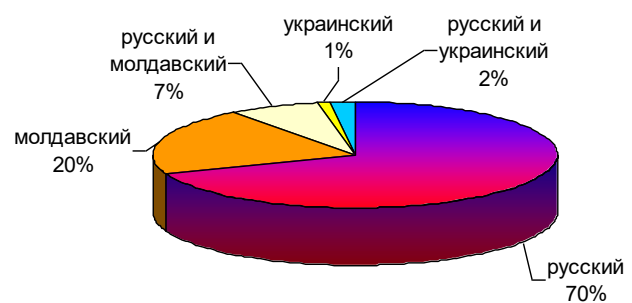


Рис. 5. Распределение школ Приднестровья по языку обучения, 2011

Всего – 166 школ

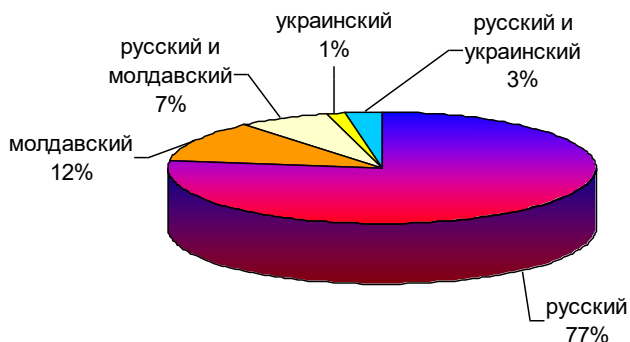


Рис. 6. Распределение обучающихся в школах Приднестровья по языку обучения, 2007

Всего – 55,6 тыс.чел.

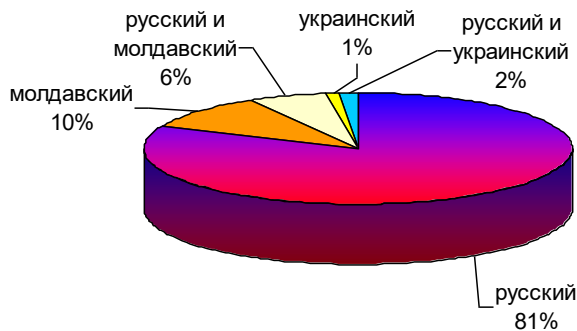


Рис. 7. Распределение обучающихся в школах Приднестровья по языку обучения, 2011

Всего – 46,1 тыс.чел.

Взаимодействие в сфере высшего образования также сопровождается препятствиями и сложностями. Вплоть до 2013 года 10% бюджетных мест в государственных молдавских университетах были закреплены за абитуриентами из Приднестровья, однако в настоящее время это привилегия не действует. Для них создавались специальные группы, где проводилось обучение на русском языке. При этом за студентами закреплялось право выбора языка.

Взаимодействие в сфере образования между РМ и ПМР имеет ограниченный характер в связи с непризнанностью ПМР, а именно: дипломы высших учебных заведений Приднестровья, в соответствии с указом президента республики Молдова, не признаются республикой Молдова. Таким образом, приднестровские абитуриенты на момент окончания школы встают перед главным выбором: продолжать обучение в ПМР, после чего устраиваться на работу в самой республике, либо в России, которая, напомним, признает дипломы высших учебных заведений ПМР или же поступать в ВУЗы республики Молдова, а следовательно, начинать интеграцию в молдавское и европейское общества, переходить на новую систему образования (из 5-ти балльной в 10-ти балльную). Вопрос легализации и нострификации дипломов, выданных в ПМР, неоднократно обсуждался на межгосударственном уровне, в присутствии посредников со стороны независимых наблюдателей, однако, по мнению представителей Приднестровья, они по-прежнему подвергаются дискриминации со стороны Молдовы.² Так, по полученным нами данным, дипломированные специалисты юридических и медицинских специальностей ПМР не имеют возможности полноценного трудоустройства на территории Молдовы.

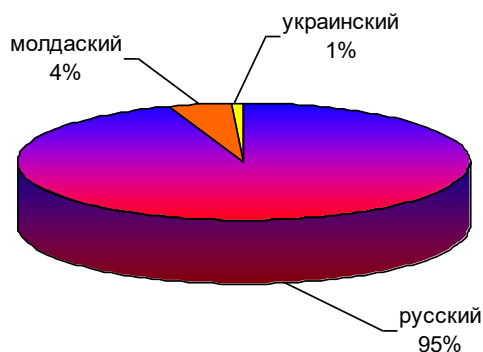


Рис. 8. Распределение студентов ВУЗов и ССУЗов Приднестровья по языку обучения, 2007/2008

Всего – 14 304 чел.

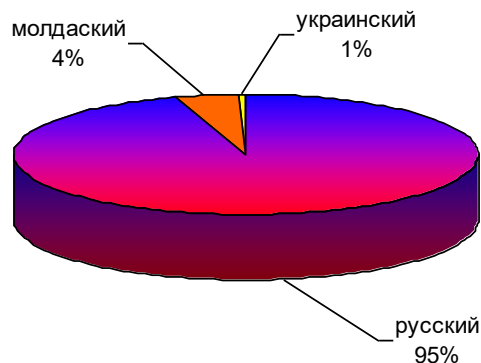


Рис. 9. Распределение студентов ВУЗов и ССУЗов Приднестровья по языку обучения, 2011/2012

Всего – 14 290 чел.

1 По информации, полученной в ходе беседы с главой Бюро по реинтеграции РМ г-ном Г.Баланом.

2 По информации, полученной при встрече с ректором (проф. И.С.Берилом) и сотрудниками ПГУ им. Т.Г.Шевченко.

Кроме того, по данным, полученным в Приднестровском Государственном университете им. Т.Г. Шевченко, по состоянию на февраль 2014 г., университет заключит 157 договоров о сотрудничестве с вузами 17 стран, более 70 из которых были заключены с ВУЗами и научными центрами Российской Федерации. При этом не было заключено ни одного договора с учебными заведениями Республики Молдова.¹ Причиной такой диспропорции является, опять же, непризнанный статус государства, а, следовательно, и непризнанность Приднестровского государственного университета.

Количество пенсионеров, официально живущих на территории Приднестровья, с каждым годом увеличивается. И дело не только в естественном старении населения. Немаловажную роль играет и миграционный прирост со стороны Республики Молдова. Граждане пенсионного возраста, проживающие на территории Правобережья, переезжают на территорию непризнанной республики в надежде обеспечить себе более высокий уровень жизни старость.² Происходит это по ряду причин:

Во-первых, социальные гарантии в Приднестровье лучше, в том числе и в плане пенсионного обеспечения, – пенсии не задерживают (что признается как с молдавской стороны, так и со стороны официального Тирасполя), в отличие от Молдовы.

Во-вторых, в Молдове выход на пенсию на 2 года позже (60/55 лет против 62/57 лет), чем в Приднестровье, что также побуждает население выбирать приднестровскую пенсию;

В-третьих, в среднем пенсия в Приднестровье на 15 долларов США выше (а в некоторых районах – почти в два раза) по сравнению с пенсией в Молдове. Для пенсионеров – это достаточно крупные деньги, которые позволяют оплатить счета за газ, ЖКХ и т.п.

Однако отметим, что для получения пенсии на территории непризнанной республики, нужно работать на её территории, более того, крайне важно иметь паспорт гражданина Приднестровской Молдавской Республики. А с ним могут возникнуть различные трудности – в процессе получения и в дальнейшем при перемещении за пределы РМ.³

Отдельно необходимо отметить ситуацию, сложившуюся в сфере ЖКХ. Тарифы на услуги электроэнергии, газа, водоснабжения и т.п. в городах Приднестровья установлены в 1,2-1,5 раза ниже, чем в городах Молдовы. Данный факт также способствует переезду молдавских пенсионеров «через Днестр» на постоянное место жительства в города Приднестровья (что подтверждено в беседах с администрациями городов Дубоссары и Бендеры).

С системой здравоохранения ситуация на первый взгляд представлена противоположным образом. Многие жители Приднестровья предпочитают получать медицинское обслуживание в Кишиневе и других населенных пунктах Республики Молдова. Для этого имеется ряд оснований:

- качество медицинского обслуживания в молдавских больницах выше, нежели в приднестровских, – благодаря европейским грантам и финансовым программам различных международных организаций, позволяющих обновлять оборудование, повышать уровень квалификации персонала;

- жители левого берега избавлены от необходимости оформлять полисы обязательного медицинского страхования для детей, поскольку в соответствии с законодательством Республики Молдова – все дети, граждане РМ, автоматически застрахованы государством до 18 лет, так как власти республики считают всех жителей Приднестровья своими гражданами. А в приднестровском регионе автоматической медицинской страховкой обеспечены лишь те несовершеннолетние, чьи родители работают на территории непризнанной республики;

- взрослое население приднестровского региона также состоит на учете в больницах и поликлиниках Молдовы, что позволяет им получить медицинское обслуживание в них. Особенно часто в молдавских больницах проходят лечение люди из Приднестровья, являющиеся пенсионерами или инвалидами. В селе Варница на учете находится 9,5 тысяч человек (при этом, само население села составляет 4,3 тысячи человек).⁴

1 По информации, полученной при встрече с ректором (проф. И.С.Берилом) и сотрудниками ПГУ им. Т.Г.Шевченко.

2 По информации, полученной в ходе беседы с председателем ВС ПМР, д.э.н., проф. М.П.Бурлой.

3 По информации, полученной в ходе беседы с главой Бюро по реинтеграции РМ г-ном Г.Баланом.

4 По информации, полученной в примарии села Варница.

Из социально значимых совместных инфраструктурных проектов важно выделить два. Во-первых, это успешная договорённость от ноября 2013 г. по проекту реконструкции устаревших очистных сооружений в г.Дубоссары и коллекторной системы в г.Криуляны при финансовой помощи Германии (28 миллионов евро)¹, что несомненно положительно скажется и на экологической обстановке в бассейне Днестра. И, во-вторых, - принятое совместное решение о демонтаже (при содействии МЧС России) грузовой канатной дороги, соединяющей Рыбницу и Резину²; старая конструкция канатки, нависающая прямо «над головами» горожан несёт серьёзную опасность в случае обрушения.

2.3. Взаимодействие в экономической сфере

В настоящее время экономическое взаимодействие между Приднестровьем и Молдовой затруднено в связи с периодическими «экономическими войнами» между Кишиневом и Тирасполем и блокадами Приднестровского региона со стороны Молдовы. По мнению молдавской стороны, Приднестровье экономически несамодостаточно (две трети бюджета региона формируется «извне», главным образом – за счет финансовой помощи из России и «теневых операций»)³. Основу экономики Приднестровья сегодня по официальным данным составляют крупные предприятия – Молдавский металлургический завод (Рыбница), Молдавская ГРЭС (Днестровск), текстильный комбинат «Тиротекс», коньячный завод «Квинт», винный завод «Букет Молдавии» и т.п. Многие из этих предприятий либо сохранили с распадом СССР либо сохранили свои производственные связи, либо были интегрированы в российский бизнес. При этом, если на момент распада СССР примерно половина всех предприятий молдавской тяжелой промышленности приходилась именно на территорию Приднестровья (т.е. регион был в более выгодном положении по сравнению с остальной Молдовой), то за 1990-е гг. большая часть их фондов морально и физически «устарела».

В розничной торговле ведущая роль сегодня принадлежит компании «Шериф», владеющей сетью автозаправок в Приднестровье, сетью супермаркетов во всех городах, телевизионным каналом, издательским домом, рекламным агентством, заводом «Квинт» (включая дочерний «Букет Молдавии»), спорткомплексом и футбольным клубом «Шериф», выступающей совладельцем телекоммуникационной монополии в Приднестровье «Интерднестрком» (ИДС). Всего сегодня в ПМР около 45% промышленного производства приходится на чёрную металлургию (ММЗ), 15% на электроэнергетику (Молдавская ГРЭС), высокие доли имеют промышленность строительных материалов, лёгкая и пищевая (10%).

Внешняя торговля Приднестровья характеризуется превышением стоимости импорта над экспортом. Основу импорта (1736,1 млн.долл. США) в Приднестровье составляют чёрные металлы, минеральное топливо, мясо и пищевые мясные субпродукты, оборудование и механические устройства, электрические машины, хлопок. Страны СНГ поставляют более половины импорта, примерно четверть в совокупности приходится на страны ЕС.

Основу экспорта (691,8 млн.долл. США, 2011) составляют черные металлы (ММЗ), электроэнергия (Днестровская ГРЭС и Дубоссарская ГЭС), текстильные изделия, вино-водочные изделия. До 2011 г. более половины экспорта направлялось в страны СНГ, в основном в Россию, а также в Белоруссию, Украину и собственно Молдавию. Также товары экспортировались в страны ЕС: Италию, Грецию, Румынию, Германию и др. Однако в последние два года в структуре экспорта наметился явный сдвиг от СНГ к ЕС.² Такая переориентация приднестровских предприятий связана с затрудненностью транзита товаров через Украину (периодическими экономическими блокадами и сложностью таможенного оформления грузов), сложностями со странами-импортерами (например, периодическое введение эмбарго со стороны России на ввоз молдавских вин, затронувшее зарегистрированные в Молдове «Квинт»⁴ и «Букет Молдавии»⁴), наличием конкурентов на рынках стран СНГ. Важным фактором в переориентации приднестровских компаний на рынки стран ЕС может стать и парафирование в конце 2013 г. Молдовой соглашения об ассоциации с ЕС,

1 По информации, полученной в государственной администрации г.Дубоссары.

2 По информации, полученной в МИД ПМР.

3 По информации, полученной в Бюро по реинтеграции Правительства Республики Молдова.

4 По информации, полученной в беседах с представителями приднестровских предприятий.

условия которого де-факто распространятся и на все приднестровские предприятия, зарегистрированные в Молдове.

Большое воздействие на внешнеэкономическую ситуацию в Приднестровье оказывают политические кризисы в отношениях между Кишиневом и Тирасполем. Так, одним из следствий молдо-приднестровского кризиса 2006-2007 гг. стало введение Молдавией и Украиной новых правил прохождения грузов через молдавско-украинскую границу, что привело к фактической экономической и железнодорожной блокаде непризнанной республики. Украинские таможенные посты, находящиеся на границе с Приднестровьем, прекратили пропускать грузы, оформленные приднестровской таможней, то есть Украина стала пропускать приднестровские грузы только в том случае, если они оформлены молдавской таможней. Результатом такой «блокады» стала вынужденная регистрация приднестровских предприятий в Молдове, не имея которой приднестровские экономические агенты не могут поставлять продукцию на внешние рынки. Так, крупнейшие компании на территории Приднестровья («Квинт», «Букет Молдавии», «Тиротекс», «ММЗ» и др.) были вынуждены зарегистрироваться в соответствующих органах Республики Молдова.

Собственно проблема двойного таможенного оформления для предприятий Приднестровья до сих пор остается актуальной. Сегодня экономические агенты Левого берега для осуществления экспорта товаров за пределы Молдовы вынуждены, после оформления на приднестровской таможне, направлять свои грузы в города Каушаны и Матеуцы для повторного таможенного оформления (согласно правилам таможенного оформления приднестровских грузов в Молдове). Такая ситуация значительно затрудняет работу экономических агентов Приднестровья – теряются и деньги, и время. Однако без правильно оформленных документов молдавского образца товары на иностранные рынки не допустят. В значительной мере именно поэтому сегодня наиболее «загруженным» участком молдо-приднестровской границы, наряду с направлением «Бендеры-Аннений Ной», является направление «Бендеры-Каушаны»: за сутки приднестровские посты на данном направлении пересекает порядка 1000 единиц легкового, грузового и пассажирского автотранспорта.¹ В результате необходимости двойного таможенного оформления налажены крайне невыгодные для приднестровских предприятий логистические схемы.

По результатам двусторонних договоренностей между Кишиневом и Тирасполем приднестровские предприятия освобождаются от двойного налогообложения в Молдове. Во многом это является односторонней уступкой Кишинева. При этом на практике, начиная с 2006 г., приднестровские предприятия периодически продолжают сталкиваться с проблемой двойного налогообложения (налог на добавленную стоимость, «экологический сбор», ряд пошлин, которые взимаются с приднестровских товаров в молдавский бюджет). В 2012 г. официальным Тирасполем были отменены заградительные пошлины для молдавских товаров, что облегчило доступ молдавской продукции (главным образом, сельскохозяйственной) на приднестровский рынок. Так, сельхозпродукция из Новоаненского района Молдовы беспрепятственно допускается для реализации на рынках города Бендеры.

Уже в январе 2014 г. (во время научной экспедиции) начался очередной виток экономической блокады Приднестровья, осложнённый «крымскими событиями» марта 2014 г. В конце декабря 2013 г. Молдавией были изменены правила экспортно-импортной деятельности для приднестровских предприятий путем введения акцизов на импорт в отношении ряда товаров (внесены изменения в налоговый кодекс, которые отменяют исключения, затрагивающие деятельность приднестровских предприятий, принятые после «экономической войны» 2006 г.). По мнению приднестровской стороны, данные ограничения в первую очередь негативно отражаются на наиболее «чувствительных» сферах приднестровской экономики – вино-коньячном деле, пищевой и текстильной промышленности, то есть на крупнейших предприятиях-налогоплательщиках – «Квинт», «Тиротекс» и других.

Существует и ряд проблем, связанных с осуществлением транзита товаров через территорию Приднестровья. Грузоперевозчики Молдовы и третьих стран предпочитают «обхо-

¹ По данным ГТК ПМР за 2010 г.

дуть» Приднестровье¹ (даже затрачивая большее время на дорогу через Бельцы или Каушаны) из-за ряда проблем, могущих возникнуть при транзите:

- 1) наличие таможни и необходимость дополнительного таможенного оформления;
- 2) дороговизна приднестровских транзитных пошлин;
- 3) долговременность пересечения границы и т.п.

Потому почти все грузы, пересекающие молдо-приднестровскую границу и приднестровский сегмент молдо-украинской границы, – не являются транзитными.

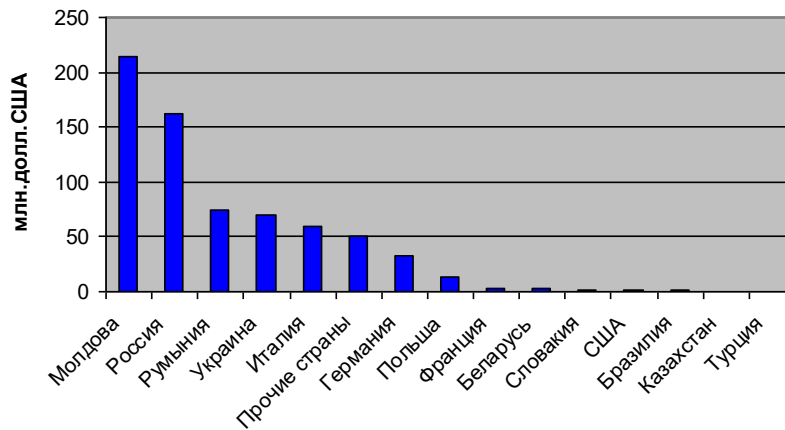


Рис. 10. Экспорт товаров из Приднестровья по странам, 2011

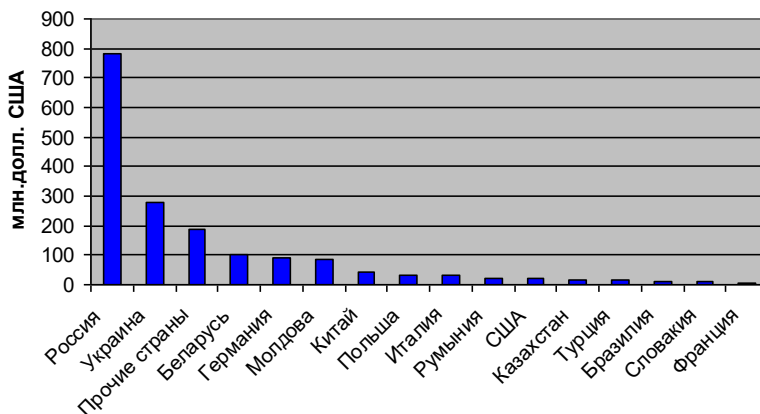


Рис. 11. Импорт товаров в Приднестровье по странам, 2011

Составлено по данным: Статистический ежегодник ПМР, 2012 г.

Проекты по облегчению пересечения молдо-приднестровской границы существуют, однако на данном этапе не имеют перспектив реализации.¹ Так, при посредничестве европейских стран в Молдове действуют или проектируются несколько трансграничных зон свободной торговли, таких как:

- «Нижний Прут» (Молдова-Украина)
- «Средний Прут» (Молдова-Румыния, Яссы-Кишинев)
- «Еврорегион Днестр» (Кишинев-Тирасполь)

Если по первым двум уже наблюдается первый положительный экономический эффект, то последний трансграничный «коридор» (через Рыбницу, Дубоссары, Ямполь-Сороки) на практике не функционирует, хотя и имеет значительный потенциал – например, создание транзитных коридоров на Киев и Москву с одной стороны, на Балканы – с другой. Возникающий вопрос «может ли он сегодня реально функционировать?» сталкивается с двумя ключевыми проблемами:

1) проблема финансирования (денег на реализацию такого проекта ни молдавская, ни приднестровская сторона не имеют);

¹ По информации, полученной в Бюро по реинтеграции Правительства Республики Молдова и в АН Молдовы.

2) проблема заинтересованности («кому это нужно?») – основной вопрос.

Таким образом, перспективы совместного создания трансграничных зон свободной торговли на молдо-приднестровской границе и трансграничного коридора «Еврорегион Днестр» крайне туманны.

2.4. Взаимодействие в спортивной сфере

Несмотря на не самые дружественные политические отношения между Республикой Молдовой и непризнанной Приднестровской Молдавской Республикой, спорт является той областью, где две стороны нашли компромисс. Спортсмены в индивидуальных видах спорта из ПМР чаще всего на международных соревнованиях выступают под флагом Молдовы, однако не редки случаи, когда спортсмены представляют Российскую Федерацию. Жители ПМР обычно имеют не одно гражданство, поэтому сами могут выбирать, какую страну им представлять. Куда интереснее дело обстоит с командными видами спорта. Из-за непризнанного статуса национальных федераций спорта ПМР, команды выступают в чемпионате Молдовы (в большинстве командных видов спорта) или Украины (бейсбол и регби). Исключение составляет футзал. В данном виде спорта Федерация футзала Приднестровья была принята в Европейский союз футзала и получила право выступать на международных соревнованиях под флагом ПМР. Прецедент с принятием непризнанного государства является не единственным для этого союза, так как помимо ПМР в Европейском союзе футзала состоят Абхазия, Каталония, Страна Басков и Южная Осетия.

Интересен пример и с настольным теннисом в Молдове. Сильнейшая школа настольного тенниса сегодня функционирует в городе Дубоссары, в Приднестровье; на базе приднестровских залов ведется подготовка спортсменов как к участию в национальных соревнованиях, так и в соревнованиях международного уровня. При этом администрация города Дубоссары содействует развитию «единого спорта» без увязки к политическим проблемам.¹

Футбол является некой «витриной спорта», которая проявляет проблемы общества, поэтому приоритет в исследовании сделан именно на футбол. Интересной представляется ситуация в футболе в Приднестровье, где нет национальной сборной ПМР. Причиной этому может служить то обстоятельство, что в Приднестровье попросту нет высококвалифицированных футболистов. Однако почти все непризнанные страны в Европе имеют национальные сборные по футболу: Косово, Турецкая Республика Северного Кипра, Каталония, Страна Басков. Помимо этого выступают под флагом своей страны футбольные сборные Абхазии, Южной Осетии и Нагорного Карабаха. Только Каталония и Страна Басков имеют сильные сборные, так как опираются они на футболистов из таких титулованных клубов, как «Барселона», «Эспаньол», «Атлетик» и «Реал Сосьедад», тогда как остальные команды не имеют достаточного количества высококвалифицированных игроков, как и в ПМР. Такие национальные команды воспринимаются в обществе как элемент выражения самосознания нации и одним из признаков собственной государственности. Тем удивительней, что ПМР, подписав декларацию о своей независимости, не имеет своей национальной сборной.

Тираспольский ФК «Шериф» является самым титулованным клубом чемпионата Молдовы и постоянно представляет страну в европейских соревнованиях. Для сравнения: из непризнанных стран Европы только Косово и Турецкая Республика Северного Кипра имеют автономный чемпионат страны по футболу, остальные же играют в чемпионатах «материнского государства». В настоящее время в высшей футбольной лиге Молдовы, помимо «Шерифа», выступают еще два приднестровских клуба: ФК «Тирасполь» и «Динамо-Авто» из Тирасполя. Во втором дивизионе выступает «Шериф-2», а в третьем – «Искра-Сталь» (Рыбница) и «Тигина» (Бендеры). Несмотря на то, что клубы из ПМР играют в чемпионате Молдовы, проводящейся под эгидой Федерации футбола Молдовы, функционирует и автономная Федерация футбола Приднестровья. В настоящее время под эгидой этой организации проводятся первенство ПМР среди детских и юношеских команд, а также любительские соревнования. С тех пор, как ФК «Шериф» начал выигрывать титулы, росло и число болель-

¹ По информации, полученной в администрации СК «Шериф».

щиков команды. Параллельно увеличивалась численность фан-движения команды. На матчах между ФК «Шериф» и кишиневскими «Зимбру» и «Дачией» сепаратистская идеология практически не проявляется, но некоторая напряженность есть: фанаты «Шерифа» периодически выкрикивают лозунги «Приднестровье не Молдова»; тогда как кишиневские фанаты вывешивают оскорбительные баннеры в адрес «Шерифа», однако данные баннеры не носят этнического или религиозного характера.¹ Приднестровские клубы в Молдове не любят, но это связано скорее с тем, что ФК «Шериф» является наиболее титулованным клубом, чем с напряженными политическими отношениями между двумя сторонами. В Гагаузии, в которой тоже имеются сепаратистские настроения, даже существует фан-движение «Гагаузия за "Шериф"», которое поддерживает тираспольскую команду. Более того, на домашние матчи европейских кубков ФК «Шериф» приезжает много болельщиков с Молдовы. На обычные же домашние матчи около 80-90 % болельщиков составляют болельщики с Бендер и Тирасполя, оставшиеся добираются с территории Молдовы.¹ На выездных же матчах «Шерифа» в европейских кубках большинство болельщиков именно из Молдовы, так как жителям ПМР из-за непризнанного статуса страны сложнее получать визы. Это еще раз подчеркивает тот факт, что в **футболе нет границ**.

Современный спорт в Приднестровье имеет целый ряд проблем, помимо непризнанного статуса ПМР. Все спортивные школы Приднестровья подчиняются Министерству просвещения, а это сказывается на финансировании и создает дополнительные проблемы. Выделенные государством средства направляются в Министерство просвещения ПМР, которое затем само распределяет их, почти не оставляя денег спортивным школам. Еще одной проблемой является то, что Министерство молодежи и спорта Республики Молдова включает спортсменов из ПМР в соревнования только при наличии финансирования из ПМР. Спортсмены выступают под флагом Молдовы, так как нет другой возможности для атлетов выступать на международной арене, но Молдова не финансирует их участие. Поэтому финансирование отрасли ПМР осуществляется через местные бюджеты на уровне государственных администраций. С другой стороны, хотя приднестровских спортсменов в командных видах спорта вынуждены регистрировать через Молдову, доля с налогов на спортсменов все-таки идет в бюджет ПМР.

Несмотря на целый ряд проблем во взаимоотношениях ПМР и Молдовы, они не прецируются на проблемы спорта. Политические разногласия создают административные трудности спортсменам и федерациям спорта, тогда как для болельщиков нет политической подоплеки конфликта. Другое дело, что сепаратистский потенциал в области спорта ПМР весьма велик. Прежде всего, это касается футбола, где периодически возникают некоторые разногласия и уже имеется прецедент, когда футзальные клубы выступают под флагом ПМР. Но, в целом, данная сфера является одной из немногих, где наблюдается единство двух сторон и неслучайно девизом СК «Шериф», олицетворяющего жизнь социума Приднестровья, является лозунг **«Где согласие – там победа!»**.

2.5. Взаимодействие в сфере транспорта

В ходе исследований транспортной группы зимней экспедиции НСО в Молдову и Приднестровье были выявлены и рассмотрены ключевые аспекты трансграничного сотрудничества в транспортной сфере.

Во-первых, были выявлены уникальные для региона особенности регистрации и использования автомобильных номерных знаков, играющие важную роль в системе транспортных связей двух сторон. В настоящее время ПМР выпускает собственные номерные знаки двух типов. Первый тип – собственные автомобильные номера, выдающиеся с середины 1990-х гг. (до этого выпускались номера, выполненные по советскому образцу). Данный вид признан и используется для въезда в Россию, Украину, Белоруссию, Молдову, а также в частично признанные Южную Осетию и Абхазию. Данные номера имеют кириллический шрифт и используют государственную символику ПМР. Пересечение границы с

¹ По информации, полученной в администрации СК «Шериф».

Молдовой обладателями подобных номеров осуществляется беспрепятственно. Данный тип имеет привязку к регионам, а именно: Бендерам (А), Григориополю (В), Дубоссарам (Е), Тирасполю (Т, Н), Каменке (К), Рыбнице (Р) и Слободзее (С). Существуют особые подтипы номеров, таких как служебные, дипломатические, военные и т.п., также признаваемые ограниченным кругом государств.

Второй тип – принятые в марте 2013 г. нейтральные номера, выпускающиеся в ПМР, на которых отсутствует какая-либо государственная символика, используемые приднестровскими международными перевозчиками. Данный вид автомобильных номеров признают также США и Европейский союз. В настоящее время выпуск еще не осуществляется, поэтому приднестровские водители, выезжающие за пределы признающих номера ПМР стран, вынуждены регистрировать транспортные средства в соседних государствах.

В настоящее время номера как в ПМР, так и в Молдове выдаются по месту регистрации, однако предусмотрен ряд исключений, позволяющих существенно упростить трансграничное транспортное сообщение. Так, автовладельцы могут получить автомобильные номера в компетентных органах Молдовы, если они, например, имеют прописку в ПМР, но постоянно проживают в Молдове, или если им необходимо выезжать в дальнее зарубежье. В Молдове для этого принята кодификация городов и районов, контролируемых Приднестровьем. Для Тирасполя это «TS», Слободзеи – «SL», Дубоссар – «DB» и т.д.

В свою очередь, согласно полученной в ходе исследований информации, многие жители Молдовы специально получали регистрационные номера ПМР, так как последние облагаются меньшими налогами. Это довольно практично для автолюбителей, перемещающихся только по признающим номера ПМР странам. Особенно широко подобное явление было распространено до 2008-2009 гг., после чего участились случаи изъятия молдавских номерных знаков на приднестровской территории властями ПМР у граждан непризнанной республики и аналогичных действий со стороны молдавских компетентных органов. Тем не менее, по некоторой информации, подобные особенности налогообложения приднестровских номеров все еще используются некоторыми гражданами Молдовы.

Основными транспортными магистралями на территории Молдовы и ПМР с наибольшей плотностью автомобильного потока, как легкового, так и грузового и маршрутного, являются участки Кишинев-Тирасполь (Бендеры), Кишинев-Дубоссары, Кишинев-Рыбницы, Кишинев-Бельцы, Тирасполь (Бендеры)-Дубоссары, Тирасполь-Бендеры и Дубоссары-Рыбницы. Измерения плотности и структуры автомобильного потока производились нами вблизи пограничных пунктов в Бендерах, Дубоссарах и Рыбнице.

В Бендерах дорога в Молдову только одна, на приграничном участке которой проводились наблюдения. [Рис. 12] Средняя плотность автомобильного потока в направлении ПМР составила 69 автомобилей в час (далее – авт./час), в обратном направлении – 60 авт./час. Большинство транспортных средств зарегистрированы в ПМР (69% – в сторону ПМР, 73% – в сторону Молдовы). Подавляющее большинство видов транспорта – легковой и общественный, грузовых машин наблюдалось не более одной в час. Обилие общественного транспорта объясняется прохождением здесь крупнейшей по загруженности автодороги региона Кишинев-Тирасполь.

На приграничном участке Резина-Рыбница плотность транспортного потока крайне низка (не более 15 авт./час в обе стороны), большая часть транспортных средств – легковые машины, маршрутный общественный транспорт же наблюдался крайне редко, грузовой – зафиксирован не был. Следует отметить, что большая часть пассажиро- и грузопотока из Кишинева в Рыбницу проходит через Дубоссары, минуя КПП в Резине.

Дубоссары окружают два «эксклава» Молдовы, вследствие чего наблюдения проводились на трех участках: Дубоссары-Кошница, Дубоссары-Кочиеры и Дубоссары-основная территория Молдовы. На последнем, наиболее оживленном участке, средняя плотность автомобильного потока составляет 40 авт./час в сторону ПМР и 36 авт./час в обратную сторону. (65% и 61% соответственно – приднестровские номера). В данном пункте наблюдается наибольшее количество иностранных (не молдавских и не приднестровских) транспортных

средств, а также грузовых машин. Это во многом обусловлено прохождением здесь продолжения трассы М-21 (Волгоград – Каменск-Шахтинский) до Кишинева – одной из главных транспортных артерий региона.

На участке Дубоссары-Кочиеры плотность транспортного потока схожа (45 авт./час из ПМР, 42 авт./час – обратно), также наблюдается значительное число грузовых транспортных средств. 60% автомобилей зарегистрированы в ПМР. На данном участке машины не проверяют, лишь изредка на молдавской стороне, многие жители (например, школьники) пересекают границу по нескольку раз в день. Существует также маршрут автобуса Кочиеры-Криуляны через Дубоссары, однако последний за время наблюдений замечен не был. Ситуация на участке границы Дубоссары-Кошница очень схожа.

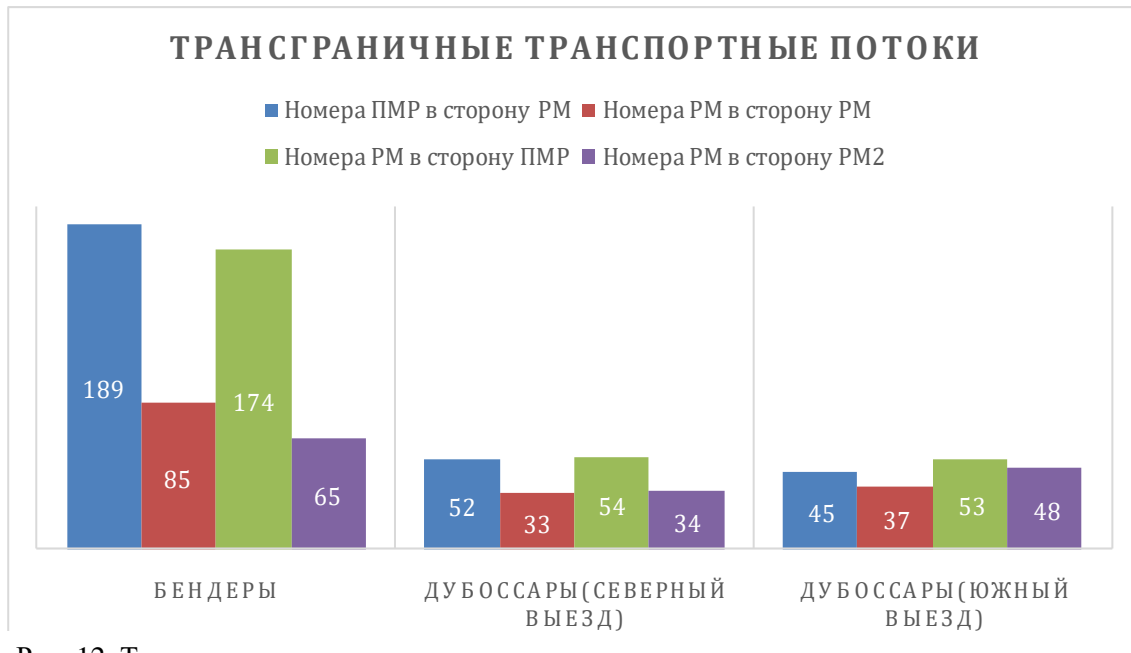


Рис. 12. Трансграничные автотранспортные потоки

Железнодорожное сообщение Молдовы и ПМР представлено крайне скудно. Грузовые трансграничные перевозки отсутствуют вообще. С прямыми железнодорожными пассажирскими перевозками – та же ситуация. Существуют только два транзитных рейса: Москва-Кишинев (через Тирасполь) и Москва-Одесса через то же место. Ввиду неудобств при пересечении границ ПМР на московском направлении предпочтение пассажирами отдается маршруту через север Молдовы в объезд ПМР. С точки зрения железнодорожного сообщения трансграничного сотрудничества не наблюдается.

С автомобильными транзитными, что пассажирскими, что грузовыми, перевозками дела обстоят несколько лучше. Преобладающие направления транзитных маршрутов: Кишинев-Киев-Москва, Кишинев-Одесса, Кишинев-Измаил, направления из Румынии и Молдовы на юг России и юго-восток Украины. Наибольшее количество автобусных рейсов из Кишинева, следующих транзитом через территорию ПМР, наблюдается на направлениях на Киев, Днепропетровск, Воронеж, Первомайск, Одесса. По словам респондентов по обе стороны Днестра пересечению границы Молдовы и ПМР в большинстве случаев ничего не препятствует, лишь иногда наблюдаются задержки, связанные с проверкой документов и загруженностью транспортных средств.

Для исследования состояния сети трансграничных автобусных маршрутов использовались расписания на вокзалах Кишинева, Бендер, Дубоссар, Резины и Тирасполя, проводились опросы пассажиров и сотрудников автовокзалов на предмет приоритетных направлений поездок, частоты и качества обслуживания, а также визуальные наблюдения вблизи пограничных пунктов. На основании расписаний была составлена карта-схема [Рис. 14], отражающая частоту автобусных рейсов в Молдове и ПМР.

Граница Молдовы и Приднестровья слабо проницаема. В первую очередь об этом свидетельствуют картометрические подсчеты. На 411 км границы приходится 9 пересечений автодорогами (3 из которых приходится на анклав), из которых ключевые – в Бендерах, Дубоссарах и Рыбнице. Очевидно, это обусловлено тем, что граница на большем своем протяжении проходит по реке Днестр, это ограничивает количество пересечений границы. О низкой проницаемости границы также свидетельствуют все проведенные полевые исследования. Во время проведения опросов респонденты в большинстве случаев указывали на отсутствие каких-либо проблем при пересечении границы, но встречались довольно резкие ответы, которые подтверждают, что такие проблемы существуют [Рис. 13]. Значительная доля опрошенных старается объезжать ПМР даже при зарубежных поездках, например, в Россию или Украину. Следующим наблюдением, подтверждающим низкую проницаемость является замер транспортного потока в местах пересечения главных автомагистралей с границей. Помимо того, что интенсивность автомобильного потока крайне низкая (от 40 до 70 автомобилей в час), так на данных магистралях почти отсутствует поток грузовых автомобилей. Наконец карта междугороднего сообщения ПМР, составленная по расписаниям, зафиксированных на автовокзалах, свидетельствует о том, что основные маршруты сконцентрированы в пределах ПМР за исключением маршрута Тирасполь-Кишинев.

Транспортное сообщение, как пассажирское, так и грузовое, сильно пострадало после отделения ПМР по сравнению с советским периодом. Железнодорожное сообщение пострадало наиболее сильно, и предпосылок к его восстановлению в данный момент нет. В августе 2004 г. – в связи с обострением отношений между Молдавией и Приднестровской Молдавской республикой было создано государственное унитарное предприятие «Приднестровская железная дорога» (станции Тирасполь, Бендеры и Рыбница), которое вышло из состава Молдавской железной дороги. Речное сообщение по Днестру фактически отсутствует. Подавляющее число трансграничных связей приходится на автомобильный транспорт. Состояние автомобильной сети постепенно улучшается, в последнее время предпринимаются шаги для облегчения транспортного сообщения с обеих сторон. Создаются новые маршруты, уровень обслуживания дорожной инфраструктуры растет, но весьма медленными темпами. Заключены некоторые ключевые соглашения, в числе которых недавний ввод нейтральных автомобильных номеров для международных приднестровских перевозчиков. Но, все же, в настоящий момент состояние транспортной сети как аспекта трансграничного сотрудничества Молдовы и ПМР далеко от идеала.



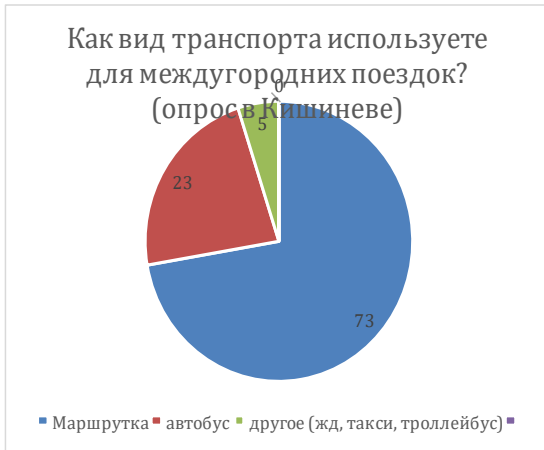


Рис 13. Результаты проведенных опросов

Интенсивность междугороднего автобусного сообщения ПМР



Рис 14. Карта-схема интенсивности междугороднего автобусного сообщения

2.6. Взаимодействие в сфере связи и телекоммуникаций

На сегодняшний день ситуация в сфере связи и коммуникаций между Молдовой и Приднестровьем является в некотором смысле патовой. Положение вещей таково, что и на правом, и на левом берегах сложились собственные системы (имеются в виду, в первую очередь, операторы сотовой связи). Так, в Молдове, рынок поделен между двумя игроками – молдавской «Moldcell» и французской «Orange». В Приднестровье монополистом является подконтрольная «Шерифу» компания «Интерднестрком», которая осуществляет свою деятельность в кооперации с украинским «Интеркомом». «IDC» (другое название приднестровской компании также является и основным интернет-провайдером на территории непризнанной республики). Помимо рынка связи, компании имеют и различную систему связи: у Приднестровья – это CDMA, а у Республики Молдова – UMTS («Orange» и «Moldcell»).

В то же время можно вспомнить некоторые моменты, которые усугубляли конфронтацию между сторонами конфликта. Так в 2003 г. состоялась так называемая «телефонная война» молдавские власти заглушили сигналы на всей территории Приднестровья. Официальной причиной, по которой связь исчезла на определенный период времени, была названа «попытка тестирования нового оборудования для цифрового телевидения в Республике Молдова». Удивителен был факт, что частоты, на которой тестировалась аппаратура для телевидения, совпадали с теми, что использует «Интерднестрком» для обеспечения мобильной связи. Другим примером послужил инцидент с блокированием связи в 2006 г., но на этот раз уже со стороны Приднестровья. В распоряжении Тирасполя находилась еще с советских времен аппаратура радиоэлектронной борьбы (сокращенно РЭБ), предназначенная для глушения сигналов со стороны запада. В результате чего мобильная связь на некоторое время исчезла даже в Кишиневе.

Примечательно, что молдавские мобильные телефонные номера (СИМ-карты) не продают на территории Приднестровья, поскольку, по мнению властей их тяжело контролировать (в плане обеспечения безопасности).

Что касается коммерческого противостояния, то в данном аспекте многое остается неясным. В середине 2000-х гг. «IDC» пытался закрепиться на молдавском рынке связи и стать третьим оператором в стране. Компания заплатила 1 миллион долларов США за молдавскую лицензию. Однако этому воспротивились «Orange» и «Moldcell».¹ Официальным поводом для отказа стал факт того, что они за аналогичную регистрацию данные две компании заплатили по 8 миллионов долларов. В результате приднестровский IDC не был допущен до рынка связи Молдовы, а деньги «Интерднестркома» бесследно исчезли, что стало очередным поводом к обострению отношений между Приднестровьем и Молдовой.

Какая бы конфронтация не происходила между Кишиневом и Тирасполем по вопросу сотовой связи, фактически физическое проникновение сигналов на территорию обеих сторон имеется. Компания «IDC» присутствует в целом на территории Приднестровья, в то время как молдавская компания покрывает своими сетями почти полностью территорию левого берега. Во всех населенных пунктах, подчиняющихся Республике Молдова, но находящиеся в непосредственной близости с Приднестровьем, имеются пункты продаж молдавских мобильных операторов. Если есть продажа мобильных номеров, то и имеются станции для обеспечения сотовой связью население. Эти станции, разумеется, интегрированы в общую сеть, что позволяет покрыть практически всю территорию непризнанной республики.

Если говорить о стационарных телефонах, то из-за конфликта сложилось крайне «плачевное» положение вещей. Связаться из Молдовы с Приднестровьем – все равно, что звонить в другое государство: по тарифам получается дороже, чем, к примеру, в США. Поэтому жители молдавских «анклавов» (например, Варницы) обычно имеют по 2 стационарных телефона – один для связи с Молдовой, другой – для Приднестровья.

Несмотря на все сложности, существуют попытки «разрядить» сложившуюся ситуацию. Так, по инициативе главы Приднестровья, были начаты разговоры о создании прямой телефонной линии между Кишиневом и Тирасполем. Или, скажем, стороны договорились

¹ По информации, полученной в Бюро по реинтеграции Правительства Республики Молдова и МИД ПМР.

об обмене телевизионными каналами между двумя сторонами. Однако на этом направлении не удалось прийти к консенсусу. В Приднестровье осуществлялось вещание таких молдавских государственных телеканалов, как «Республика ТВ» и «Молд 1», которые были восприняты жителями Левого берега с большим интересом. Но в Молдове же (по заявлениям молдавской стороны – из-за технических проблем) так и не началась трансляция ни одного из каналов Приднестровья. В результате чего официальный Тирасполь прекратил вещание вышеназванных молдавских телеканалов, после чего переговоры по сотрудничеству в сфере телевещания были приостановлены. Примечательно, что во время интервью с представителями примарии Варницы, вопрос о телевещании в селе был рассмотрен отдельно. В этом молдавском селе устойчиво принимается сигнал приднестровских каналов, однако не принимается ни один из телеканалов Молдовы (кабельного молдавского ТВ, а телевещание из Молдовы заглушается).

2.7. Военно-политическое взаимодействие сторон. Роль объединённой контрольной комиссии и совместных миротворческих сил в поддержании мира и урегулировании приднестровского конфликта

Сложившаяся ситуация во взаимоотношениях между непризнанной Приднестровской Молдавской Республикой и Республикой Молдова в начале 1990-х гг. XX в. не могла разрешиться самостоятельно и требовала вмешательства «третьей стороны». Военно-политическое вмешательство Российской Федерации в конфликт между Приднестровьем и Республикой Молдовой способствовало прекращению вооруженного конфликта. Для урегулирования ситуации мирным путем 21 июля 1992 г. в Москве при участии Б.Н. Ельцина, М.И. Снегура и в присутствии И.Н. Смирнова было подписано «Соглашение о принципах мирного урегулирования вооруженного конфликта в Приднестровском регионе Республика Молдова». Основные положения данного соглашения сводились к следующему:

- конфликтующие стороны обязались предпринять меры к полному прекращению огня, отвести войска, вооруженную технику из «зоны безопасности»;
- для обеспечения контроля за прекращением огня, отводом войск и вооружений в этой зоне создавалась Объединенная Контрольная Комиссия (ОКК), состоящая из представителей трех сторон, участвующих в урегулировании конфликта;
- комиссия использует в своей работе группы военных наблюдателей, ей в подчинение передаются созданные на добровольной основе воинские контингенты миротворческих сил стороны, участвующих в выполнении данного соглашения;
- комиссия совместно обеспечивает поддержание правопорядка в городе Бендеры;
- части 14 армии Вооруженных Сил РФ, дислоцированные в Республике Молдова, будут строго соблюдать нейтралитет. Обе стороны в конфликте берут на себя обязательство уважать нейтралитет и воздерживаться от любых противоправных действий в отношении военного имущества, военнослужащих этой армии и членов их семей. Вопросы о статусе армии, порядке и сроках ее поэтапного вывода будут определены в ходе переговоров между Российской Федерацией и Республикой Молдова.

Помимо основных положений, соглашение регулировало так называемую «Зону безопасности».¹ «Зона безопасности» имеет глубину 225 км и ширину 12-24 км, расположена между конфликтующими сторонами и разделена на 3 участка: Северный, Центральный и Южный. Разделение на три участка было сделано на первом этапе миротворческой операции для упрощения управления. «Зона безопасности» покрывает, главным образом, территорию непризнанной ПМР (60% территории) и незначительную часть собственно территории Молдовы (5%). В «Зоне безопасности» определен район с повышенным районом безопасности с центром в Бендерах. В Бендерах, которые отнесены к району с повышенным режимом безопасности, и Дубоссарах располагаются военные комендатуры совместных миротворческих сил (СМС), коменданты которых обладают соответствующими полномочия-

1 По информации, полученной в примарии села Варница и в государственной администрации г.Бендеры.

2 По информации, полученной в ходе беседы со старшим военным начальником российского миротворческого контингента в Приднестровском регионе полковником В.В. Ближенским.

ми, которые утверждены ОКК. В пределах этих зон было размещено более 40 миротворческих постов, которые располагались на основных транспортных магистралях, а также на мостах в пределах «Зоны безопасности». СМС взяло под контроль все понтонные переправы и плотины гидроэлектростанций. Впоследствии, после стабилизации ситуации в регионе, количество постов было сокращено до 15. При отсутствии разграниченного пространства безопасности между двумя сторонами, «Зона безопасности» является стержневой основой взаимоотношений Молдовы и Приднестровьем в вопросах безопасности и в системе региональной стабильности в целом.

В настоящее время в составе Оперативной группы российских войск (ОГРВ) в Приднестровье находятся около 1,5 тысяч российских военнослужащих, которые дислоцируются в регионе в соответствии со статьями 2 и 4 Соглашения от 21 июля 1992 г. Приднестровская сторона предлагает увеличить численность российского миротворческого контингента до 2400 человек и восстановить летную эскадрилью СМС для моментального реагирования в случае каких-либо инцидентов.¹ За сохранение действующего формата СМС выступают как официальные власти Приднестровья, так и её население. Молдова же, напротив, настаивает на том, что на территории Приднестровского региона, части территории Молдовы, присутствии СМС неоправданно.²

Главным, и, несомненно, положительным итогом совместной миротворческой деятельности можно считать то, что в регионе отсутствует открытое вооруженное противостояние. Об эффективности деятельности контингента говорят некоторые цифры: на начало 2014 г., с момента ввода в зону конфликта, российские миротворцы за нарушение режима безопасности задержали 133 219 человек, изъяли более 265 единиц стрелкового оружия, 155 030 патронов и 1396 ручных гранат, обнаружили и обезвредили 13 778 взрывоопасных предметов, в том числе 6 467 противопехотных мин, 2 870 противотанковых мин, 222 различных фугаса.¹

Помимо осуществления основных задач, военнослужащие российского миротворческого контингента совместно с молдавскими и приднестровскими коллегами, так или иначе участвуют и в общественной жизни региона.¹ Так, совместно с молдавскими и приднестровскими коллегами, личный состав МС неоднократно участвовал в мероприятиях по увековечиванию памяти погибших в Великой Отечественной войне в «Зоне безопасности», принимал участие в захоронении, открытии памятников и памятных плит воинам погибшим при освобождении Молдавии – в городе Дубоссары, селе Гура-Быкулуй, Шерпенском и Кицканском плацдарме (в местах наиболее ожесточенных боев).

Кроме того, известны и факты «активной» помощи населению обоих берегов Днестра военнослужащими российских миротворческих сил при различных чрезвычайных ситуациях.¹ Так, в 2009 г. в районе одного из миротворческих постов сержант В.П. Бытич с риском для жизни спас провалившихся под лед озера молдавских детей, за что был поощрен лично Президентом Молдовы. В 2012 г. в Дубоссарах военнослужащий МС РФ спас тонущую гражданку Молдовы, упавшую с парома в воду Днестра. В 2013 г. в районе поста миротворцев у моста через Днестр, в Бендерах, во время ДТП загорелось авто, и военнослужащие поста первыми пришли на помощь пострадавшим, под угрозой взрыва вытащив пассажиров и оказав им медицинскую помощь, за что были поощрены руководством Приднестровья. В случае возникновения чрезвычайных ситуаций налажено взаимодействие всех трех контингентов в помощи населению. Так, во время наводнений, паводков военнослужащие разворачивают полевые кухни для обеспечения местного населения горячей пищей; во время сильных снегопадов зимой 2013 г. из состава российского контингента выделялись тягачи для эвакуации застрявшего на дорогах общественного транспорта и большегрузных авто (среди которых были и большегрузы из Молдовы, Италии, Испании).

Таким образом, кроме непосредственного участия миротворцев в предотвращении военной эскалации конфликта, деятельность миротворцев также способствует в определенной мере снятию социальной напряженности в регионе и установлению доверия между обоими берегами Днестра.

1 По информации, полученной в ходе беседы со старшим военным начальником российского миротворческого контингента в Приднестровском регионе полковником В.В. Ближенским.

2 По информации, полученной в ходе беседы с членами ОКК от Приднестровья.

3. Сопоставление разделенных городов по критериям проницаемости границы

Таблица 1. Сопоставление разделенных городов на молдо-приднестровской линии разграничения по критериям проницаемости границы

№	Критерий	Бендеры/Варница	Дубоссары/Коржево/ Кочиеры/Криуляны	Рыбница/Резина
1	Транспортная связность			
1а	Общее количество маршрутов, пересекающих границу	42	22	16
1б	Общее количество рейсов, пересекающих границу, в т.ч.:	112	56	28
1)	автобусы / маршрутки	17/95	6/50	0/28
2)	трамваи	0	0	0
3)	троллейбусы	0	0	0
4)	другие виды городского транспорта (указать)	0	0	0
2	Социально-экономические связи			
2а	Работа жителей, проживающих с одной стороны линии разграничения, на территории другой стороны (~%)	да (Варница – более 50%)	да	да (менее 50%)
2б	Оплата услуг ЖКХ (газ, вода, т.п.) жителями, проживающими по одну сторону, в бюджет другой стороны	да (общая сеть)	нет (кроме Коржево)	нет
2в	Оплата налога на землепользование жителями, проживающими с одной стороны, в бюджет другой стороны	нет	да (на с/х участки)	нет
2г	Обучение школьников и студентов, проживающих с одной стороны линии, в школах/ВУЗах по другую сторону	да (значительно)	да (значительно)	да (незначительно)
2д	Оказание медицинских услуг жителям, проживающих с одной стороны, в лечебных учреждениях по другую сторону	да	да	да
3	Телекоммуникации и связь			

3а	Услуги фиксированной связи: сети собственные или единая телефонная сеть	единая сеть (в Бендерах – приднестровская; в Варнице – обе)	разные сети; Коржево – приднестровская	разные сети
3б	Интернет: провайдеры различные (IDC и др.) или общие	различные: Orange и Moldcell в Варнице; IDC в Бендерах	различные: Orange и Moldcell в Дубоссарском районе; IDC в Дубоссарах	различные: Orange и Moldcell в Резине; IDC в Рыбнице
3в	Покрывание мобильной связи: устойчивый прием жителями, проживающими по одну сторону, сети, ведущей вещание с другой стороны (IDC, Orange, Moldcell)	Сигналы Orange и Moldcell принимаются на территории Бендер; IDC – н/д	Сигналы Orange и Moldcell принимаются на территории Дубоссар; IDC – н/д	Сигналы Orange и Moldcell принимаются на территории Рыбницы
3г	Телевещание			
1)	Устойчивый прием жителями, проживающими по одну сторону границы, аналогового / цифрового сигнала, вещаемого с другой стороны	н/д спутниковое	н/д спутниковое	н/д спутниковое
2)	Покрывание единой сетью кабельного вещания	только приднестровское (единая сеть)	обе (Коржево); собственные в ост.	н/д
4	Осуществление валютных операций			
4а	Возможность обмена леи / рубли ПМР (варианты):			
1)	есть обменники по обеим сторонам линии разграничения	да; рубли меняют только в ПМР	да, рубли меняют только в ПМР	н/д
2)	леи / рубли – обменники вблизи линии разграничения есть, и рубль / леи указаны на «первом месте»	да	да	н/д
3)	леи / рубли – обменники вблизи линии разграничения есть, но рубль / леи указаны не на «первом месте»	-	-	-
4)	обменников ни с молдавской, ни с приднестровской стороны нет	-	-	-

46	Хождение валюты «через» границу – возможность оплаты в рублях / леях:			
1)	в магазинах	да: в Варнице – де-факто можно рублями ПМР	да: в Коржево – обе валюты	нет
2)	в транспорте, пересекающем линию разграничения	да: обе валюты	да: обе валюты	нет
3)	необходимость оплаты ТОЛЬКО в официальной валюте	формально – да, реально – нет	нет	да
5	Барьеры на линии разграничения			
5а	Наличие КПП, таможенных постов, полицейских постов на линии разграничения (только автодороги):			
	<u>Количество улиц с КПП / постами</u> Общее количество трансграничных улиц x 100% = ... в пределах общегородской черты	1/5 = 20% (Варница)	1/4 = 25% (Коржево) 1/1 = 100% (мост на Криуляны)	1/1 = 100% (мост)
5б	Наличие оборудованных пограничных барьеров, «читаемых» на местности (колючая проволока, валы, рвы, бетонные блоки и т.п.)	нет (ни Бендеры / Варница, ни Варница / Северный)	нет / Днестр	Днестр
	Итог: сравнительная степень проницаемости границы	<i>средняя</i>	<i>средняя</i>	<i>низкая</i>

Заключение

Изучение различных форм трансграничного взаимодействия (экономического, социального, культурного) на региональном уровне является важной составляющей социально-экономической и политической географии. В фокусе настоящего исследования лежит рассмотрение фактической границы (линии разграничения конфликтующих сторон) с точки зрения выполняемых ею контактных функций. Осуществляемое действительное трансграничное взаимодействие на уровне отдельных городов и районов в условиях затруднённости осуществления такого взаимодействия на официальном уровне между Кишинёвом и Тирасполем представляет практический интерес как фактор потенциального снижения напряжённости в регионе.

Основные задачи исследования состояли в отборе и анализе основных индикаторов трансграничного взаимодействия на микро- (разделённые фактической границей города) и мезоуровне (Приднестровский регион и остальная часть Молдовы); среди них – транспортное сообщение, экономические и социальные связи, в т.ч. маятниковые миграции и образовательные связи, совместные локальные и региональные проекты. Также в круг поставленных задач вошла оценка контактной функции границы и её потенциала в установлении мира и составление карт социально-экономических связей разделённых фактической границей городов и анклавов.

В процессе исследования были использованы методы полевых микрогеографических исследований в городах, метод экспертных интервью, методика проведения транспортных исследований. По результатам экспедиции группа исследователей пришла к нескольким выводам:

1. Фактическая линия разграничения сторон сегодня де-факто выполняет функцию односторонней полноценной границы; но при этом сохраняет значительную проницаемость на низовом уровне (на уровне разделённых городов и районов).

2. В рамках официальных совместных рабочих групп Тирасполя и Кишинёва взаимодействие в социально-экономической сфере ограничено и затруднено в связи с рядом неразрешимых противоречий между сторонами; однако на низовом уровне взаимодействие, в т.ч. и вынужденное, осуществляется активно, – в сфере транспортных перевозок, социально-экономической сфере (трансграничные маятниковые миграции – работа жителей по обеим сторонам линии разграничения, обучение в школах и т.п.), в сфере культуры и спорта (проведение единых чемпионатов и т.п.)

3. Взаимодействие сторон в рамках ОКК и совместная деятельность миротворческих контингентов России, Молдовы и Приднестровья в Зоне безопасности не только приводит к разрядке военного потенциала, но и позитивно сказывается в плане снятия «социальной напряжённости» и установления доверия между обоими берегами Днестра.

4. Анализ параметров и полученных показателей взаимодействия Приднестровья и Молдовы на низовом уровне показывает позитивную роль такового сотрудничества в деле постепенного восстановления доверия между жителями Молдовы и Приднестровья и снижения конфликтогенного потенциала.

Практическим значением проведенного исследования является успешная апробация предложенной студентами методики исследования фактического трансграничного взаимодействия сторон конфликта в разделённых городах, а также доказательство возможности углубления социально-экономических и культурных трансграничных связей между Приднестровьем и Молдовой на микроуровне в целях последующей нейтрализации конфликта даже без предварительного его политического урегулирования.