



**ЦЕНТР
СТРАТЕГИЧЕСКИХ ИССЛЕДОВАНИЙ
И РЕФОРМ (CISR)**

Молдавская и Приднестровская экономики — от конфликта к перспективам мирного развития.

**Внешекономическая деятельность:
источник роста и противоречий**

Исследование выполнено неправительственной организацией Центр стратегических исследований и реформ (CISR) в рамках проекта «Содействие построению мирных отношений в Республике Молдова» (The Peace Building Framework Project). Проект финансируется Глобальным фондом правительства Великобритании по предотвращению конфликтов в России и странах СНГ (GCPP).

Высказанные в исследовании обобщения принадлежат только Центру стратегических исследований и реформ (CISR) и не отражают позиций каких-либо организаций или административных структур.

Кишинёв, 2007

Содержание

Введение	3
Внешняя торговля: динамика и структура	4
Связи с СНГ: динамика и структура	7
Торговля со странами ЕС	8
Товарообмен Приднестровья и Молдовы.....	9
Производственная инфраструктура: основа экономики	11
Импорт и транзит природного газа.	12
Экспорт, импорт и транзит электроэнергии.....	19
Информационно-коммуникационная инфраструктура.....	31
Новое в движении товаров в зоне Приднестровья: нормализация таможенного режима.....	33
Интеллектуальная собственность.....	40
Заключение	45
Приложения	46

Введение

Проблема. Экономики Молдовы и Приднестровья в силу объективных причин являются экономиками открытого типа, что предопределяет значимость внешнеторговой деятельности, условий и возможностей ее осуществления, как для экономического развития *всей* Молдовы. Возможности расширения и диверсификации внешнеторговых связей, равно как и привлечение иностранных инвестиций во многом увязаны с вовлеченностью молдавской системы коммуникаций (транспорт, энергетика, электросвязь и др.) в соответствующие региональные системы.

Реализации такого подхода препятствуют как внутреннее разделение инфраструктуры, так и ее низкое качество, фактическое разобщение ранее единого экономического пространства на две «независимо» функционирующие системы не способствовало сохранению и развитию общей инфраструктуры. Более 15 лет устойчивого недофинансирования и ненадлежащей эксплуатации затрудняют использование Молдовой преимуществ транзитного региона.

Доведение системы внутри-молдавских коммуникаций до уровня европейских стандартов – удовольствие достаточно дорогостоящее для одной Молдовы, в возможный инвесторов отпугивает высокий уровень рисков, связанных с наличием «тлеющего» конфликта.

Невнимание к этой проблеме, промедление в объединении и реконструкции инфраструктуры страны на фоне активных действий ее соседей (Украины и Румынии) может привести к усилению периферийности Молдовы и ослаблению конкурентоспособности ее экономики.

Предметом настоящего исследования является анализ и оценка новых процессов, вызовов и решений последних лет (2000-2006), повлиявших на обострение экономических взаимоотношений между Молдовой и Приднестровьем: неустойчивость правил осуществления экспортно-импортных операций для предприятий региона (т.н. «экономическая блокада»), «автономизация» инфраструктуры региона и их влияние на состояние и развитие внешнеэкономической деятельности Молдовы и Приднестровья.

Данная работа состоит из четырех разделов: 1) анализ динамики и структуры внешней торговли; 2) производственная инфраструктура, как основа экономического развития; 3) новое в движение товаров в зоне Приднестровья, нормализация таможенного режима; и 4) проблемы интеллектуальной собственности.

При подготовке отчета использованы данные Национального банка Молдовы, Приднестровского республиканского банка, Министерства экономики Приднестровья, Национального бюро статистики РМ, Департамента таможни и Торгово-промышленных палат РМ и Приднестровья.

Внешняя торговля: динамика и структура

Характерной чертой экономики Приднестровья является ее высокая зависимость как от экспорта (это основной источник формирования валютного резерва региона), так и от импорта (собственные сырьевые, энергетические и материально-технические ресурсы практически отсутствуют). Эти же факторы во многом объясняют и чрезмерную, относительно стран-партнеров, открытость экономики региона (см. табл. 1).

Таблица 1

Уровень открытости экономик РМ и ПМР (внешнеторговый оборот в % к ВВП)

	1996	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Приднестровье	161.1	393.0	359.7	278.8	334.4	308.8	277.4	198.2
Молдова	110.2	96.9	98.1	101.2	110.7	106.0	116.7	111.6
Россия	30.7	52.7	46.3	44.3	44.2	43.7	44.6	38.0
Украина	71.8	91.3	84.3	82.4	91.9	95.0	84.9	81.1

Неопределенность статуса региона и, как следствие, сложности с полно- и равноправным участием во внешнеэкономических отношениях определяют особую уязвимость и зависимость внешнеэкономической деятельности от ситуации извне.

Год от года объемы экспорта и импорта Приднестровья не стабильны, однако, внешнеторговый оборот региона устойчиво растет и, за последние десять лет, увеличился почти втрое. Отметим, что в 1996-1997 гг. в Приднестровье регистрировалось *положительное сальдо* торгового баланса, около 90 млн. долл. США. Впоследствии эта «традиция» была нарушена, и в настоящее время импорт устойчиво превышает экспорт: в 2000 г. – на 140 млн. долл. США, в 2005 – на 276 млн. долл. США и 2006 – на 316 млн. долл. США.

Приспосабливаясь к часто меняющимся условиям выхода на внешние рынки, Приднестровье пытается усилить внешнюю составляющую экономики диверсификацией, чаще всего точечной и не устойчивой, внешних партнеров, как по экспорту, так и по импорту. Так в 2005 году внешнеторговые связи осуществлялись почти со 100 странами (в 2000 г. - чуть более 70 стран).

Таблица 2

Эволюция внешней торговли Приднестровья (1995-2005 гг.)
(без Республики Молдова)

млн. долл. США

	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Внешнеторговый оборот	743.7	703.9	768.8	607.4	931.7	1207.9	1300.7
Экспорт	409.2	291.8	285.1	186.9	354	462.2	520.3
в том числе:							
страны СНГ	325.8	93.0	90.9	57.2	107.0	156.7	249.0
остальной мир	83.4	198.8	194.2	129.7	247.0	305.5	271.3
Импорт	334.5	412.1	483.7	420.5	577.7	745.7	780.4
в том числе:							
страны СНГ	287.2	202.6	266.8	246.7	371.6	489.6	467.1
остальной мир	47.3	209.5	216.9	173.8	206.1	256.1	313.3
Торговый баланс	74.7	-120.3	-198.6	-233.6	-223.7	-283.5	-260.1

Источник: Статистический ежегодник ПМР за 1990, 1995-1997 гг., Тирасполь, 1998;
Статистический ежегодник ПМР за 2005 г., Тирасполь, 2006

Товарная структура экспорта весьма ограничена. В основном это четыре товарные группы: черные металлы, текстиль, электроэнергия, машины и оборудование, на долю которых приходится 85-90% приднестровского экспорта (см. Приложение, таблица 3). При весьма ограниченной емкости внутреннего рынка как такового, здесь практически нет потребности в черном металле, а это один из самых значимых продуктов, производимых в регионе.

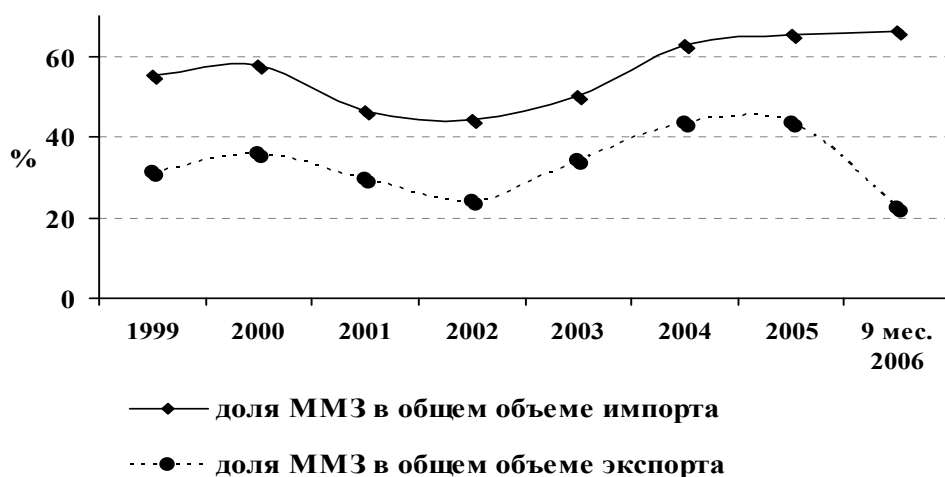
Вставка 1

Молдавский металлургический завод:

- пятый по величине мини-завод по производству стали в Европе (более 1 млн. т качественной электростали и около 900 млн. т готового проката в год);
- бюджетообразующее предприятие Приднестровья.
- единственное металлургическое предприятие, расположенное на территории Молдовы;

График 1

Значимость ММЗ для приднестровского региона



Причины особого внимания к этому предприятию, как в самом Приднестровье, так и за его пределами (Россия, Украина, Молдова), очевидны:

- для Приднестровья ММЗ – это предприятие, от результатов деятельности которого во многом зависит динамика многих макроэкономических показателей: объемы промышленного производства, экспорта, доходная часть бюджета и др. (*смотри график 1*);
- управляет и частично владеет активами ММЗ российский холдинг «Металлоинвест», стало быть, есть заинтересованность российской стороны в эффективной и бесперебойной работе предприятия. Еще с 2003 г. действует специальный пункт пропуска «Суземки», через который из РФ в Приднестровье завозится металлолом для нужд ММЗ, в последние годы именно Россия – основной потребитель продукции завода.
- австро-украинская компания HARES Group Holding G.m.b.H является акционером ММЗ. Но для украинских производителей (ОАО «Mittal Steel – Кривой Рог») ММЗ – прежде всего, серьезный конкурент на мировых, в том числе и европейских рынках. Вероятно, желанием частично нейтрализовать конкурента и объясняется выведение, с июня 2006 г., отходов и лома черных металлов из режима свободной торговли с Молдовой, которая на протяжении последних лет была вторым, после Турции, потребителем украинского металлолома (удобное географическое положение, отсутствие экспортной пошлины – 30 Евро за тонну). При этом в отличие от украинского, экспорт молдавский стали на рынок ЕС не квотируется.
- отношение Молдовы к ММЗ весьма противоречиво. Неурегулированность отношений с Приднестровьем не позволяет ей поддерживать предприятие. Примером тому демпинговые проблемы ММЗ в США (2001 г.), приведшие к вынужденной смене предприятием рынков сбыта. Можно предположить, что американской стороне было весьма затруднительно доказать нанесение ущерба металлургии США, с учетом небольших, относительно емкости американского рынка, объемов молдавского импорта. Позже, по запросу Молдовы была введена процедура двойного контроля при экспорте металла в страны ЕС (2004). В 2006 году просьба о ее продлении не получила поддержки Еврокомиссии. Надо признать, что сомнения Молдовы и ЕС в «чистоте» экспорта в Европу небезосновательны. Само руководство ММЗ считает, что на любом металлургическом предприятии для того, «чтобы оно нормально работало, необходим круглосуточно действующий таможенный пост. Но позиция предприятия определяется позицией правительства, а это вопрос уже не экономический, а политический...».¹

При значительно более разнообразной структуре импорта, как с точки зрения географии, так и товаров, основных групп здесь пять: лом черных металлов, сырье для текстильной промышленности, газ и нефтепродукты, машины и оборудование, продукты питания. Доля этих товаров в общем объеме импорта составляет 70-85%.

На фоне сегодняшних сложностей и почти 20%-го сокращения объемов внешней торговли в 2006 г., (экспорт на 27%, а импорт на 14%, соответственно), поставки машин и оборудования в Приднестровье возросли более чем на 25%.

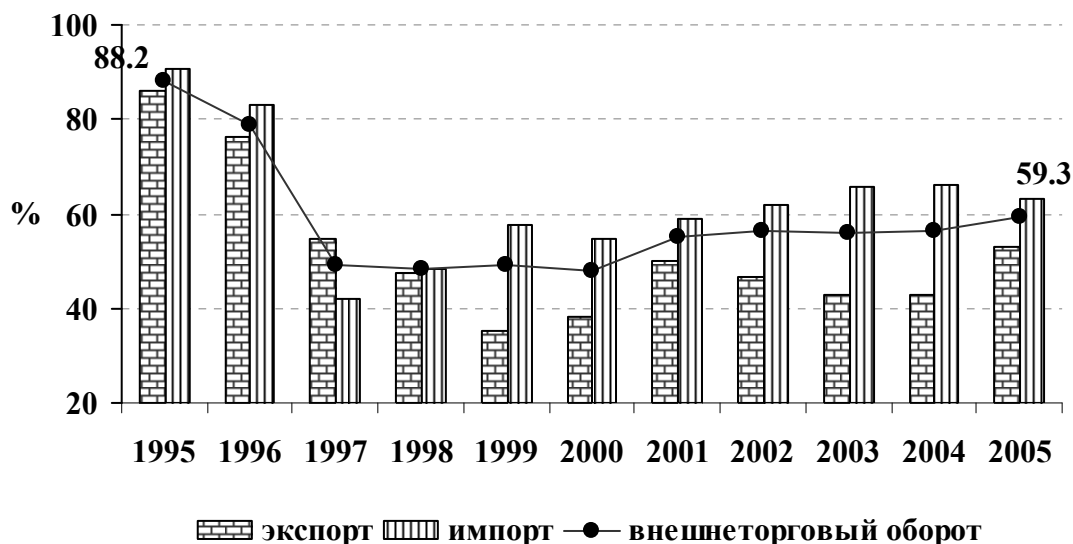
¹ Информационное агентство «Новый регион», 14.04.2006

Связи с СНГ: динамика и структура

Экономика Приднестровья традиционно ориентирована на страны СНГ, доля которых во внешней торговле устойчиво высока (смотри график 2).

График 2

Динамика внешней торговли Приднестровья со странами СНГ



При этом, потенциальные возможности рынка СНГ используются регионом далеко не полностью: устойчивые отношения налажены лишь с пятью странами: Россией, Украиной, Беларусью, Казахстаном и Узбекистаном. На рынки СНГ из Приднестровья поставляются машины и оборудование, продукты питания, алкогольные напитки. Основные потоки из стран СНГ – лом черных металлов, нефтепродукты, частично производственное оборудование.

Россия и Украина устойчиво занимают позицию ведущих торговых партнеров, на долю которых приходится более 90% всей внешней торговли в ареале СНГ, однако, значимость их для региона проявляется по-разному.

Россия – первый, и самый надежный партнер Приднестровья. Именно российский рынок, бизнес и др. «выручает» приднестровскую экономику в сложных ситуациях. В «обычных» же условиях Россия, прежде всего, является основным донором региона (энергоресурсы, инвестиции и т.д.) и потребителем приднестровской продукции. Так, именно сюда «пришел» приднестровский металл, когда в 2005 г. европейские рынки для него практически закрылись. Россия поддерживает регион экономически и сегодня (по оценкам приднестровских экспертов *самостоятельно* в жестких рамках «нового» таможенного режима регион мог продержаться *не более 2-3 месяцев*).

Позиция Украины несколько иная и менее последовательная. Общая граница и традиционные бизнес-связи ее приграничных областей с Приднестровьем, во многом эту непоследовательность объясняют. Украина это партнер, озабоченный, прежде всего, импортом в Приднестровье, на ее долю приходится более 1/3 всех внешних товарных поставок в регион. Объемы Украинского импорта приднестровских товаров очень невелики - в среднем около 10% от приднестровского экспорта в страны СНГ (2-4% от всего приднестровского

экспорта). Утвердившись на рынке Приднестровья, расширять импорт из него Украина не спешит, более того, для приднестровских вводятся изъятия из свободной торговли и по сахару, и по лому черных металлов.

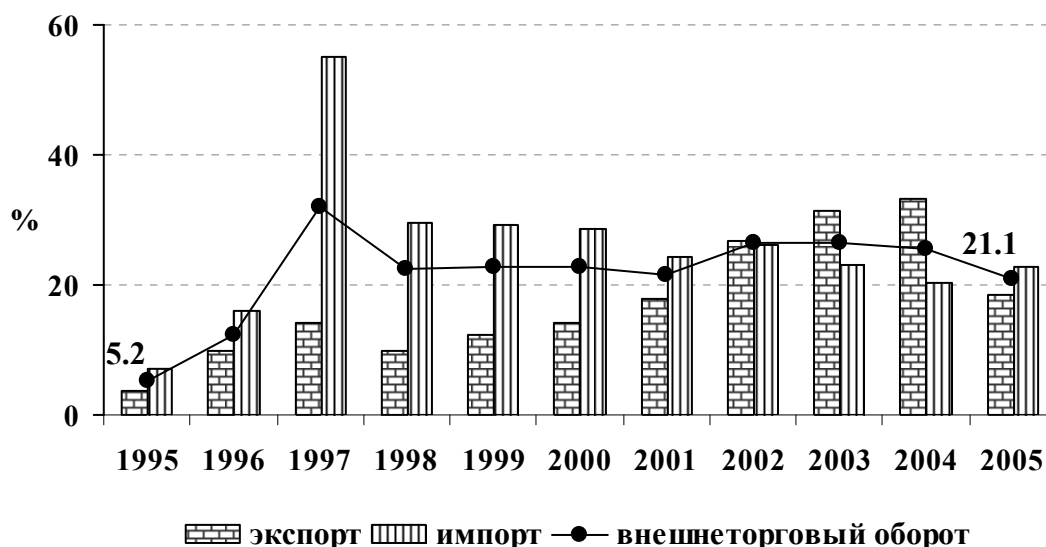
Торговля со странами ЕС

Динамика внешней торговли особенно в последние годы свидетельствует о значительном прорыве Приднестровья на направлении «остальной мир». Отметим, что именно рынки за рамками стран СНГ (2005-2006 гг. – исключение) являются потребителями основного продукта региона – черного металла. До 2001 г. это были в основном рынки США и Канады, а после их закрытия, рынки стран настоящих и будущих членов ЕС. Из последних, особое место занимает Румыния – многолетний и достаточно надежный партнер региона.

Торговые связи со странами ЕС устойчиво развиваются начиная с 2002 года (см. *график 3*). Помимо того, что до недавнего времени рынок Евросоюза являлся основным для приднестровского металла, существуют давние и достаточно прочные связи по кооперации предприятий легкой промышленности (текстильная, обувная) с европейскими партнерами, прежде всего из Германии и Италии.

График 3

Динамика внешней торговли Приднестровья со странами ЕС



Эти традиционные связи выдержали, в основном, и испытание «новым» таможенным режимом: в январе-июне 2006 г. (период «адаптации» экономических агентов левобережья к «новым» условиям осуществления внешнеэкономической деятельности) поставки приднестровского текстиля и обуви на рынки ЕС сохранились на обычном уровне, при незначительном сокращении импорта из этих стран. Именно сохранение предприятиями легкой промышленности традиционных, в основном европейских, рынков в первом полугодии 2006 г. частично компенсировало значительное снижение экспортных поставок металла.

Товарообмен Приднестровья и Молдовы.

Торгово-экономические связи Приднестровья и Молдовы нуждаются в особом рассмотрении. Они далеки от транспарентности и сохраняются, во многом, вопреки предпринимаемым взаимным ограничениям и санкциям, что не исключает и нарушение правовых норм. Живучесть этих связей основывается, и это важно, на все еще *сохраняющихся взаимных интересах* экономических агентов, работающих по обоим берегам Днестра.

В зависимости от действовавших административных барьеров, товарообмен Приднестровья с Молдовой составлял от 7 до 18% общего объема внешней торговли Приднестровья (см. таблицу 3).

Таблица 3

Товарообмен Приднестровья с Молдовой

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Торговый оборот	119.9	136.6	169.1	93.4	80.4	150.6	90.4	100.1	85.5	134.6
экспорт в Молдову	80.8	111.2	80.3	33.3	30.6	105.1	56.5	78.2	72.9	59.4
импорт из Молдовы	39.1	25.4	88.8	60.1	49.8	45.5	33.9	21.9	12.6	75.2
Торговый баланс	41.7	85.8	-8.5	-26.8	-19.2	59.6	22.6	56.3	60.3	-15.8

млн. долл. США

Источник: Статистический ежегодник ПМР за 1990, 1995-1997 гг., Тирасполь, 1998;
Статистический ежегодник ПМР за 2005 г., Тирасполь, 2006

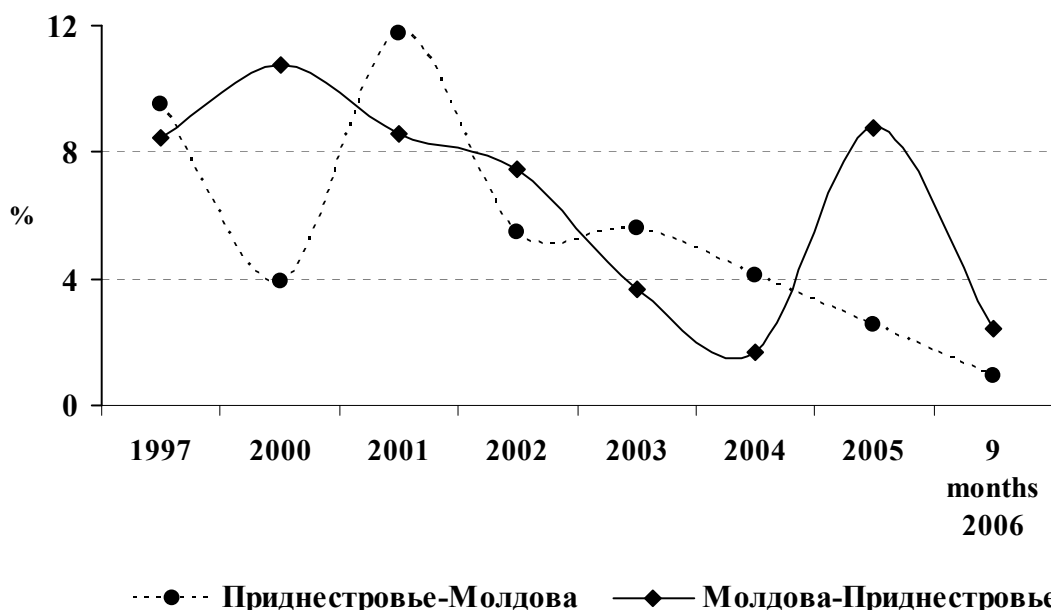
Резкий рост поставок из Приднестровья в Молдову в 2001 г. связан с нормализацией отношений между сторонами в части поставок электроэнергии: заключен пятилетний контракт с компанией «Union Fenosa». В этом же году из-за отзыва у региона таможенного обеспечения Молдовы зарегистрировано почти двукратное сокращение товаропотока из Молдовы.

Безусловно, взаимно созданная нестабильность на путях торговли, в том числе и инфраструктурные нестыковки (транспорт, связь, газо- и электроснабжение), значительно повлияла на интенсивность и величину внутри молдавских потоков движения товаров и услуг.

Но, несмотря на это, значимость Молдовы, ее удельный вес *именно* как потребителя приднестровской продукции остаются стабильно высокими. За редким исключением, товаропотоки из Приднестровья по объему выше, встречных из Молдовы. Да и успешность торговли Приднестровье-Молдова в целом выше, по сравнению с направлением Молдова-Приднестровье (см. график 4).

График 4

Успешность взаимной торговли Молдова-Приднестровье



Успешность торговли рассчитана как отношение экспорта в Приднестровья (Молдовы) к общему объему импорта Молдовы (Приднестровья)

Источник: Статистический ежегодник ПМР за 1990, 1995-1997 гг., Тирасполь, 1998;

Статистический ежегодник ПМР за 2005 г., Тирасполь, 2006

Информация Национального бюро статистики РМ

Несмотря на относительную достоверность существующей информации о молдо-молдавской торговле можно сказать, что взаимные ограничительно-запретительные меры имели для обоих регионов разно-направленное влияние. Для Приднестровья это, прежде всего, сужение доступа к рынкам третьих стран. Молдавский рынок открыт, и именно сюда поступило более 50% произведенных в Приднестровье коньяков и вин после закрытия российского винного рынка. Молдова же, расширяя внешнеторговое сотрудничество, рынок Приднестровья практически потеряла, уступив его, главным образом, украинским товарам. Парадокс, но и за этот рынок предстоит бороться.

Пока же общение проходит в форме «протестов», «обращений» и «заявлений» экономика вынужденно «отдыхает».

Создание условий для активизации внешней торговли является в настоящее время одним из приоритетов экономического развития Молдовы и Приднестровья. К сожалению, *несмотря на очевидные преимущества внутримолдавской производственной кооперации предприятий машиностроения, легкой, мебельной и пищевой промышленности и их совместного выхода на внешние рынки, возможности создания новых зон свободного предпринимательства (Рыбница, Тирасполь, Бендеры), привлечения инвесторов, участия в региональных проектах для Юго-восточной Европы, они не воплощаются пока в конкретных действиях по восстановлению единого экономического пространства страны. Более того, использовать в полном объеме новые преимущества для расширения деловой активности, возможного в недалеком будущем режима автономной*

торговли со странами ЕС, реально лишь при достижении внутримолдавского компромисса.

Производственная инфраструктура: основа экономики

Известно, что производственная инфраструктура, ее состояние, технический и организационный уровень - ключевой фактор, стимулирующий экономическую активность, инициативу бизнеса в создании новых рабочих мест, создающий условия для нормальной жизнедеятельности людей. Она является своеобразным мерилom как уже достигнутого уровня развития экономики, так и ее готовности принять новые инвестиции, производства и технологии.

Географическое положение и исторический опыт предопределяют одно из основных конкурентных преимуществ *всей* Молдовы – транзитная территория. Однако, отсутствие единого экономического пространства, неразвитость и разделенность инфраструктуры, использование ее в качестве политических аргументов не только препятствуют развитию экономики по обеим сторонам Днестра, но, зачастую, сводят «на нет» преимущества транзитной территории.

Одна из особенностей Молдовы состоит в том, что, несмотря на высокую освоенность территории (плотность населения - 120 чел./км², около 90% земель вовлечено в хозяйственный оборот), ее инфраструктурная обустроенность во многом не соответствует существующим международным стандартам.

Существующая сегодня производственная инфраструктура создавалась в 70-80 гг. как единая система, обслуживающая *всю* территорию страны и обеспечивавшая ее взаимосвязь как с другими республиками экс-СССР, так и с зарубежными странами. Параллельное развитие экономик Молдовы и Приднестровья после распада СССР породило различия в правовых нормах и механизмах, регулирующих функционирование различных отраслей инфраструктуры, что отнюдь не способствовало созданию среды для взаимной и внешней торговли. Автономизация инфраструктуры и недостаток финансовых ресурсов во многом стали причиной ее запаздывающего развития, реализации лишь «локальных», несогласованных между собой проектов: программ газификации и реконструкции автодорог, строительство сетей ретрансляторов мобильной связи и др.

События и решения последних лет (2000-2006), проявившиеся в обострении взаимоотношений между Молдовой и Приднестровьем, позволяют предположить, что *достижение компромисса именно в области производственной инфраструктуры станет основой не только для активизации торговли и дальнейшего экономического роста, но и восстановления взаимодоверия и реальной экономической реинтеграции.*

Несмотря на специфику отраслей инфраструктуры (энергосектор, транспорт, телекоммуникации), общих проблем две: (i) недостаточный *уровень развитости* (по европейским стандартам), а значит острая потребность в модернизации, и

(ii) *расчлененность* инфраструктуры, снижающая как возможности ее эффективного использования, так и инвестиционную привлекательность.

Импорт и транзит природного газа.

Энергокомплекс по использованию природного газа, магистрали которого проходят через оба берега Днестра, управляется совместным молдавско-российским предприятием АО «Молдовагаз». Де-юре, это единая (для Республики Молдова и Приднестровья) газо-транспортная и газо-снабженческая организация (сначала АО «Газснабтранзит», а затем «Молдовагаз»), как единый хозяйственный организм, имеющий статус юридического лица, действующий в Республике Молдова начиная с 1999 г. Учредителями АО «Молдовагаз» являлись РАО «Газпром», Правительство Республики Молдова и администрация Приднестровья. Каждой из сторон принадлежит соответствующий пакет акций компании.

Природный газ - один из основных продуктов импорта - составляет основу энергетического баланса Молдовы и Приднестровья.

Подписанием в 2001 г. Меморандума по вопросам сотрудничества Республики Молдова и Российской Федерации в газовой сфере и Соглашения о поставках российского природного газа в Республику Молдова и его транзите по территории Республики Молдова² завершился период «непрозрачности» во взаимоотношениях всех сторон по этому стратегическому для Молдовы и Приднестровья товару. *Во-первых*, на трехлетний период (2002-2004) была зафиксирована цена на поставляемый газ (80 долл. США за 1000 м3) и схема оплаты: 60 долл. США – денежная составляющая, 20 долл. США – отсрочка платежа сроком на 3 года, с переоформлением в долг АО «Молдовагаз» перед ОАО «Газпром». *Во-вторых*, произведена выверка, с учетом региональной принадлежности, *всей исторической* задолженности АО «Молдовагаз». *В-третьих*, задолженность АО «Молдовагаз» за ранее поставленный газ была зафиксирована (01.10.2001) и установлены сроки (до 2011 г.) и механизм ее погашения (равными полугодовыми платежами). Погашение задолженности осуществляется простыми векселями АО «Молдовагаз» с фиксированными датами погашения, а обязательства по этим векселям регулируются Единообразным законом о переводном и простом векселе, принятым в соответствии с Женевской вексельной конвенцией 1930 г. В Приднестровье историческая задолженность региона за газ до настоящего времени заморожена.³ *В-четвертых*, объемные показатели поставок и лимиты потребления газа начали определяться (на ежегодной основе) для Молдовы и Приднестровья *раздельно*.

Де-факто, «Тираспольтрансгаз», дочерняя организация «Молдовагаз» в Приднестровье, не только самостоятельно определяет потребности в газе,

² Соглашение действовало до 31 декабря 2006 г.

³ Указ № 140 «О фиксации задолженности за газ, электрическую и тепловую энергию, водопотребление и водоотведение организаций и учреждений бюджетной сферы, а также организаций республиканского и местного подчинения, оказывающих названные выше коммунальные услуги населению» от 03.05.2000 г.

оформляет лимит его потребления и ведет учет использования газа в регионе, но и осуществляет напрямую, минуя АО «Молдовагаз», расчеты с поставщиками, и распределение чистой прибыли ведется без согласования с другими учредителями АО.

Начиная с 1993 г. в Приднестровье начали накапливаться долги за поставляемый российский газ. На сегодняшний день сумма газового долга (с учетом пени) составляет свыше 1.3 млрд. долл. (величина равная *трем* годовым объемам ВВП и почти *в 10 раз* превышающая годовой бюджет).

Основные *причины* возникновения задолженности:

1. *проводимая государственная тарифная политика*, направленная на поддержание хозяйствующих субъектов и населения в условиях низкой платежеспособности (в 90-х годах тарифы составляли мизерные суммы, да и в 2007 г. при цене российского газа 170 долл. за 1 тыс. м³, предприятия получают «голубое топливо» по 97 долл., а пенсионеры-льготники – по 44 долл.);⁴
2. *неоплата за потребленный газ*, как бюджетными организациями, так и предприятиями (главные неплательщики - сельскохозяйственные и теплоснабжающие организации), большинство которых, по сути, являются банкротами;
3. *неэффективное управление расчетами* за потребленный газ перед российскими поставщиками (по мнению местных экспертов, на счета «Газпрома» денег из Приднестровья вообще не поступает).⁵

При этом, начиная с 2004 года, Молдова полностью оплачивает текущие поставки газа. В Приднестровье же, несмотря на проведенное в последние годы сближение уровней закупочных и отпускных цен на газ, и даже открытие специального газового счета в Приднестровском республиканском банке, сложности с оплатой за используемый в регионе газ сохраняются и в настоящее время. Более того, предполагается, что в 2007 г. газовый долг региона увеличится еще на 135-150 млн. долл.⁶

Начиная с 2003 года (активизация приватизации в Приднестровье) российский поставщик предпринимал попытки как по взысканию «исторических» долгов и по предотвращению «накапливания» новых, так и по реструктуризации долга. Изначально не исключалась возможность его частичного погашения акциями приднестровских предприятий. В ту пору российскую сторону заинтересовали *14 крупных промышленных предприятий*, в том числе Молдавская ГРЭС, «Тиротекс», «Квинт», тираспольские заводы металлоизделий и металлолитографии.⁷ Схема предполагалась следующая: создание совместных предприятий, часть прибыли которых должна направляться на погашение газовых долгов. Однако, по разным причинам, ни один из этих проектов практического осуществления не получил.

Изменилась и *официальная* позиция «Газпрома» к проблеме приднестровского газового долга: А. Рязанов (заместитель председателя правления ОАО

⁴ Информационное агентство «Новый регион», 21.03.2007

⁵ Информационное агентство «Новый регион», 21.02.2007

⁶ Информационное агентство «Лента ПМР», 14.03.2007

⁷ Информационное агентство «Olvia-press», 22.05.2003

«Газпром», председатель наблюдательного совета российско-молдавского предприятия АО «Молдовагаз») заявил, что если депутаты Государственной Думы России, рекомендуя поднять цены на природный газ для всех стран СНГ, хотят оставить цены на газ для Приднестровья на том же уровне, им необходимо предусмотреть в бюджете (*РФ?*) дотации для жителей данного региона.⁸ Между тем и сегодня администрация Приднестровья утверждает, что проблем с погашением газового долга не существует, так как в отсутствии ценовых (относительно Молдовы) преференций, сохраняются преимущества по расчетной форме.⁹

Отметим, что и Молдова и Приднестровье активно пытаются заинтересовать «Газпром» различными инвестиционными проектами. Так, правительство Молдовы предложило «Газпрому» участие в энергетических проектах по наращиванию генерирующих мощностей двух кишиневских ТЭЦ (крупнейшие потребители (должники) российского газа)¹⁰. Отметим, однако, что, по мнению «Газпрома», предприятия ТЭК, на долю которых приходится около 80% долгов потребителей правобережной Молдовы, находятся на грани банкротства и что с ними делать дальше, неизвестно. В Тирасполе (май 2006) обсуждалась возможность участия ОАО «Газпром» в *приобретении* объектов газовой отрасли Приднестровья. Отметим, что правительство Молдовы дало принципиальное согласие на *приобретение* ОАО «Газпром» 13.4% акций АО «Молдовагаз», принадлежащих Приднестровью, но оценка стоимости пакета пока не произведена. По утверждению же администрации Приднестровья газотранспортная система региона «Газпрому» *уже передана*.¹¹

Ситуация по поставкам газа в Приднестровье пока не ясна. Известно лишь, что ведутся переговоры о подписании прямого договора с Газпромом.. После завершения процедуры выкупа акций у администрации Приднестровья ответственным за газовую задолженность региона станет «Тираспольтрансгаз-Приднестровье».

Еще в начале 2005 г. Приднестровье *заявило о намерении* инициировать заключение прямого контракта с «Газпромом» (достижение специального ценового компромисса). Первым шагом в этом направлении стало создание «независимого» газового хозяйства Приднестровья.

В марте 2005 года АО «Молдовагаз» было уведомлено о выходе Приднестровья из состава акционеров и о создании «на базе имущества, ранее переданного Приднестровской Молдавской Республикой в качестве вклада в уставный капитал АО «Молдовагаз», акционерного общества».¹² Согласно этому же документу, часть акций вновь создаваемого акционерного общества по процедуре, согласованной сторонами (*какими?*) гарантированно передается ОАО «Газпром» «в счет произведенного ранее погашения задолженности Приднестровской Молдавской Республики за поставленный российский природный газ».¹³ Долю в размере 50% от стоимости имущества, ранее переданного в уставный капитал молдавско-российского АО «Молдовагаз»,

⁸ Информационное агентство «Info-Market», 03.08.2005

⁹ Информационное агентство «Новый регион», 21.02.2007

¹⁰ <http://www.vz.ru/news/2006/8/7/44361.html>

¹¹ Информационное агентство «Новый регион», 21.02.2007

¹² Указ № 96 от 04.03.2005

¹³ Там же

считать собственностью ОАО «Газпром». Отчуждение оставшейся доли (50%) осуществить в соответствии с *действующим* законодательством.¹⁴

В апреле 2005 г. предприятие «Тираспольтрансгаз» - акционер АО «Молдовагаз» (13.44% акций) - было преобразовано в самостоятельную компанию «Тираспольтрансгаз-Приднестровье», а в октябре 2005 г. была создана комиссия по инвентаризации *долга Приднестровья и долгов организаций* за российский природный газ.¹⁵ С этого времени, по решению администрации, интересы региона в работе АО «Молдовагаз» уполномочен представлять «Газпром».

Говоря о «выходе» Приднестровья вместе с расположенным на территории региона имуществом газового хозяйства из состава АО «Молдовагаз» отметим следующее:

1. в нормально функционирующем АО один из учредителей может лишь инициировать процесс прекращения участия в деятельности АО, решение же принимается только общим собранием акционеров;
2. только общее собрание АО может принять решение о дальнейших действиях: реорганизации общества либо других шагов в рамках законодательства Республики Молдова;
3. в случае принятия решения о реорганизации необходимо учесть возможные последствия с точки зрения обязательств АО «Молдовагаз» перед ОАО «Газпром».

По Соглашению 2001 г. «в случае реорганизации, ликвидации, банкротства, введения внешнего управления или иного другого изменения статуса или формы собственности АО «Молдовагаз», что может повлечь за собой невыполнение им своих обязательств, предусмотренных настоящим Соглашением, *Молдавская Сторона* обязуется обеспечить надлежащее выполнение этих, в том числе и долговых, обязательств»¹⁶.

Все же структурное единство газотранспортной системы удалось сохранить. Молдавская и российская стороны пришли к соглашению о дальнейшей деятельности АО «Молдовагаз»: с целью повышения эффективности продаж российского природного газа в Приднестровье РМ согласилась *передать в управление* «Газпрому» расположенные в Приднестровье активы СП АО «Молдовагаз» (13.44%). Правда, условия передачи пока неизвестны, но не исключена возможность увеличения доли «Газпрома» в АО с существующих 50%+1 акция до 64%.

В преддверии начала переговоров по подписанию нового долгосрочного соглашения о поставках газа в Республику Молдова в декабре 2005 года дебиторская задолженность АО «Молдовагаз» перед «Газпромом» была частично погашена¹⁷ путем переуступки ООО «Факторинг-Финанс» (дочерняя компания «Газпрома») прав требования по долгу РМ (1.2 млрд. США) за поставки газа в 1997-2004 годах.

¹⁴ Постановление Верховного Совета №2646 от 02.12.2005, п.2

¹⁵ Распоряжение № 723 от 13.10.2005

¹⁶ Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Молдова о поставках российского природного газа в Республику Молдова и его транзите по территории Республики Молдова, ст. 12

¹⁷ За исключением долга по штрафам за 1996 г. - 91.7 млн. долл. США

В настоящее время АО «Молдовагаз» разрабатывает программу погашения (реструктуризации) этой задолженности, которые будут направлены компании «Факторинг-Финанс». Основная проблема – это «принадлежность» долга. Напомним, что правительство Молдовы является гарантом по всему долгу компании, тогда как основная его часть, 1.085 млрд. долл., накоплена Приднестровьем. *Отметим*, что помимо проблемы «исторического долга», в повестке дня присутствует и уровень расчетов по текущему потреблению газа: в 2006 г. Молдова оплатила более 90% потребленного газа, тогда как Приднестровье – лишь около 25%.

Принимая во внимание значительное влияние газовой компоненты на стоимость, а значит и на конкурентоспособность, производимых в обоих регионах товаров, отметим, что в отличие от остальной Молдовы, где тарифы на газ адаптированы к закупочным ценам, *в Приднестровье дешевый природный газ является основой относительной устойчивости и конкурентоспособности экономики региона.*

Так, с учетом изменившихся затрат, связанных с приобретением, транспортировкой, распределением и поставкой природного газа, в июле 2006 средний тариф на него для конечных потребителей в Молдове повысился на 50.4%. Причем, по мнению руководства «Молдовагаз», этого явно недостаточно, так как прежние тарифы не учитывали январского повышения цены (с 80 до 110 долл. США), что привело к накоплению убытков.

Необычность сегодняшней ситуации по поставкам природного газа в Молдову состоит в том, что *впервые* Республика Молдова и Приднестровье *теоретически* получают природный газ по *самостоятельным* контрактам с Газпромом.

Однако новый пятилетний контракт о поставках природного газа в Молдову подписан 30.12.2006, вопросы же поставок газа в Приднестровье до настоящего времени (март 2007) находятся *в стадии обсуждения*. То есть, и сегодня не имея прямого договора с «Газпромом», *Приднестровье получает газ через совместное российско-молдавское АО «Молдовагаз».*¹⁸

Молдавский контракт, при этом, предусматривает не собственно цену за поставляемый газ, а формулу ее расчета, учитывающую базовую цену, колебания цен на нефтепродукты и газовое топливо, а также дисконтные коэффициенты, определенные для Молдовы. Согласно расчетам по новой формуле, средневропейская цена в 2007 г. составляет 250 долл. США за 1000 м³ газа. С учетом дисконтных коэффициентов его стоимость в 2007 г. для Молдовы составит 170 долл., а в 2008 – 195 долл. США.¹⁹

Притом, что «ценовое соглашение» между Газпромом и правительством Молдовы достигнуто, дискуссии по поводу участия российской компании в инвестиционных проектах по модернизации предприятий энергосектора РМ и увеличения уставного капитала АО «Молдовагаз» продолжаются. Ожидается, что в ближайшее время между правительством Молдовы и ОАО «Газпром» будет подписан Протокол, определяющий основные условия сотрудничества сторон в газовой сфере.

¹⁸ Информационное агентство «Новый регион», 21.02.2007

¹⁹ Информационное агентство «Новости-Молдова», 05.01.2007

В изменившихся условиях упорядочение платежей и обеспечение расчетов, по крайней мере, за текущие поставки газа в Приднестровье становится острой необходимостью, поэтому безальтернативность обеспечения платежей за газ, в том числе и для демонстрации партнерской надежности Приднестровья, признается всеми.

Для разрешения ситуации Верховный Совет разработал пакет законопроектов, направленных на упорядочение расчетов за природный газ: закон «О некоторых особенностях осуществления расчетов за природный газ» и связанные с его появлением изменения в действующие нормативные документы (закон о налоге на доходы организаций, Уголовный кодекс и Кодекс об административных правонарушениях).

При этом во время трехмесячного обсуждения мнения высказывались разные. Законопроект нужен, но представлен не ко времени, аргументы выдвигались разные:

- отсутствие прямого контракта с «Газпромом», вывод – появится контракт, будет и необходимость и в законе, регулирующем механизм расчетов за газ.
- средства, которые согласно документу, должны аккумулироваться на специальном газовом счете и целенаправленно перечисляться российскому поставщику, предлагалось направить на социальные нужды, а российский партнер может еще немного потерпеть.

Тем не менее, базовый закон «О некоторых особенностях осуществления расчетов за природный газ» 27.12.2006 г. принят в окончательном чтении (в действии с 01.01.2007).

Суть новых подходов к расчетам за потребленный газ, основная цель которых в течение двух-трех лет *обеспечить стопроцентную оплату текущих платежей* за поставляемый природный газ, состоит в следующем:

- открывается специальный газовый счет, аккумулирующий платежи, поступающие от юридических и физических лиц, что позволит обеспечить регулярность расчетов с ОАО «Газпром» за текущее потребление газа;
- запрещается отвлечение денежных средств с газового спецсчета на цели, не установленные *этим* законом, при нецелевом использовании предполагается привлечение виновных должностных лиц к административной или уголовной ответственности;
- поставки и потребление газа осуществляется только на возмездной, денежной основе;
- население оплачивает потребленный газ по *утвержденным* отпускным тарифам;²⁰
- газоснабжающие организации регулярно отчитываются перед парламентом и президентом, в том числе и о движении средств на газовом спецсчете.

По настоянию «Газпрома» администрацией региона в марте 2007 г. было принято решение «перевести» многолетнюю задолженность приднестровских

²⁰ Предполагается, что и в 2007 г. тарифы на газ и электроэнергию существенно не повысятся.
(<http://www.vspmr.org/News/?ID=21>)

потребителей *за природный газ и другие энергоресурсы* во внешний государственный долг. Изменения, определяющие механизм перевода *долгов ООО «Тираспольтрансгаз-Приднестровье»* перед российскими поставщиками в государственный долг Приднестровья, должны быть внесены в закон о государственном долге и государственных гарантиях (проект соответствующего закона прошел первое чтение в Верховном Совете).

В условиях заключения самостоятельных контрактов, при отсутствии собственных газовых счетчиков на границе Молдова-Украина и, самое главное, различных формах расчета, ***необходимо, причем в кратчайшие сроки, выработать и согласовать специальный механизм раздельного учета импорта газа, а значит и оплаты соответствующих таможенных процедур.*** Без позитивного решения этого вопроса, отсутствие единых принципов таможенного учета поступления в Республику Молдова и транзита по ее территории природного газа будет и дальше осложнять финансовую и экономическую ситуацию в стране.

До настоящего времени, *природный газ, импортируемый в Республику Молдова, но поступающий в Приднестровье, не проходит процедуру декларирования.* Учет его осуществляется на основе «специальных» схем и оформляется актом сдачи-приемки природного газа потребителям Республики Молдова. Такой документ составляется с целью предоставления таможенным органам Приднестровья, а также в качестве документа для взаиморасчетов по договору. Отметим, что ряд крупных предприятий региона получают газ по прямым контрактам, заключенным с российскими компаниями.

Растаможивание импортированного в Республику Молдова природного газа и оплата этой услуги влияет на отпускную цену газа, поэтому проведение АО «Молдовагаз» растаможивания и газа, поступающего в Приднестровье (оплата за эту услугу составляет 0.18% стоимости импорта), невозможна без согласования механизма компенсаций этих расходов «Тираспольтрансгазом».

Объемы транзита, в основном в страны Балканского региона, сопоставимы с транзитом через Белоруссию 22-25 млрд. м³ в год (около 15% от общих объемов газа, экспортируемого «Газпромом»). ***Притом что, согласно оценкам экспертов АО «Газпром», потери при транспортировке достигают 40%, доходы Молдовы от транзита газа составляют 53-58 млн. долл. США, но более 70% работ по перекачке газа выполняют компрессорные станции, расположенные в Тирасполе. Здесь так же необходима ясность.***

С учетом того, что *газовый долг Приднестровья* из категории экономической трансформировался в категорию политическую, эта ***проблема, историческая и текущая задолженность Молдовы и Приднестровья за поставленный природный газ,*** также нуждается в ***конструктивном разрешении.*** Юридически– это, по-прежнему, дебиторская задолженность АО «Молдовагаз», гарантированная правительством Республики Молдова.

Но ***особенно важно, в изменившихся условиях все-таки сохранить единое газовое пространство, в том числе и восстановлением функционирования магистрального газопровода Тирасполь-Кишинев.*** Нужно попытаться «уложить» механизмы раздельного учета в рамки единой национальной системы. Думается, что компромисс может быть найден, даже в столь непростой сегодняшней ситуации.

Экспорт, импорт и транзит электроэнергии.

Энергетическая составляющая устойчиво присутствовала как в условиях диалога двух берегов (восстановление мощностей Молдавской ГРЭС и Дубоссарской ГЭС, расчеты за потребленную электроэнергию, др.), так и при его отсутствии, в условиях общения через посредников. При этом, несмотря существующие сложности, электрокомплекс продолжает функционировать как единая система. Причин тому несколько:

Во-первых, сама «архитектура» энергокомплекса – единая *региональная* энергосистема (генерирующие мощности, открытые распределительные устройства и разветвленная сеть линий электропередач – часть экс-энергосистемы «Дружба»).

Во-вторых, территориальное размещение: «исторически» более 90% генерирующих мощностей в Молдове сконцентрировано на юго-востоке. Но техническая координация работы системы, диспетчеризация энергопотоков осуществляется Кишиневом - ГП «Moldelectrica».

В-третьих, сохраняющаяся взаимозависимость: для Приднестровья экономическое пространство *всей* Молдовы является традиционно-основным рынком поставок, около 60-70% потребностей РМ в электроэнергии *обычно* обеспечивались Молдавской ГРЭС. К тому же, экспорт электроэнергии на Украину и Балканы (потенциально Молдавская ГРЭС – один из самых мощных генераторов в регионе) возможен только при наличии соглашения между Молдавской ГРЭС, ГП «Moldelectrica» (диспетчерская служба) и ГП «Energosom» (системный оператор).

При высокой степени зависимости обоих регионов от импорта энергоносителей, всегда актуальным был и остается вопрос надежности снабжения, в том числе и электрической энергией. Тем не менее, подходы к обеспечению надежности вырабатывались, как правило, самостоятельные.

В правобережье основной проблемой является дефицит собственных генерирующих мощностей: Кишиневские ТЭЦ-1 и ТЭЦ-2, Бельцкая ТЭЦ-Норд и Костештская ГЭС обеспечивают не более 30% потребностей Молдовы. Поэтому основные усилия направлены на модернизацию существующих и строительство новых электростанций, для того чтобы к 2010 г. довести уровень обеспечение внутренних потребностей в электроэнергии за счет *собственного* производства до 70%.²¹

В последние годы правительством РМ одобрен целый ряд проектов в этой сфере. Три из них (все с участием иностранного инвестора) почти стартовали – в Чадыр-Лунге (2001 г., итальянская компания «Celtica Energy»), в Бурлэчень (2003 г., «Celtica Energy» и 2004 г. группа компаний «Itera») и Бэлць (немецкая компания «RW Energy Investment»), но, по разным причинам, так и не реализовались. Наместились положительные изменения в развитии

²¹ «Энергетическая стратегия РМ до 2010 г.», Постановление Правительства РМ № 360 от 11.04.2000; «Концепция развития и Схема размещения электрических станций на территории Республики Молдова на период до 2010 года», Постановление Правительства РМ № 830 от 11.07.2003.

распределительной сети: реконструированы имеющиеся и построены новые ЛЭП, в том числе для обеспечения электроэнергией населенных пунктов в левобережье (села Дороцкое, Кошница и др.).

В левобережье, притом, что разработка стратегии энергобезопасности пока признана нецелесообразной, пытались и сохранили в рабочем состоянии как имеющиеся станции: Молдавскую ГРЭС и Дубоссарскую ГЭС, так и, до недавнего времени, традиционные рынки поставок: Молдова и Украина (юг Одесской области), Румыния (до 2004 г.).

Вставка 3

Молдавская ГРЭС

Установленная мощность 2520 мВт

Среднегодовая выработка 3 млрд. кВт/час, потенциал 12-15 млрд. кВт/час

Дубоссарская ГЭС²²

Установленная мощность 48 тыс. кВт

Среднегодовая выработка 260 млн. кВт/час

Взаимная заинтересованность Молдовы и Приднестровья в полноценном функционировании Молдавской ГРЭС очевидна: станция может использовать 3 вида топлива - уголь, мазут и природный газ, что дает возможность работать даже в условиях дефицита каких-либо видов энергоносителей; она так же является генерирующим и распределительным узлом энергосистем Молдовы и Украины. Все это, помимо надежного обеспечения электроснабжения *всей* Молдовы, допускает возобновление масштабного экспорта электроэнергии на Балканы.

Предпринимались и попытки эту взаимную заинтересованность реализовать. Еще в 1996 г. было подписано Протокольное решение по вопросу восстановления работоспособности Молдавской ГРЭС и Дубоссарской ГЭС. Позже, в 2002 г., вопрос о модернизации Молдавской ГРЭС и сетевого хозяйства Молдовы для организации совместного экспорта электроэнергии в страны балканского региона рассматривался в рамках молдавско-российской межправительственной комиссии. Появилось предложение по созданию совместного российско-молдавского предприятия ЗАО «Интер РАО ЕЭС Балканы», с *тремя* учредителями: ЗАО «Интер РАО ЕЭС» (76% уставного капитала), ГП «Moldelectrica» (12%) и ЗАО «Молдавская ГРЭС» (12%).²³ Предполагалось, что СП обеспечит как стабильность электроснабжения Молдовы и Приднестровья, так и экспорт в Украину и страны Балканского региона. Не получилось...

Взаимоотношения Молдовы и Приднестровья как потребителя и производителя электроэнергии складывались очень непросто, прежде всего, из-за образовавшейся у молдавской стороны значительной задолженности перед МГРЭС за поставленную электроэнергию, что и стало причиной почти полного приостановки поставок в 1998-1999гг. С появлением в Молдове Испанской компании «Union Fenosa» (собственник Кишиневских, Южных и Центральных

²² Объемы электроэнергии, вырабатываемой Дубоссарской ГРЭС, соответствуют объемам бытового потребления населения Приднестровья, 260-280 кВт/час в год.

²³ <http://www.avias.com/news/2002/04/23/27027.html>

электрораспределительных сетей) ситуация изменилась: уже в августе 2001 года был заключен 5-летний контракт (267 млн. долл. США) на поставки электричества с МГРЭС, что во многом способствовало урегулированию одной из важнейших экономических проблем в отношениях Молдова – Приднестровье.

На выполнение контракта не повлияла ни приватизация МГРЭС в декабре 2003 г. (собственником станции стала российско-бельгийская компания «Saint Guidon Invest NV»), ни смена собственника (с марта 2005 года МГРЭС входит в группу «Интер РАО ЕЭС»).

Российский энергохолдинг с приобретением Молдавской ГРЭС получил возможность реализовать, по крайней мере, две цели: (i) дальнейшее развитие объединенной энергосистемы СНГ и (ii) возобновление экспортных поставок в балканском направлении, что полностью вписывается в один из его глобальных проектов по синхронизации европейской и российской энергосистем.²⁴ При этом *задача минимум* – восстановить станцию, обеспечить ее инвестициями и договорами на поставку энергии.

Практически сразу после приобретения МГРЭС «Интер РАО ЕЭС» начал консультации с Министерством промышленности РМ о транзите электроэнергии через территорию Молдовы. Начало консультаций «неудачно» совпало со сроками заключения нового контракта на поставки электричества с молдавским потребителем – компанией «Union Fenosa». С учетом повышения цен на газ увеличились и отпускные тарифы: с 0.0305 долл./1 кВт/час до 0.0408 долл./1 кВт/час. Не смотря на возможную выгоду как для ГП «Moldelectrica» в виде доходов за предоставленные услуги по транзиту (загружаются простаивающие многие годы молдавские высоковольтные линии), так и для «Интер РАО ЕЭС», получающей возможность экспорта электроэнергии на Балканы, компромисс не был найден. Застопорились и консультации с ГП «Energosom» (монополистом по импорту электроэнергии) о поставках и транзите электроэнергии.

Поставки электроэнергии с Молдавской ГРЭС прекратились 9 ноября 2005 г., станция перешла на одноблочный режим работы. Подобная ситуация в энергосистеме считается аварийной: любой отказ на блоке или линиях электропередач может привести к возникновению недопустимого разбаланса и лавинообразному развитию аварии по сценарию 2001 г.²⁵

В январе 2006 г. переговоры о сотрудничестве в области поставки и транзита электроэнергии между «Интер РАО ЕЭС» и ГП «Energosom» возобновились.

²⁴ В апреле 2005 г. в рамках «Энерго-диалога Россия - ЕС» между РАО «ЕЭС России» и Союзом по координации передачи электроэнергии (УСТЕ) было подписано Соглашение о кооперации по разработке технико-экономического обоснования проекта синхронного объединения энергосистем Западной, Центральной, Южной Европы с ЕЭС России и параллельно работающими энергосистемами стран СНГ и Балтии (ЕЭС/ОЭС). Исследования будут выполняться экспертами Бельгии, Болгарии, Венгрии, Германии, Польши, Испании, Франции, Словакии и Румынии, представляющими УСТЕ, и экспертами Беларуси, Казахстана, Латвии, Литвы, Молдовы, России, Украины и Эстонии, представляющими ЕЭС/ОЭС.

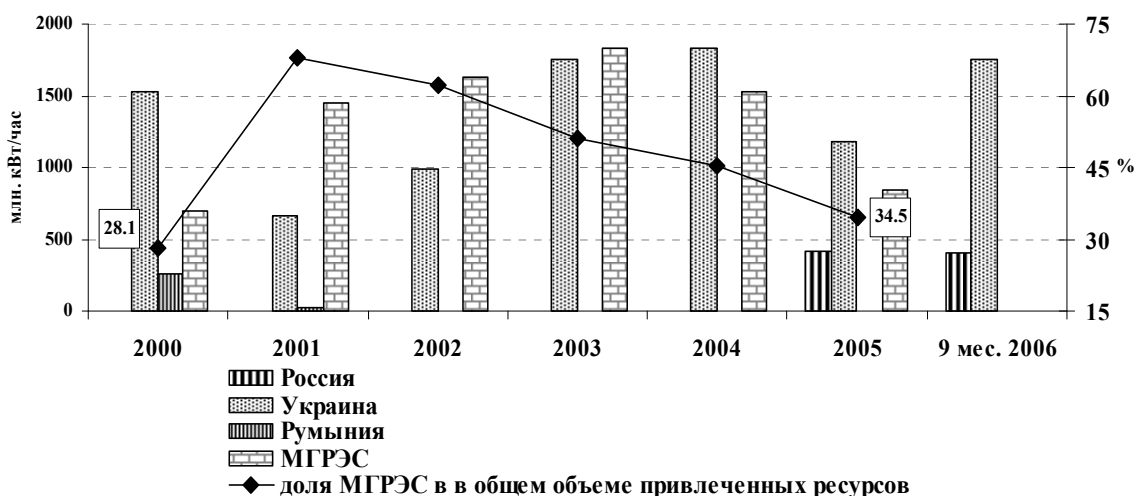
²⁵ В феврале 2001 г. произошло аварийное отключение межсистемных ЛЭП со стороны Украины. В результате произошло отделение энергосистемы Молдовы от Украины. Из-за значительного превышения нагрузки на МГРЭС сработали защитные устройства и отключились все работающие энергоблоки. Без электроэнергии остались часть районов Приднестровья, Молдовы и юго-западных районов Украины.

Казалось, что компромиссное решение, по крайней мере, по транзиту и экспорту электроэнергии, вырабатываемой Молдавской ГРЭС, в том числе и в Румынию найдено. Так предполагалось, что ГП «Energosot», как единый оператор украинско-молдавского перетока, будет поставлять импортированную с Украины электроэнергию следующим потребителям: Северные RED - 100 % потребляемой электроэнергии за год, «Union Fenosa» и ММЗ — по 50% годового потребления. В свою очередь, «Молдавская ГРЭС» обеспечивала бы вторую половину потребления ММЗ и 100% потребления Южных и Юго-восточных RED. При этом ГП «Energosot» покупал бы у ЗАО «Молдавская ГРЭС» электроэнергию для перепродажи в Румынию по линии 400 кВ и самостоятельно осуществлял бы экспорт электроэнергии в Румынию по линиям 110 кВ.²⁶ Но документ так и остался неподписанным.

С ноября 2005 года Украина становится *основным*, а с мая 2006, после прекращения транзита через Украину российской электроэнергии, *единственным* внешним поставщиком электричества в Молдову (цена 1 кВт/час – 0.025 долл., средняя цена на украинском рынке – 0.04 долл./1 кВт/час). Если в 2005 г. из Украины было получено порядка 1.6 млрд. кВт/час электроэнергии, в том числе 420 млн. кВт-час - российский транзит, то только за январь-сентябрь 2006 года в Молдову импортировано 1.7 млрд. кВт-час украинского электричества или в 2.3 раза больше чем за аналогичный период предыдущего года. (График 5)

График 5

Импорт электроэнергии в Республику Молдова



Источник: Данные Национального бюро статистики РМ, собственные расчеты CISR

Вместе с тем, еще в 2006 г. обозначились изменения в ценовой политике оператора украинского перетока (компания «Укринтерэнерго»): была повышена (в среднем на 56%) минимальная индикативная цена на экспорт электроэнергии в Болгарию, Румынию, Словакию, Чехию и Венгрию. Начиная же с 2007 г. компания решила отказаться от фиксированных, *пониженных*, относительно внутреннего рынка (0.04 долл./1 кВт-час), цен на экспортируемую энергию²⁷. Предполагается, что *новые контракты будут заключаться ежеквартально на*

²⁶ <http://www.interrao.ru/news/company/23/>

²⁷ Информационное агентство «Новый регион», 13.11.2006

основе новой расчетной формулы цены, учитывающей цены на мировых рынках, стоимость транспортировки электроэнергии и стоимость сырья для атомных и тепловых электростанций. Ожидается, что в этом случае возрастут как цены – в среднем на 35-40%, так и доходы от экспорта электроэнергии - на 25 млн. долл. США²⁸. Видимо на очереди повышение тарифов и для Белоруссии, Молдовы и Польши, пока получающих украинскую электроэнергию по преференциальным ценам, соответственно, 0.021 долл./кВт/час, 0.025 долл./кВт/час и 0.026 долл./кВт/час.

Важно, в конце октября 2006 года был подписан контракт между ЗАО «Интер РАО ЕЭС» и «Укринтерэнерго», и уже в ноябре возобновлены прерванные в июле 2005 г. поставки украинской электроэнергии в Россию. Кроме того, достигнуто соглашение о совместных поставках электричества в энергосистему Молдовы, организации транзита электроэнергии, произведенной на Молдавской ГРЭС через Украину в Россию, реализации совместных инвестиционных проектов, в том числе возможность создания украинско-российского совместного предприятия для возобновления работоспособности ЛЭП 750 кВ «Южно-Украинская-Исакча-Варна». Действие контракта охватывает период с 1 ноября 2006 года по конец 2007 года с возможностью продления. По его условиям, «Укринтерэнерго» обеспечивает переток в направлении РФ мощностью 200-800 мВт.

Заметим, что еще в августе-2006 Молдавская ГРЭС подала заявку (500-700 мВт) на поставки электричества в Россию, что позволит загрузить, по крайней мере, три газовых энергоблока. Для загрузки двух пылеугольных блоков Украине направлено предложение о переработке 2 млн. т угля с последующим расчетом электроэнергии. В ноябре станция лицензию Национального агентства по регулированию в энергетике (НАРЭ) на производство электроэнергии и ее поставку, как на внутренний рынок Молдовы (по согласованным с НАРЭ тарифам), так и за ее пределы (по договорным ценам) получила. Также был подписан и договор МГРЭС с ГП «Moldelectrica» на диспетчеризацию и транспортировку электроэнергии в Россию.

Уже в январе-2007 компания «Укринтерэнерго» возобновила транзит электроэнергии, вырабатываемой Молдавской ГРЭС, через украинскую энергосистему в энергосистему РФ (объем январских поставок составил 180 мВт). Поставки тока осуществляются по схеме замещения: электроэнергия с МГРЭС поступает в Одесскую область, Россия получает те же объемы на своей границе, но из энергосистемы Украины, при этом существенно сокращаются издержки при транспортировке электричества. Кроме того, такая схема поставок позволяет разгрузить сечение, питающее Одесскую область через территорию Молдовы, что, по мнению украинской стороны, повышает надежность энергообеспечения региона.

В марте-2007 МГРЭС возобновила экспорт электроэнергии в Румынию. Однако румынская сторона из-за неурегулированности расчетов по долгу Молдовы за поставленную ранее энергию (30 млн. евро) приняла решение до разрешения проблемы электроэнергию через Молдову не импортировать.²⁹

²⁸ Информационное агентство «Новый регион», 08.11.2006

²⁹ Информационное агентство «Новый регион», 30.03.2007

Для *Молдовы* складывающаяся ситуация явно не безоблачна: контракт с «Укринтерэнерго» действовал лишь до конца марта 2007 г., новая цена на украинскую энергию неизвестна, а о начале переговоров по новому соглашению пока не сообщалось. Напомним, Украина пока *единственный (!)* экспортер, однако и здесь *могут* появиться и проблемы: возобновлен экспорт в Россию, кроме того, решив проблему энергообеспечения юга за счет МГРЭС, Украина может заблокировать отбор незаконтрактованной энергии, да и стоимость ее видимо существенно повысится. Помимо обострившейся проблемы «исторического» «энергодолга», объемы возможных поставок из Румынии ограничены и техническими параметрами сети.

Обнадеживает то, что переговоры с МГРЭС продолжаются, как по поставкам резервной электроэнергии в случае чрезвычайных ситуаций, так по заключению прямых контрактов на ее поставку на внутренний рынок Молдовы и для экспорта. Основное препятствие – высокая цена электроэнергии, производимой МГРЭС. Пока неизвестна новая цена украинского электричества, Молдова заключать контракт с традиционным поставщиком электроэнергии также не торопится.

Вместе с тем, новые реалии настоятельно требуют принятия нетрадиционных решений по обеспечению *электробезопасности Молдовы*. К сожалению, *выгод от возобновления экспорта электричества с МГРЭС РМ* практически не получила: поставки осуществляется в Украину напрямую, а не транзитом через Молдову, а значит оплата производится только за диспетчеризацию перетока.

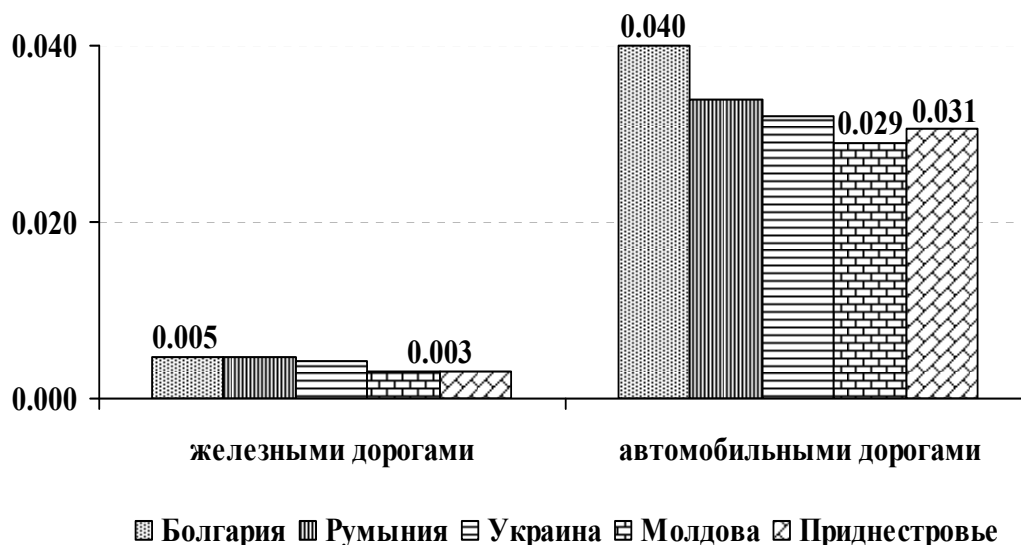
Думается, что пришло время вернуться к предложению 2002 г о создании на базе МГРЭС и ГП «Moldelectrica» совместного предприятия, что позволит обеспечить как стабильность электроснабжения всей Молдовы, так и взаимовыгодный экспорт в Украину и страны Балканского региона

Инфраструктура транспорта

Международные транспортные магистрали. Протяженность *транспортной сети* Молдовы составляет более 13 тыс. км, из которых 80% приходится на автомобильные дороги, по 9% - на железные дороги и эксплуатируемые речные пути, 2% - трубопроводы. Обеспеченность региона автодорогами в целом достаточно близка к показателям стран Восточной Европы. Железнодорожными же дорогами - значительно ниже (*смотри график 6*). Основная часть объема внутренних перевозок грузов и пассажиров (около 90%) приходится на автомобильный транспорт, а межгосударственных – на железнодорожный. В последнее пятилетие объемы перевозок растут быстрее, чем ВВП, что соответствует реалиям рыночной экономики, ее большей открытости внешнему миру, росту подвижности населения.

График 6

Коэффициент обеспеченности дорогами (коэффициент Энгеля)



Источник: Национальные статистические службы, собственные расчеты CISR

Транспортная инфраструктура региона является составным звеном общеевропейской транспортной системы. Значимость Молдовы в качестве транзитной территории подтверждается и тем, что ее пересекают два из десяти панъевропейских транспортных коридора:³⁰

- *Коридор VII:* Дунай, в том числе и канал Черное море - Дунай.
- *Коридор IX:* Хельсинки – Ст.Петербург – Москва - Псков – Киев – Любашевка – Одесса – Кишинев – Бухарест – Дмитровград – Александрополь (общая протяженность 6500 км).

Практически все молдавские компоненты международных транспортных коридоров связывают оба берега Днестра (смотри вставку I), однако качество дорог и на правом и на левом берегах низкое, а собственные источники финансирования отрасли весьма ограничены.

³⁰ Первоначально трансъевропейские транспортные сети, составной частью которых являются панъевропейские транспортные коридоры, были задуманы для Западной Европы, однако позднее было решено покрыть ими территорию всего континента. Соответствующие решения были приняты общеевропейскими конференциями министров транспорта на о. Крит (1994 г.) и в Хельсинки (1998 г.). В результате было создано 10 коридоров.

Вставка 3

Международные автомагистрали:

- граница с Украиной - Дубэсарь - Кишинев - Леушень - граница с Румынией (*панъевропейский коридор IX*);
- Кишинев - Тирасполь – Одесса (*панъевропейский коридор IX*);
- Кишинев – Чимишлия – Комрат – Джурджулешть - граница с Румынией/ Украиной (*панъевропейская транспортная зона PETrA*);
- Вена - Яссы - Кишинев – Тирасполь – Одесса (*промежуточная дорога направления запад-восток E58*);
- Полтава - Кировоград - Кишинев - Джурджулешть - Галаць – Слобозия (*соединительная дорога E577*);
- Мэрэшешть - Текучь - Албица - Леушень - Кишинев - Тирасполь – Одесса (*соединительная дорога E581*);
- Роман - Яссы - Бэлць - Могилев-Подольский - Винница – Житомир (*соединительная дорога E583*).

Международные железнодорожные линии:

- граница с Украиной - Новосавицкая - Бендеры - Кишинев - Унгены - граница с Румынией; (*панъевропейский коридор IX*);
- от молдо-украинской границы через украинские станции Кучурган и Раздельная на Одессу; (*панъевропейский коридор IX*);
- Бендер - Басарабьска - Джурджулешть - граница с Румынией/ Украиной (*панъевропейская транспортная зона PETrA*);
- граница с Украиной - Бендеры - Унгены - граница с Румынией (*международная железнодорожная сеть «Е», северо-южное направление CE95*);
- Бузэу - Галаць - Рени - Бендеры (*международная железнодорожная сеть, западно-восточное направление E560*);
- Унгены – Кишинев - Раздельная - Жмеринка (*ОСЖД³¹: коридор V, ответвление 5d*);
- Вэлчинец - Окница – Бэлць - Слобозия - Унгены - Яссы - Бухарест - Джурджулешть - Русе - Варна/Димитровград (*ОСЖД: коридор XII*);

Источник: Концепция формирования и развития национальной сети международных транспортных коридоров, Постановление Правительства РМ № 365, МО № 49, 05.04.2002

При наличии весьма разветвленной сети автомобильных дорог во всей Молдове нет ни одного километра дороги, соответствующего международным

³¹ Организация сотрудничества железных дорог (ОСЖД) является международной организацией, созданной 28 июня 1956 года в Софии (Республика Болгария) на Сессии Министров, ведающих железнодорожным транспортом. Членами ОСЖД являются транспортные министерства или центральные государственные органы, ведающие железнодорожным транспортом 27 стран. В рамках ОСЖД определены 12 железнодорожных коридоров, связывающих страны Центральной и Восточной Европы и Азии

(европейским) стандартам. Дорожное строительство требует *значительных* капиталовложений. *Предварительные* оценки показывают, что реновация *только* молдавских участков международных автодорожных коридоров потребует около 174 млн. долл. США.³²

По самым «скромным» расчетам строительство 1 км автодороги европейского уровня обходится 1.5-2 млн. долл. США, в 2005 г. расходы на реновацию составили в Молдове 139 млн. леев (11 млн. долл. США)³³, а в Приднестровье - 16.2 млн. руб. (около 2 млн. долл. США). Проведенная в этом же году техническая инвентаризация показала, что приднестровские дороги отработали уже по три-четыре межремонтных срока *без* капитального ремонта,³⁴ около 90% национальных дорог Молдовы также имеют просроченный срок эксплуатации. В то же время объем финансирования, необходимый только для поддержания дорожной сети в ее нынешнем состоянии, *в четыре раза превышает объем фактически имеющихся средств*. В ноябре 2006 правительство Молдовы решило перенаправить 24 млн. леев (1.8 долл. США), предусмотренных для капитального ремонта дорог, на восстановительные работы («ямочный» ремонт). Одна из причин – сложности с доставкой необходимых материалов, вызванные железнодорожным «кризисом».

Ограниченность бюджетных средств ставит вопрос о привлечении инвесторов к строительству новых дорог. При этом важно, чтобы прозрачные и справедливые механизмы взаимоотношений инвестор-государство, включали и ответственность сторон при оценке реальных предпосылок для эффективного использования дороги (загруженность до уровня, позволяющего возмездно вернуть вложенные инвестиции), и методы компенсации недополученных доходов, в случае если транспортный поток окажется ниже прогнозируемого.³⁵

К сожалению, из-за пятнадцати лет форс-мажора на дорогах Молдова пока не очень привлекательна для транзитных потоков, а значит и необходимая нагрузка дорог не обеспечивается.³⁶ Причины очевидны:

- низкое качество дорожной сети, во многих случаях это не дороги, а «направления». На каждом километре автотрассы из-за излишней амортизации, и ремонта перевозчик, в среднем, «теряет» доллар. Транзит по стране практически сведен к минимуму;
- разделение страны приводит к тому же к дополнительным расходам, финансовым и временным.

Кроме того, при достаточно высокой конкурентоспособности Молдовы в области международных грузовых автоперевозок (80% услуг экспортируется), рынок Приднестровья «уступлен» украинским перевозчикам.

Сегодня модернизация дорожной инфраструктуры становится одним из приоритетов развития. Готовится инвестиционный проект по реконструкции

³² Концепция формирования и развития национальной сети международных транспортных коридоров, Постановление Правительства РМ № 365, МО № 49, 05.04.2002

³³ Информационное агентство «BASA-press», 19.10.2006

³⁴ «Приднестровье», 08.06.2006

³⁵ Считается, что для окупаемости затрат на дорогах европейского уровня интенсивность трафика должна составлять не менее 20 тыс. автомобилей в сутки.

³⁶ Сегодня даже на самом интенсивном участке, на трассе Кишинев - Орхей, интенсивность движения – менее 10 тыс. автомобилей в сутки.

молдавской компоненты IX панъевропейского транспортного коридора (*граница с Украиной – Бендеры – Кишинев – Унгены – граница с Румынией*), который должен быть реализован до 2010 года. Работы по модернизации дорожной сети, особенно ее международно-значимых участков, будут эффективны только в случае комплексного, а не территориального подхода. То есть необходимо, чтобы уже на стадии разработки учитывался принцип «коридора», а не только его молдавского участка.

Здесь хотелось бы обратить внимание на следующее:

- дороги на всей территории Молдовы – государственная собственность;
- начиная с 1995 г. официальные статистические данные об эксплуатационной длине автомобильных дорог общего пользования приводятся без учета левобережья Днестра и м. Бендеры.

К сожалению, лишь время покажет, не станет ли, в очередной раз, *вопрос о собственности непреодолимым препятствием на пути инвестиций*.

Сохранение *единого железнодорожного пространства*, безусловно, важно для развития *всей* Молдовы. До недавнего времени, основными ограничителями повышения конкурентоспособности железнодорожной отрасли являлись ее инфраструктурные параметры такие как: отсутствие электрифицированных линий (в Украине и Румынии – более 40%); меньшая, чем в сопредельных государствах средняя скорость движения при большем времени нахождения вагонов под грузовыми операциями; менее 15% ж-д дороги являются двухпутными.

Традиционно основная нагрузка по транзиту (более 50% объемов перевозок) концентрируется на небольшом (пятая часть всей ж-д сети) участке: граница Украины – *Новосавицкая – Бендеры – Кишинев – Унгены – граница с Румынией*. Не удивительно, поэтому, что именно этот участок, условия его эксплуатации, стал предметом для переговоров по урегулированию приднестровской проблемы и «инструментом взаимного давления».

Еще в 1994 году администрацией Приднестровья было принято решение принять под *свою* юрисдикцию предприятия, организации и ж-д участки, расположенные на территории региона, всего 20 объектов. Соответствующее уведомление было направлено руководству Молдавской железной дороги (МЖД).

Однако на этом этапе организационное и эксплуатационное единство отрасли удалось сохранить. В результате интенсивных переговоров 1998-1999 гг. были подписаны Протокольные решения как по вопросам эксплуатации железной дороги на территории Приднестровья, так и по взаимным расчетам предприятий транспорта и связи Республики Молдова и Приднестровья», создан Приднестровский филиал Молдавской железной дороги.

При этом вопросы *технической* эксплуатации железной дороги *всегда* являлись компетенцией МЖД, и вопросов здесь до недавнего времени не возникало.

Проблемы *экономического* характера при эксплуатации приднестровского участка МЖД явно проявились уже в 2001 г., (отзыв у Приднестровья таможенных печатей). На ст. Бендеры были задержаны, до уплаты платежей за транзит, 300 вагонов, следующих в адрес молдавских предприятий. Вагоны прошли, а вопрос остался.

Позже, в 2003 г., вопрос о распределении платежей за транзит грузов по территории право и левобережья обсуждался в экспертных группах, работавших в рамках неосуществившегося проекта «общее государство». К соглашению тогда не пришли, но впервые было озвучено намерение о создании в Приднестровье независимой от МЖД организационной структуры, а статус предприятий, относящихся к МЖД и расположенных в Приднестровье, был признан полулегальным.

В августе 2004 г. (отмена временной регистрации, введение для экономических агентов Приднестровья налоговых обязательств при осуществлении внешнеэкономической деятельности) собственная железнодорожная структура – ГУП Приднестровская железная дорога - в Приднестровье появилась. Участок ответственности: Бендеры – Новосавицкая (38 км) и Рыбница – Слободка (40 км).

«Отделение» приднестровского участка спровоцировало форсированное (за 7 месяцев) строительство линии в обход приднестровского участка. В ноябре 2005 г. началась эксплуатация ж-д ветки Ревака – Кайнарь и далее через север Молдовы. Однако, с учетом параметров расстояние/пропускная способность зарубежные перевозчики по-прежнему предпочитали использовать для транзита путь через Приднестровье.

Ситуация коренным образом изменилась 4 марта 2006 года: на станции Бендеры были задержаны три транзитных состава из СНГ. Даже при существовании определенных проблем по обеспечению стабильного движения поездов в/из Молдовы через Приднестровье, международный грузовой транзит на направлении Рени – Галац до этого момента осуществлялся «по расписанию». МЖД принимает решение временно перенаправить все транзитные потоки по ветке Ревака – Кайнарь через север и единственный железнодорожный переход Окница – Могилев-Подольский (дополнительные 500 км).

Поскольку события развивались не по лучшему сценарию, в Молдове начались поиски решения по выходу из создавшейся ситуации. Сначала кардинальные – обойти Приднестровье. В мае 2006 г. рассматривалась возможность совместного молдо-украинского проекта по обходу Приднестровья на южном направлении, но не пришли к единому мнению по маршруту. Украинская сторона приняла решение достроить недостающие 60 км дороги и связать Одессу с Рени и Измаилом в обход всей Молдовы. Предполагаемая цена проекта 150-200 млн. долл. США, срок окупаемости 30-40 лет. Молдова же настаивала на восстановлении линии Басарабьска – Березено. Однако ни один из вариантов реального воплощения не нашел.

С 1 сентября в связи с ремонтом ж-д моста на участке Могилев-Подольский (Украина) – Вэлчинец (Молдова) пропуск грузовых и пассажирских поездов в/из Молдовы временно осуществляется через Окницу - Сокиряны - Ларгу – Кельменцы (пропускная способность – 3 поезда в день). Время в пути увеличивается, при этом здесь не может производиться обработка подакцизных грузов.

Тогда же начинаются трехсторонние переговоры Россия-Украина-Молдова по возобновлению транзита по маршруту Кучурган – Бендеры, завершившиеся подписанием временного, до 31 декабря 2006 года, соглашения о возобновлении

грузового безостановочного транзита через Приднестровье. Молдавские грузы по-прежнему идут по северному пути. Отметим, что движение на участке Рыбница – Слободка, в основном обслуживающем потребности ММЗ в сырье, возобновлено еще в августе. Время вынужденной не востребоованности использовано на ремонтные работы, участок обследован вагон-лабораторией Украинской железной дороги, с которой заключен договор на обслуживание.³⁷

Ситуация на железнодорожном транспорте рассматривалась и на заседании Парламента РМ, здесь впервые была озвучена *экономическая* составляющая проблемы и необходимость договариваться.

В результате с 15.12.2006 частично возобновлены пассажирские перевозки по традиционному маршруту.

Отметим, что возобновление транзита по приднестровскому участку МЖД решило проблемы лишь зарубежных импортеров, прежде всего Украины. Для экономических агентов *всей* Молдовы ситуация осталась неизменной: перевозки по-прежнему осуществляются лишь по «северному» пути.

Последняя на сегодняшний день инициатива: создание Придунайского железнодорожного транспортного консорциума, «с участием хозяйствующих субъектов Украины, России, Республики Молдова, включая субъектов хозяйственной деятельности Приднестровского региона, с юридическим статусом резидента Украины. Для осуществления контроля над деятельностью консорциума возможно привлечение ОБСЕ.»³⁸

Создается впечатление, что и здесь, пусть пока и в неявной форме, озвучивается *вопрос о собственности* на железную дорогу. Но только о праве эксплуатировать собственность, распоряжаться ею. Очевидно, что главное здесь – гарантировать транзит через Приднестровье. Вопрос о том, кто будет его технически обеспечивать, как будет развиваться молдавская железная дорога (ответственность собственника), к сожалению, остается «за кадром».

Сегодня в Молдове ратифицировано соглашение о создании современной ж-д сети, создаваемой в рамках Процесса по сотрудничеству в Юго-Восточной Европе. Предполагается, что один из будущих ж-д коридоров пройдет и по территории Молдовы: *Кучурганы – Кишинев – Унгены – Яссы* и далее на Болгарию и Грецию. *Осуществление и этого проекта во многом зависит от способности и желания Молдовы и Приднестровья сохранить железнодорожное пространство единым.*

Отметим, что сегодня *наша* территория – «белое пятно» в европейской сети электрифицированных железных дорог. Однако о целесообразности электрификации МЖД можно говорить лишь после комплексной оценки эффективности инвестиционного проекта, начать которую при наличии «политических» противоречий невозможно.

Если Молдова не хочет упустить шанс использовать преимущества своего транзитного положения, а это может случиться при переориентации транзитных ж-д грузопотоков по маршрутам севернее и южнее Молдовы, то к проекту электрификации железной дороги, пересчитав его с учетом реальной стоимости

³⁷ «Приднестровье», 24.08.2006

³⁸ <http://www.tiras.ru>

работ и тарифов на конкурирующие виды энергоресурсов необходимо без промедления.

Очевидно, что сегодня, как никогда очевидно, что *воссоздание единого авто- и железнодорожного пространства – это необходимое условие не только для успешного развития внутренней и внешней торговли, улучшения транзитной привлекательности всей Молдовы, но и для полноценного осуществления крупных инвестиционных проектов: строительство автобана «север – юг» в рамках IX европейского транспортного коридора, создание хаба (международного перевалочного пункта для авиапочты и грузов) в Маркулештах и, конечно, электрификация железной дороги.*

Информационно-коммуникационная инфраструктура

Формирование информационного общества сегодня является одним из ключевых условий реализации европейских устремлений Молдовы. А сектор информационных технологий – один из самых динамично-развивающихся и инвестиционно-привлекательных в экономике *всей* Молдовы.

В результате начавшейся в 2004 г. либерализации рынка телекоммуникационных услуг Молдовы, число компаний, работающих в сфере информационных технологий, удвоилось. При этом бесспорным лидером на IT-рынке являются услуги фиксированной связи (52%), мобильная связь, доступ к сети Интернет, услуги кабельного и эфирного телевидения. Активно развивается этот рынок и в Приднестровье, где основными операторами являются компании «Интерднестрком» и его дочка «Транстелеком».

Как ни парадоксально, но именно подготовка к либерализации рынка и введение Молдовой нового Национального плана нумерации (НПН) стали поводом разделения *общемолдавского* телекоммуникационного пространства региона.

Напомним, что до 2003 г. операторам связи Молдовы и Приднестровья удавалось решать возникающие проблемы на не привлекая внимания широкой общественности. Переход же к новому НПН перевел проблемы в большей степени технико-экономические в вопрос политический, что в итоге и нарушило единство рынка телекоммуникаций *всей* Молдовы. Камнем преткновения стало распределение номерного ресурса. Эскалация конфликта в области электросвязи происходила при выдвигании на передний план технических аспектов проблемы, при сокрытии интересов экономико-политических: использование приднестровским оператором *общемолдавских* каналов связи для международного трафика и возможности «самостоятельно» развивать систему электросвязи региона (для чего необходим ресурс одного номерного ряда).

В «поисках» компромисса использовались различные аргументы, оказывающие негативное воздействие на телефонию не только *всей* Молдовы, но и близлежащих районов Румынии и Украины:

- плановое тестирование передатчика цифрового телевидения Молдовой, что привело к блокированию мобильной связи в Приднестровье («Интерднестрком» работает в стандарте CDMA).
- использование мешающих радиоизлучающих средств, как ответное действие Приднестровья.

- наконец, полное взаимное отключение каналов фиксированной связи.

Удалось «договориться» при посредничестве международной организации - Молдову посетила группа экспертов Международного союза электросвязи (МЭС). И лишь с помощью международных экспертов, и исходя из того, что телефонная изоляция какого-либо региона или страны противоречит Уставу МЭС, компромисс был найден:

МЭС в своем операционном бюллетене объявил, что «Министерство транспорта и связи РМ и Национальное агентство в области электросвязи и информатики (НАРЭИ) считают незаконным использование для Приднестровского региона ресурсов нумерации из номерного ряда «5» или других ресурсов, кроме предусмотренных в новом НПН Республики Молдова».

Приднестровье же получило искомый ресурс нумерации из ряда «5» - 4 млн. телефонных номеров, согласно новому НПН-РМ региону предполагалось выделить 3 млн.

Однако и *по сей день* уже более двух лет абоненты из правобережья Молдовы могут связываться с Приднестровьем только используя услуги IP или IP VIP телефонии, причем по цене, даже с учетом летнего снижения тарифов «Молдтелекомом», на порядок выше относительно средней цены для междугородних переговоров по Молдове.

Восстановление же *нормальной* телефонной связи увязывается с легализацией «Интерднестркома» в правовом поле Молдовы: прохождение регистрации (Регистрационная палата РМ), получение лицензии на право осуществлять услуги в области электросвязи (НАРЭИ) и заключения соглашения о сотрудничестве с «Молдтелекомом». Приднестровский оператор (компания «Интерднестрком») еще в 2003 г. направил в адрес руководства НАРЭИ официальное письмо, в котором выразил готовность выполнить все процедуры регистрации и лицензирования, предусмотренные законодательством Республики Молдова. По-видимому, желания *только* экономического агента для разрешения ситуации явно недостаточно.

Поэтому экспертное сообщество по обоим берегам Днестра к возможности восстановления единого телекоммуникационного пространства относится весьма скептически. Причин тому, по крайней мере, три:

Во-первых, в июле 2004 уже была предпринята попытка пакетного решения «телефонного вопроса» через выдачу «Интерднестркому» лицензий на право предоставления в Молдове услуг стационарной и мобильной (стандарт CDMA) телефонной связи, последняя сроком на 15 лет по цене 1 млн. долл. США. Суть пакета: восстанавливается телефонная связь между берегами, Приднестровье принимает положения НПН, до 2010 г. «Интерднестрком» переходит с частоты 800 на 450 мГц. «Дополнительно» приднестровский оператор должен был обеспечить гарантированный минимум услуг электросвязи (телефон/ Интернет) в отдаленных местностях правобережья (средний уровень охвата фиксированной телефонной связью в сельской местности составляет около 17%), инвестиционные намерения компании - 15 млн. долл. США в течение первых полутора лет.

Действующие операторы мобильной связи появление третьего оператора восприняли сдержанно: «Voxtel» был крайне удивлен как поспешным решением

о выдаче, так и ценой лицензии (стоимость лицензии для «Voxtel» и «Moldcell» - 8 млн. долл. США); «Moldcell» выразил надежду, что новый оператор начнет свою деятельность на тех же условиях, что и существующие. Национальные эксперты высказывались в целом позитивно: стандарт CDMA – это эффективная современная технология, а появление третьего оператора мобильной связи придаст позитивную динамику рынку.

Но, услышана была лишь реакция конкурентов, в результате чего по решению Конституционного суда лицензии, выданные «Интерднестрком», были признаны недействительными.

Однако и сегодня более 20% населенных пунктов Молдовы еще не покрываются сетями действующих операторов мобильной связи.

В-вторых, появление в Молдове, правда двумя годами позже, третьего оператора мобильной связи. В конце июня 2006 г. лицензию на предоставление услуг мобильной связи в формате CDMA-2000 получил «Молдтелеком». Существует опасность, что в случае несогласованных действий двух операторов, работающих в одном формате (CDMA), по «техническим» причинам может повториться ситуации 2003 г.

В-третьих, Высшая судебная палата РМ 15.07.2006 вынесла решение иск приднестровского оператора «Интерднестрком» о возврате 1 млн. долл. США, уплаченного за лицензию, больше не рассматривать. Не исключено, что, защищая свои интересы, компания обратится в международные судебные инстанции, что отнюдь не улучшит инвестиционный имидж Молдовы.

Таким образом, и *сегодня, несмотря на анонсирование необходимости перехода к информационному обществу и глобальной информационной интеграции, сохраняется совершенно абсурдная ситуация отсутствия нормальных взаимоотношений между телекоммуникационными системами право и левобережья Молдовы, что наносит немалый ущерб как экономическим агентам, так и населению.*

Новое в движении товаров в зоне Приднестровья: нормализация таможенного режима

Истоки нынешней чрезвычайной ситуации в товародвижении на приднестровском участке молдо-украинской границы лежат в открытости экономики Молдовы (она не может существовать без остального мира), а ее разделенность и непризнанность Приднестровья эту естественную зависимость лишь усиливают. Именно поэтому, наличие или отсутствие «проблемы таможни» в отношениях Молдова-Приднестровье является своеобразным «индикатором» готовности сторон к взаимным компромиссам.

Принимая во внимание значимость безопасности и контролируемости государственной границы для проведения экономической деятельности, Молдова и Приднестровье не раз пытались скоординировать деятельность таможенных служб.

Впервые вопрос о гармонизации таможенного законодательства и ликвидации внутренних таможенных пунктов была предпринята сторонами в феврале 1996 г. Тогда же была достигнута договоренность о создании, на основе межправительственного соглашения, совместных таможенных постов на

границе с Украиной и ликвидации внутренних таможенных пунктов Приднестровья при въезде в регион со стороны Республики Молдова. Однако эта договоренность полностью так и не была реализована.

В новых реалиях (Республика Молдова - член ВТО с 2001 г., а процесс вступления Украины в ВТО находится в завершающей стадии, при общем желании обоих государств интегрироваться в ЕС), по причине изменения правил, регулирующих внешнеторговые грузопотоки Приднестровья, ситуация на приднестровском участке молдо-украинской границы (и не только) обострялась трижды.

01.09.2001-31.07.2004 Сначала, как известно, Приднестровье было лишено права использовать таможенное обеспечение Республики Молдова при осуществлении экспортно-импортных операций, обеспечивавшего с 1996 г. как беспрепятственный доступ приднестровских товаров на внешние рынки, так значительные не задекларированные товаропотоки в Республику Молдова. Одновременно была определена процедура декларирования товаров экономическими агентами восточных районов Республики Молдова,³⁹ внесены изменения в налоговое и таможенное законодательство Молдовы, обозначившие статус экономических агентов Левобережья – «резиденты, находящиеся на территории Республики Молдова и не имеющие налоговых отношений с ее бюджетной системой». Тогда же *впервые* прозвучало понятие «экономическая блокада», а потери от нее, по оценке администрации региона составили 170 млн. долл. США.

Приднестровская сторона на изменение ситуации «отреагировала» достаточно быстро: вводится специальная 20% пошлина на ввоз всех молдавских товаров, ужесточаются требования к сертификатам соответствия и процедурам их подтверждения, устанавливается миграционный контроль за иностранными гражданами, въезжающими, выезжающими в Приднестровье и следующими транзитом по его территории, а также специальная плата за транзитный проезд.

Государственный таможенный комитет Российской Федерации в письме в адрес Правительства РМ подтвердил, что сертификаты происхождения товаров (форма СТ-1), выданные не уполномоченными центральными властями Кишинева признаваться и приниматься к оформлению не будут.⁴⁰

Реакция Украины заметно запаздывала: Протокол о взаимном признании товарно-транспортных, коммерческих и других документов был подписан Таможенной службой Украины и Таможенным департаментом Молдовы лишь 15 мая 2003г.

Далее, 12 июля 2003 г. Правительство Молдовы приняло постановление № 712, согласно которому экономические агенты Приднестровья могут оформлять документы, необходимые для осуществления экспортно-импортных операций только после временной регистрации в Государственной регистрационной палате РМ.

Для того чтобы побудить предприятия Приднестровья к легальному товародвижению было установлено, что учетная регистрация и выдача соответствующей лицензии осуществляются бесплатно; таможенные платежи,

³⁹ Постановление Правительства РМ № 1001 «О декларировании товаров экономическими агентами восточных районов Республики Молдова», МО №116-118, 27.09.2001

⁴⁰ «Логос-пресс», 01.03.2002

за исключением таможенного оформления, при декларировании ввезенных/вывезенных товаров для собственного производства не взимаются; утвержден механизм возмещения платежей (за исключением таможенного оформления) за импорт товаров, не предназначенных для собственного производства. В итоге, в течение года, регистрацию в Кишиневе прошли около 320 предприятий региона.

При этом доступ молдавских товаров на приднестровский рынок резко ограничивается: *специальная* пошлина увеличивается до 100%. Рынок региона «отдается» Украине, товары которой, за исключением подакцизных, обложению таможенными пошлинами не подлежат. Несмотря на то, что с 25.05.2003 Украина официально прекратила пропуск на свою территорию товаров с таможенным обеспечением Приднестровья, важнейшие пункты перехода – Кучурганы и Слободка продолжали «нормально» функционировать. Более того, в техническую реконструкцию железнодорожного узла Кучурганы украинской стороной вложено более 2 млн. долл. США, а товарооборот с регионом, за счет резкого увеличения импорта, по сравнению с 2002 г., увеличился более чем вдвое.

01.08.2004-31.12.2005 После очередного обострения напряженности в зоне Приднестровья («школьный кризис», блокада молдавских школ) Молдовой принимается решение применять ко всем экономическим агентам, действующим в пределах государственной границы Молдовы, при осуществлении ими экспортно-импортных операций нормы, установленные национальным законодательством и международными актами, стороной которых Республика Молдова является.

На несколько дней (1-5 сентября 2004 г.) Приднестровьем перекрывается железнодорожное сообщение. После того, как Украина в одностороннем порядке прекратила исполнение Протокола, восстанавливается «прежний» режим работы. И, несмотря на значительное сужение возможностей доступа экономических агентов левобережья на внешние рынки, в 2004-2005гг. внешнеэкономическая деятельность Приднестровья развивалась наиболее успешно.

В апреле 2005 г. с инициативой по урегулированию приднестровского конфликта выступила Украина (План Ющенко). 22 июля 2005 г. Парламент Молдовы принял закон об основных положениях особого правового статуса населенных пунктов левобережья Днестра (Приднестровья). Принятие этого закона в Приднестровье воспринято крайне негативно, а страны-гаранты во мнениях разошлись. В *августе* принято Постановление Правительства РМ о регулировании потоков грузов, являющихся предметом внешнеторговой деятельности Приднестровья, *восстанавливающее с изменениями* ранее действующие процедуры временной регистрации, выдачи сертификатов происхождения и лицензий.

Молдова внесла на рассмотрение ЕС и ОБСЕ предложение о проведении на приднестровском участке молдо-украинской границы международной мониторинговой операции. Аргументы – обеспечение экономической безопасности и региональной стабильности в зоне Приднестровья, легализация внешнеторговой деятельности предприятий региона в соответствии с законодательством РМ и международными правилами, нормами и стандартами. ЕС, исходя из обязательств в рамках Плана действий ЕС – Молдова, принял

решение об учреждении Миссии по оказанию помощи на границе Молдовы и Украины, которая начала действовать с 1.12.2005.

01.01.2006 - ... Изначально предполагалось, что «новый» режим перемещения товаров на Приднестровском участке общей границы двух государств, что предусматривалось еще Протоколом от 15 мая 2003 г., будет введен с 25 января 2006 г.

Украина приступила к выполнению взятых обязательств с некоторым опозданием: после дополнительных консультаций с Молдовой, ОБСЕ и наблюдателями от ЕС и США, информирования бизнес-сообщества и администрации Приднестровья. То, что с 3 марта 2006 год «новые» правила начали действовать, для приднестровской стороны стало неприятным «сюрпризом». При этом Тирасполь и Москва называют происходящее экономической блокадой, мирной оккупацией Приднестровья, а Кишинев, Киев, ОБСЕ, ЕС и США – установлением прозрачности на границе.

Итак, каковы же наиболее «чувствительные» детали механизма осуществления совместного таможенного контроля, которые в значительной степени и привели к сегодняшнему противостоянию сторон, приводящему к многосторонним экономическим потерям.

Режим временной регистрации. Приднестровскую сторону настораживает здесь два момента: сроки действия временной регистрации неопределенны, тогда как «льготы» по уплате таможенных платежей действуют до 1 января 2007г. (сегодня до 01.01.2008). С учетом того, что временная регистрация не предусматривает выдачу сертификатов происхождения товара для преференциальной торговли, как со странами СНГ (исключение сертификат СТ-1 для экспорта в Украину), так и со странами ЕС, очевидна меньшая, относительно молдавских экспортеров, конкурентоспособность экспортеров левобережья при осуществлении внешнеэкономической деятельности.

Лишь с апреля 2007 для экономических агентов Приднестровья, зарегистрированных на временной основе, стало возможным получение сертификатов по форме А, СТ-1 (для всех стран СНГ) и EUR.⁴¹ Отметим однако, что требования для получения сертификатов для преференциальной торговли: обеспечение свободного и безопасного доступа представителей Торгово-промышленной палаты и таможенной службы РМ к документам, производству, местам складирования и хранения товаров; контроль товаров, предназначенных для экспорта и их импортных компонентов, остались неизменными и, по-прежнему, практически трудно реализуемы.

Режим постоянной регистрации отчетливо высветил существующую проблему признания законности собственности. Регистрация на постоянной основе возможна только в случае, если документы о собственности выданы соответствующими органами Приднестровья до 29 июля 2005 г. (вступил в действие Закон об основных положениях особого правового статуса) и переоформлены в кадастровых органах РМ в течение 90 дней после вступления

⁴¹ Постановление Правительства РМ № 301 «О внесении изменений в Постановление Правительства № 815 от 2 августа 2005 г.», МО № 039, 23.03.2007
»

в силу этого закона. В противном случае в регистре экономических агентов РМ предприятия, расположенные в приднестровском регионе, значатся как находящиеся в государственной собственности, и их отчуждение Молдовой не признается.

Платежи на импорт и их возмещение. Согласно установленным правилам величина платежей на товары, импортируемые экономическими агентами левобережья, зависит от назначения ввозимого товара: для собственного производства или для последующей реализации, в том числе продовольственные товары, медикаменты, топливо. В первом случае ввозные платежи (за исключением сборов за таможенное оформление – в среднем 2% от суммы декларируемых товаров) не взимаются, во втором, а это все фирмы оптовой торговли и пр., импортер должен уплатить все ввозные платежи (импортные пошлины, акцизы, НДС и таможенные сборы) в Молдове. По мнению приднестровской стороны задержка возврата денег экономическим агентам может привести к не менее чем 30% росту цен на продукты питания и медикаменты и, как следствие, снижению жизненного уровня населения.⁴²

Механизм возмещения таможенных платежей так же не совсем понятен, с одной стороны вся сумма возмещается через банковские счета таможенных органов, порядок их вноса и изымания с этих банковских счетов пока не опубликован.⁴³ С другой стороны, согласно другому документу⁴⁴, средства, возмещение которых регламентируется налоговым законодательством (НДС и акцизы), сначала зачисляются на счета *территориальных казначейств*, а возмещаются в установленном порядке *местной администрацией первого уровня*, на счет которой были перечислены соответствующие средства. Возмещение должно осуществляться через счета, открытые в финансовых учреждениях, лицензированных Национальным банком Молдовы. Такой порядок установлен с декабря 2004 г. При этом, очевидно о каких органах местной администрации идет речь, но неясно что это за территориальные казначейства и где они открыты, а значит и весь механизм возмещения вызывает сомнение и не только у приднестровской стороны. Лишь 22 марта 2006 г. в Постановление Правительства № 1330 было внесено изменение, призванное прояснить ситуацию: в случае отказа в открытии исполнительными органами местного публичного управления первого уровня соответствующих счетов в территориальных казначействах Министерству финансов обеспечить возмещение Главной государственной налоговой инспекцией и Таможенной службой (в зависимости от случая) средств экономическим агентам из Левобережья, но на их банковские счета в финансовых учреждениях, лицензированных Национальным Банком Молдовы. Более того, разрешается возмещать средства, поступившие начиная с 1 августа 2004 года. Порядок зачисления и возврата сумм, оплаченных экономическими агентами из восточных районов Республики Молдова,⁴⁵ разработанный Министерством финансов, был опубликован только к концу апреля.

⁴² Информационное агентство «Ольвия-пресс», 15.03.2006

⁴³ Постановление Правительства РМ № 815 «О регулировании потоков грузов, являющихся предметом внешнеторговой деятельности Приднестровья», МО №104, 05.08.2005

⁴⁴ Постановление Правительства РМ № 1330 «Об утверждении Положения о порядке администрирования налоговых обязательств экономических агентов из населенных пунктов Левобережья Днестра и мун. Бендер», МО №233, 17.12.2004

⁴⁵ МО №63-65, 21.04.2006

К сожалению, вопросов стало только больше. Во-первых, последним документом устанавливается, что плательщик имеет право на возврат налогов на импорт в течение 30 дней со дня ввоза товаров на таможенную территорию РМ. По истечении этого срока возврат сумм налогов осуществляется в «обычном» порядке. К заявлению о транзите плательщик должен приложить документы, подтверждающие *завершение транзита через таможенную территорию РМ*. Во-вторых, связей между банковской системой Приднестровья и Молдовы практически не существует, у экономических агентов из Левобережья есть проблемы с открытием счетов в коммерческих банках Молдовы. В-третьих, денежная система региона также функционирует автономно – существует своя денежная единица, а значит неизбежны потери от конвертации, даже в случае возмещения ранее уплаченных сумм, уже уменьшенных на величину банковских расходов. В-четвертых, очевидно, что первоначально механизм возмещения ранее уплаченных налогов существовал лишь на бумаге. Реально оно стало возможным более чем через год. А, значит, учитывая не всегда корректное отношение Молдовы к выполнению продекларированных обязательств, в частности по взаимным расчетам (задолженность за поставленную электроэнергию и др.) недоверие экономических агентов Приднестровья лишь растет.

Еще одна деталь. Экспорт/импорт подакцизных товаров и товаров, относящих к группам 1-24, согласно Товарной номенклатуре РМ – это продукты животного и растительного происхождения, жиры и масла, готовые пищевые продукты, алкогольные и безалкогольные напитки, может быть оформлен лишь на установленных таможенных пунктах,⁴⁶ находящихся на молдавском участке границы с Украиной (пункт перехода Кучурганы исключен), что увеличивает почти на 30% транспортные расходы экономических агентов из Приднестровья.

На сегодня, по прошествии годовой апробации «нового» таможенного режима, в зоне Приднестровья ситуация весьма противоречива. С одной стороны, достаточно большая группа предприятий Приднестровья вошла в Государственный регистр РМ – 135 на временной основе и 113 – на постоянной. Большинство предприятий, в том числе и «бюджетообразующие», по рекомендации администрации региона ранее прекратившие работу или работавшие на склад, работают с полной нагрузкой; группа предприятий легкой промышленности, имеющая контракты с партнерами из стран ЕС, работала практически изначально без ограничений по ввозу исходных материалов (хлопок, ткани, фурнитура, пр.) и вывозу готовой продукции, что в известной степени поддержало экономику региона в мобилизационный период (апрель-май). Сохраняются и «серые схемы» трафика товаров, подпитываемого интересами административно-экономических конгломератов Украины (Одесса – Ильичевск, Винница, Николаев), Приднестровья и Молдовы. По разным оценкам, «новый» таможенный режим ежедневно оборачивается убытками не менее 2 млн. долл. США для региональных бюджетов и экономических агентов Украины. По оценке администрации Приднестровья общая сумма финансовых потерь региона в результате «изменения» таможенного режима в 2006 г.

⁴⁶ Постановление Правительства РМ № 815 «О регулировании потоков грузов, являющихся предметом внешнеторговой деятельности Приднестровья», МО №104, 05.08.2005

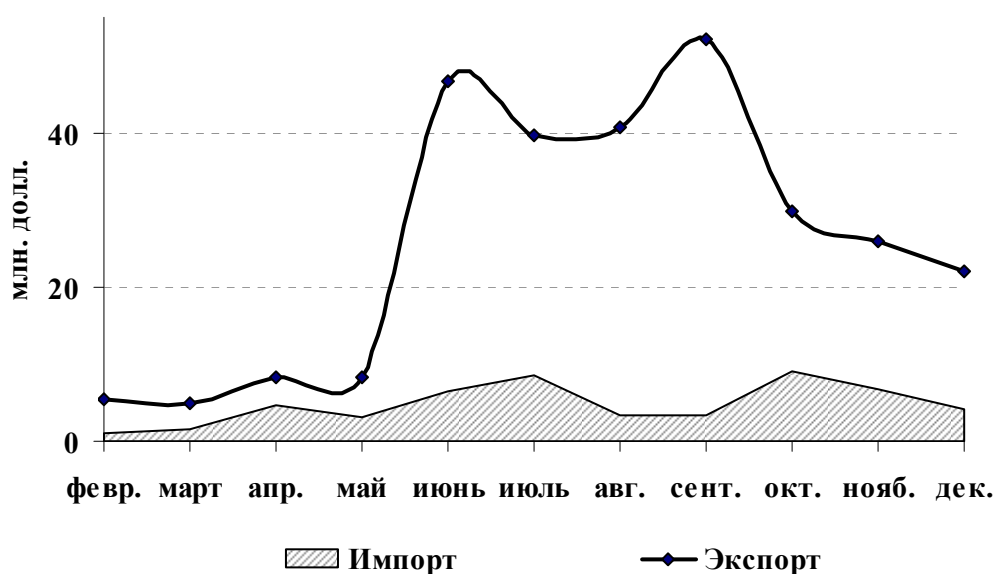
составили 450 млн. долл. При этом что частично (77 млн. долл.) были компенсированы Россией.⁴⁷

Безусловно, наибольший сбой произошел в экономике Молдовы и Приднестровья – сокращение производства, экспорта, доходов бюджета.

Попробуем проанализировать динамику экспортно-импортных операций Приднестровья за март-декабрь 2006 года (см. график 7).

График 7

Динамика экспорта-импорта Приднестровья в 2006 г.
(по данным Таможенной службы Республики Молдова)



Очевидно, что мобилизационный период для приднестровской экономики в основном закончился в мае. Напомним, что 23.05.2006 в Москве был подписан Протокол, положения которого предусматривают существенное расширение контактов между Приднестровьем и Россией в экономической, социальной, научно-технической и культурной областях. Как результат, увеличивается число зарегистрировавшихся экономических агентов, начинает работать промышленность, растут объемы экспорта.

Похоже, что в июне-сентябре, приднестровский экспорт полностью получает таможенное обеспечение Республики Молдова. Внимание сосредоточено на политической компоненте: главное внимание референдуму, а затем его результатам. Экономика региона, пользуясь моментом, потихоньку набирает обороты.

Однако, с октября ситуация меняется: объемы регистрируемого Молдовой экспорта становятся явно ниже. И уже появляются сомнения в точности оценки его контролируемости (100%). В сентябре Россия и Украина договорились по энергетическим вопросам: появилась определенность с ценой поставок и объемами транзита российского газа. В это же время начинается затянувшийся ремонт Могилев-Подольского моста, сокращается пассажирское движение на Россию. Возобновляется *безостановочный* (?) грузовой транзит через Приднестровье, но без участия экономических агентов правобережья. При этом

⁴⁷ Информационное агентство «Лента ПМР», 10.01.2007

у Молдовы возникают серьезные трудности с экспортом/импортном подакцизных товаров. И это в условиях, когда винодельческие предприятия усиленно пробиваются на новые или пытаются увеличить свое присутствие на нетрадиционных для них азиатских рынках!

Впервые молдо-приднестровское противостояние концентрируется не на «таможне», а на «транспорте», появляется понятие транзитный протокол. Понятна и заинтересованность Украины в решении транзитной проблемы (в течение 2006 г. Молдова увеличивала тарифы на транзит дважды, несут потери из-за снижения грузопотока порты Рени и Измаил).

Что касается импорта, то совершенно очевидно, что Таможенная служба РМ контролирует, как и ранее, ту его часть, которая относится к давальческому сырью для предприятий легкой промышленности Приднестровья. Основные же объемы импорта по-прежнему минуют молдавскую таможню и остаются в «тени». А значит эффективность реализации «новых» правил не бесспорна.

Вместе с тем, сегодня всем, Молдове, Приднестровью, странам посредникам и наблюдателям, понятно, что без конструктивного разрешения таможенно-транспортной проблемы, полноценное возобновление переговорного процесса невозможно. *Вопрос заключается даже не в том, насколько удобны (или неудобны) действующие механизмы по осуществлению внешнеэкономической деятельности экономическими агентами Приднестровья, а в их стабильности.* Производители (экспортеры и импортеры) всей Молдовы должны быть уверены, что внезапных изменений не будет. Для обеспечения такой уверенности, в условиях долголетнего взаимного недоверия, необходимы соответствующие гарантии. Существующий опыт свидетельствует о том, что «уровня» Меморандума, подписанного всеми участниками переговорного процесса явно недостаточно.

Думается, что настало время предложить взаимоприемлемую юридически-надежную и признаваемую международным сообществом форму обеспечения таких гарантий. Только в этом случае можно ожидать реальных шагов по воссозданию единого экономического пространства всей Молдовы, а значит и ее привлекательности для местного и иностранного бизнеса.

Интеллектуальная собственность

Ориентированность на внешние рынки и высокая степень открытости экономик Молдовы и Приднестровья, необходимость сохранения существующих и завоевания новых рынков и обеспечения устойчивости позитивного развития экономики требуют нового качества экономического роста, активизацию его инновационной составляющей, заставляют по-новому взглянуть и оценить значимость проблемы охраны прав интеллектуальной собственности и возможностей ее коммерциализации. Свидетельством тому является почти одновременное принятие документов, устанавливающих правовые, организационные и экономические основы формирования и проведения государственной политики в области инноваций: Кодекса Республики Молдова

о науке и инновациях (РМ)⁴⁸ и Закона о государственной поддержке инновационных видов деятельности (ПМР)⁴⁹.

Система охраны и реализация прав на объекты интеллектуальной собственности, в том числе и практическая реализация законов в данной области, их соответствие международным стандартам, расширение сотрудничества с институтами и организациями, вовлеченными в обеспечение защиты интеллектуальной собственности, играют важную роль для динамичности и качества социально-экономического развития. Эта система, является важной составляющей экономической и социальной безопасности государства, создает условия для расширения рыночных отношений и приумножения интеллектуального потенциала страны.

Действующее в Молдове законодательство в области защиты прав интеллектуальной собственности в значительной мере соответствует международным нормам и стандартам. Молдова - член Всемирной организации интеллектуальной собственности (1991), ВТО (2001) и полноправный участник 25 международных и региональных конвенций, договоров и соглашений в области промышленной собственности. Правовая защита объектов интеллектуальной собственности во всех ее формах возможна на как на *всей* территории страны, так и на региональном и международном уровнях. Специализированным органом, уполномоченным осуществлять охрану объектов интеллектуальной собственности, является Государственное агентство по интеллектуальной собственности РМ (AGEPI), оно же представляет страну во Всемирной организации интеллектуальной собственности и других, международных и межгосударственных организациях по охране интеллектуальной собственности, исполняет все, в том числе *финансовые обязательства*, связанные с членством в международных структурах.

Молдавские, в том числе приднестровские, экономические агенты имеют возможность эффективно использовать AGEPI для охраны объектов интеллектуальной собственности как на *всей* территории Молдовы, так и за ее пределами. С учетом экспортной ориентированности бюджетобразующих предприятий региона (Молдавский металлургический завод, «Квинт», «Электромаш», «Тигина», и др.), последнее приобретает особую важность.

Однако, в Приднестровье в июле 1993 года «в целях соблюдения законодательства в области охраны промышленной собственности, селекционных достижений, защиты авторских и смежных прав» при Министерстве юстиции Приднестровья было создано *собственное* Агентство интеллектуальной собственности (РАИС). А первый нормативный акт, регулирующий отношения в этой области – временное положение о правовой охране объектов промышленной собственности в ПМР – утверждено в *феврале 1994 года*. При этом, понимая важность регистрации документов в международно-признанном органе, в положении отмечается, что оно «не содержит полных сведений, требований и условий, детализированных во "Временном Положении об охране промышленной собственности в Республике Молдова", в "Патентном законе Российской Федерации", в законе Российской Федерации "О товарных знаках", во "Временном положении о правовой охране

⁴⁸ Кодекс Республики Молдова о науке и инновациях, N 259-XV от 15.07.2004

⁴⁹ Закон ПМР о государственной поддержке инновационных видов деятельности, № 579 от 17.06.2005

объектов промышленной собственности и рационализаторских предложений на Украине", для получения охранных документов этих стран».⁵⁰ Создана и правовая база, регулирующая отношения в данной области: соответствующие положения Гражданского Кодекса,⁵¹ Патентный закон (2000), закон о товарных знаках, знаках обслуживания, наименованиях мест происхождения товаров и фирменных наименованиях (2000) и закон о селекционных достижениях (2001). В 2001 году Парижская конвенция по охране промышленной собственности была признана рамочной нормой права на территории Приднестровья,⁵² а в 2004 г., в качестве государственных, введены в действие некоторые стандарты Всемирной организации интеллектуальной собственности.⁵³

В преддверии «большой» приватизации (декабрь 2002 г.) внимание к вопросам интеллектуальной собственности усиливается: принимается решение о признании собственностью государства объектов интеллектуальной собственности, прошедших и не прошедших регистрацию, созданных на территории ПМР после 1 января 1992 года. При этом исключительное право владения товарными знаками имеют предприятия, зарегистрировавшие их в РАИС и заключившие лицензионные договора с министерствами (по подчиненности), выполняющими функции собственника государственного имущества. С 1 марта 2003 года запрещается использование товарных знаков, являющихся собственностью государства без регистрации их в РАИС⁵⁴.

Уже с августа 2003 г. началась *обязательная* регистрация (перерегистрация) объектов интеллектуальной собственности. Регистрации подлежали, во-первых, объекты интеллектуальной собственности, созданные в Приднестровье, ранее не зарегистрированные или зарегистрированные в нарушение норм соответствующих юридических норм, другими словами, в зарубежных (в том числе в AGEP) агентствах по охране промышленной собственности; во-вторых, *все* объекты интеллектуальной собственности, зарегистрированные на территории других государств и не имеющих регистрацию на территории ПМР.

Согласно действующим положениям все формы интеллектуальной собственности, созданной в Приднестровье, должны быть здесь же и зарегистрированы, регистрация объектов интеллектуальной собственности в только в AGEP, рассматривается как «нарушение права на интеллектуальную собственность в масштабах государства».⁵⁵ В случае, если руководители предприятий ПМР сочтут «национальную» регистрацию нецелесообразной, то предусмотрена административная ответственность – штрафные санкции, с последующей обязательной регистрацией в РАИС.

Продаже предприятия как целостного имущественного комплекса (объекты интеллектуальной собственности включаются в нематериальные активы предприятий) «права на фирменное наименование, товарный знак, знак обслуживания и другие средства индивидуализации предприятия и его товаров,

⁵⁰ Временное положение о правовой охране объектов промышленной собственности в ПМР, Постановление Правительства № 34 от 07.02.1994

⁵¹ Гражданский Кодекс ПМР, часть I, ст. 143 (2); часть II, ст. 575 (2)

⁵² Постановление Верховного Совета ПМР о признании рамочной нормой права на территории ПМР Парижской конвенции по охране промышленной собственности, № 72 от 14.03.2001

⁵³ Приказ Министерства юстиции о введении в действие на территории ПМР стандартов Всемирной организации интеллектуальной собственности, № 72 от 06.02.2004

⁵⁴ Указ Президента ПМР №743 от 10.12.2002, п.2

⁵⁵ Информационное агентство «Ольвия-пресс», 20.05.2003

работ или услуг, а также принадлежащие ему на основании лицензии права использования таких средств индивидуализации переходят к покупателю, если иное не предусмотрено договором».⁵⁶ Но целесообразность перехода вышеперечисленных прав покупателю рассматривается для каждого предприятия отдельно.⁵⁷ Как имущественный комплекс были проданы (приватизированы по индивидуальному проекту) такие предприятия как обувная фабрика «Тигина», завод «Букет Молдавии», завод «Прибор» и др.

Такой дифференцированный подход к передаче прав собственности на «средства индивидуализации» предприятия уже сегодня создает *дополнительные* сложности в реализации продукции известного далеко за пределами региона коньячного завода «KVINT», приватизированного летом текущего года. Права на товарные знаки предприятия (зарегистрированы в AGEPI) принадлежат дистрибьютору «KVINT» – торговому дому «Арома» (Россия). Новый собственник предприятия (ООО «Шериф») намерен выкупить у дистрибьюторов права на товарные знаки своей продукции, чего завод не мог сделать раньше. Пока же, за использование «собственных» товарных знаков предприятию придется платить.

Наиболее востребована в Приднестровье регистрация товарных знаков и изобретений. Согласно действующим нормам юридические и физические лица *вправе* запатентовать изобретение (полезную модель, промышленный образец) или зарегистрировать товарный знак, наименование места происхождения товара в зарубежных странах или произвести его международную регистрацию, но *только после подачи заявки РАИС*.⁵⁸ При этом, согласно нормам Патентного закона *патентование в зарубежных странах* изобретений, полезных моделей, промышленных образцов, созданных в ПМР *должно осуществляться не позднее*, чем через три месяца после подачи заявки в РАИС.⁵⁹ Такое требование, по-видимому, связано с формальным, без должного изучения «мирового и отечественного фонда изобретений», проведением патентных исследований.⁶⁰

Приднестровский НИИ сельского хозяйства и сегодня достаточно активен в области селекционных разработок. Поэтому проблема соответствующей защиты результатов селекционных разработок имеет особое значение. Ситуация усугубляется хаосом, царящим в понимании и соблюдении действующего закона о селекционных достижениях, ряд положений которого имеет характер условных обобщений, а разъясняющие нормативные документы попросту отсутствуют. В результате «созданные свыше 100 сортов и гибридов сельскохозяйственных культур не имеют какой-либо защиты ни на территории Приднестровья, ни в других странах, а на их использование не требуется согласия создателей».⁶¹

В Приднестровье действуют предприятия – обладатели известных за рубежом торговых марок, поэтому регистрация этих торговых марок, изобретений, дизайнерских разработок именно в Государственном агентстве Республики

⁵⁶ Гражданский Кодекс ПМР, часть II, ст. 575 (2)

⁵⁷ Указ Президента ПМР №743 от 10.12.2002, п.2

⁵⁸ Патентный закон ПМР, №249 от 18.02.2000, ст. 32; Закон ПМР о товарных знаках, знаках обслуживания, наименованиях мест происхождения товаров и фирменных наименованиях, №329 от 07.08.2000, ст. 16 и ст. 36

⁵⁹ Патентный закон ПМР, №249 от 18.02.2000, ст. 32

⁶⁰ <http://www.zakon-pmr.com/doc.php?docid=23846425&queryid=29448022>

⁶¹ <http://www.zakon-pmr.com/doc.php?docid=23846411&queryid=29448022>

Молдова по интеллектуальной собственности (AGEPI), а не в аналогичных органах ПМР, вполне объяснима. Права интеллектуальной собственности должны надежно охраняться не только на внутреннем рынке, что в определенной степени могут обеспечить соответствующие ведомства Приднестровья, но и на внешних рынках. Но, в последнем случае, адекватную охрану прав интеллектуальной собственности может обеспечить только орган, признанный международным сообществом, то есть AGEPI. В соответствии с регламентацией, международная заявка на регистрацию может быть подана только через компетентное *национальное* ведомство (AGEPI в случае Республики Молдова), называемое ведомством страны происхождения. *Существенным условием*, при этом, является *обязательность* предварительной регистрации любого объекта интеллектуальной собственности либо подача заявки на регистрацию на территории страны происхождения.

Отметим, что такая обязательность действует как в случае регионального (Евразийская патентная система), так и международного «пути» обеспечения охраны объектов интеллектуальной в зарубежных странах.

Сегодня, когда вопросы защиты прав интеллектуальной собственности все чаще обсуждаются не только в Молдове и Приднестровье, но и на международном уровне, особенно важно не создавать поводов для противостояния в этой относительно новой для всей Молдовы сфере деятельности. Интеллектуальное пространство должно не потерять своего единства.

Заключение

Опыт более чем пятнадцатилетнего противостояния сторон показал, что оно наносит обоюдный ущерб социально-экономическому развитию участников конфликта, а применяемые взаимные санкции лишь усугубляют ситуацию, усложняют решение насущных задач реинтеграции в прошлом единого хозяйственного организма страны, его адаптации к условиям рыночной экономики.

Нынешнее обострение отношений связано с введением нового таможенного режима на приднестровском участке молдо-украинской границы. Хотя правильнее было бы говорить об исполнении Украиной обычных правил международной торговли (принятие только международно-признанного таможенного оформления) и применении на приднестровском участке тех же правил и процедур, что и на остальной украинской границе.

Сейчас основное внимание всех переговорщиков сконцентрировано на таможенной проблеме. При этом для ее решения в качестве рычагов давления, используются отрасли инфраструктуры. Это приводит к постепенному, но последовательному разделению, сохранявшихся до недавнего времени единых инфраструктурных пространств. Первой «жертвой» стала сеть фиксированной и мобильной телефонной связи. После этого пришла очередь железнодорожного сообщения. Электрокомплекс, хоть и не разделен физически, но, его возможности не используются. Таким образом, при попытках решить одну проблему, создается множество других. Взаимоприемлемый механизм осуществления внешнеэкономической деятельности экономическими агентами Приднестровья (регистрация, таможенные процедуры, оплата и возврат платежей) рано и или поздно будет определен. Но как оценить неизбежные расходы на восстановление разделенной инфраструктуры, не говоря уже об упущенных выгодах?

Полагаем, что достижение компромисса именно в области производственной инфраструктуры, инфраструктурная реинтеграция, может стать основой не только для активизации торговли и дальнейшего экономического роста, но и поэтапного восстановления единого экономического пространства.

Не отказываясь от глобального проекта реинтеграции страны и определения статуса Приднестровья можно было бы перейти к практике «малых дел», что позволит создать рабочие условия для бизнеса и социально-экономических гарантий для населения всей Молдовы.

В качестве возможных вариантов инфраструктурной реинтеграции можно рассмотреть:

- совместное участие Молдовы и Приднестровья в реконструкции и модернизации сети автомобильных дорог с привлечением финансирования как частных инвесторов, так и международных финансовых институтов;
- осуществление электрификации молдавской железной дороги, без чего мы рискуем упустить шанс использовать преимущества своего транзитного положения, а это может случиться при переориентации транзитных ж-д грузопотоков по маршрутам севернее и южнее Молдовы
- достижение компромисса по вопросу взаимовыгодного использования мощностей Молдавской ГРЭС (Приднестровье) и транзитных линий электропередач (Молдова)

В стране, несмотря на преобладающий сейчас в отношениях властей Молдовы и Приднестровья настрой на противостояние, все более усиливается убежденность в том, что реинтеграция Молдовы и Приднестровья должна стать, наконец, практическим делом.

Приложения

Таблица 1. Некоторые макроэкономические показатели Молдовы

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Реальный прирост ВВП, %										
Номинальный ВВП (млн. леев.)	8916.9	9122.1	12321.6	16019.6	19051.5	22555.9	27618.9	32031.8	37651.9	44068.8
Номинальный ВВП, млн. долл.	1928.7	1697.9	1170.8	1288.4	1480.7	1661.8	1980.9	2598.2	2988.2	3355.9
ВВП на душу населения, долл.										
Экспорт товаров (fob), млн. долл.	874.1	631.9	463.4	471.5	563.9	643.9	790.0	985.2	1091.3	1051.6
экспорт, год/год	109.9	72.3	73.3	101.7	119.6	114.2	122.7	124.7	110.8	96.4
Импорт товаров (cif), млн. долл.	1171.2	1023.7	586.4	776.4	888.5	1038.5	1402.8	1768.5	2311.8	2693.2
Импорт, год/год	109.2	87.4	57.3	132.4	114.4	116.9	135.1	126.1	130.7	116.5
Торговый баланс, млн. долл.	-297.1	-391.8	-123.0	-305.0	-324.6	-394.6	-612.8	-783.4	-1220.5	-1641.6
в % к ВВП										
Текущий счёт, млн. долл.	-15403.9	-23.1	-10.5	-23.7	-21.9	-23.7	-30.9	-30.1	-40.8	-48.9
Торговый баланс, млн. долл.	-274.82	-334.7	-68.2	-98.2	-26.8	-20.0	-134.8	-57.6	-241.4	-399.0
Баланс услуг, млн. долл.	-348.01	-388.1	-137.2	-293.6	-315.1	-377.8	-623.0	-754.2	-1191.5	-1590.9
Баланс доходов, млн. долл.	-28.34	-46.5	-42.3	-37.0	-37.9	-40.3	-46.9	-26.4	-23.0	-6.0
Баланс расходов, млн. долл.	47.43	34.5	24.6	21.6	95.8	156.4	230.3	356.6	403.5	399.6
Трансферты (net), млн. долл.										
Счёт капитала и финансов, млн. долл.	54.1	65.42	86.77	210.76	230.32	241.76	304.87	366.36	569.62	798.4
Текущий счёт в % к ВВП	282.66	357.6	72.3	107.0	10.7	39.1	80.9	-54.9	56.0	281.7
Внешний долг всего (в т.ч. частный и электроэнергия), млн. долл.	-14	-20	-6	-8	-2	-1	-7	-2	-8	-11.9
в % к ВВП	0.0	0.0	0.0	1721.2	1675.2	1817.3	1925.9	1897.9	2080.5	2482.1
Наличность в обращении М0, (млн. руб. & млн. лей)										
Скорость обращения (M0)	972.0	855.3	1122.0	1469.3	1834.2	2288.6	2740.5	3699.9	4571.2	5145.8
Денежная масса М3, (млн. руб. & млн. лей)										
Коэффициент монетизации	9.2	10.7	11.0	10.9	10.4	9.9	10.1	8.7	8.2	8.6
Годовой уровень инфляции (на конец периода)										
Обменный курс на конец года, (лей/1 USD)	1923	1756	2504	3509.59	4787.37	6511.52	8509.16	11719.65	15826.80	12485.2
	21.56	19.25	20.32	21.91	25.13	28.87	30.81	36.59	42.03	28.33
	11.2	18.3	43.7	18.4	6.3	4.4	15.7	12.5	10	20.1
	4.66	8.32	11.59	12.38	13.09	13.82	13.22	12.46	12.83	12.91

Таблица 2. Некоторые макроэкономические показатели Приднестровья

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Реальный прирост ВВП, %										
Номинальный ВВП, млн. руб.	272247.0	248333.0	477687.0	916.7	1462.9	1589.3	2196.6	3293.4	4198.6	4860.5
Номинальный ВВП, млн. долл.	447.6	331.6	281.0	199.6	255.6	250.2	308.6	418.9	517.5	585.6
ВВП на душу населения, долл.	663.2	496.2	423.9	304.3	394.9	392.2	490.8	675.5	844.1	967.5
Экспорт товаров (fob), млн. долл.	387.4	339.1	258.0	322.4	390.2	243.4	432.2	535.1	579.7	422.1
экспорт, год/год	126.8	87.5	76.1	125.0	121.0	62.4	177.6	123.8	108.3	72.8
Импорт товаров (cif), млн. долл.	301.2	587.3	416.5	461.9	529.2	454.4	599.6	758.3	855.6	738.4
Импорт, год/год	135.7	195.0	70.9	110.9	114.6	85.9	132.0	126.5	112.8	86.3
Торговый баланс, млн. долл.	260.6	-248.2	-158.5	-139.5	-139.0	-211.0	-167.4	-223.2	-275.9	-316.3
в % к ВВП	58.229	-74.8	-56.4	-69.9	-54.4	-84.3	-54.2	-53.3	-53.3	-54.0
Текущий счёт, млн. долл.	...	-215.1	-215.1	-36.6	-62.8	-71.4	3.8	-17.7	28.5	...
Торговый баланс, млн. долл.	...	-215.4	-138.0	-36.5	-75.2	-96.6	-25.8	-55.1	-32.7	...
Баланс услуг, млн. долл.	...	-5.2	-22.5	0.2	1.7	8.1	5.6	-1.7	-10.3	...
Баланс доходов, млн. долл.	...	1.3	-0.9	-3.4	-4.8	-1.7	-5.6	-12.0	-9.0	...
Трансферты (net), млн. долл.	...	-46.26	-53.67	3.10	15.60	18.70	29.60	51.10	80.50	...
Счёт капитала и финансов, млн. долл.	...	264.4	213.2	64.9	15.3	59.5	96.6	183.9	109.2	...
Текущий счёт в % к ВВП	...	-80.1	-76.5	-18.3	-24.6	-28.5	1.2	-4.2	5.5	...
Внешний долг всего (в т.ч. частный и электроэнергия), млн. долл.	...	...	...	674.0	800.8	946.7	1101.2	1239.5	1348.8	...
в % к ВВП	...	...	...	337.7	313.3	378.3	356.9	295.9	260.7	...
Наличность в обращении М0, (млн. руб.)	7100.0	10100.0	16900.0	26.8	43.7	78.1	96.3	110.3	71.6	141.1
Скорость обращения (М0)	38.3	24.6	28.3	34.2	33.5	20.3	22.8	29.9	58.6	34.4
Денежная масса М3, (млн. руб.)	24400	32300	96700	159.40	323.20	446.00	851.20	870.80	871.70	1424.3
Коэффициент монетизации	8.96	13.01	20.24	17.39	22.09	28.06	38.75	26.44	20.76	29.3
Годовой уровень инфляции (на конец периода)	46.5	81.7	141.1	90.1	26.8	10.6	32.7	21.4	10.8	8.9
Среднегодовой уровень инфляции	112.8	55.9	132.4	112.5	48.9364	14.0735	21.7	30.2	13.4	10.7
Обменный курс на конец года, (руб./1 USD)	1935	3360	3842	5.38	5.9	6.65	7.5	8	8.175	8.3

Таблица 3. География внешней торговли Приднестровья

(млн. долл. США)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Экспорт - всего	322.4	390.2	243.4	432.2	535.1	579.7
<i>Страны СНГ</i>	<i>123.6</i>	<i>196.0</i>	<i>113.7</i>	<i>185.2</i>	<i>229.6</i>	<i>308.4</i>
Беларусь	2.1	1.8	2.3	2.6	5.0	1.7
Молдова	30.6	105.1	56.5	78.2	72.9	59.4
Россия	73.2	73.3	42.7	80.5	128.8	231.5
Украина	6.7	14.4	9.6	19.5	18.9	12.8
Другие страны СНГ	11.0	1.4	2.6	4.4	4.0	3.0
<i>ЕС</i>	<i>45.6</i>	<i>70.2</i>	<i>65.5</i>	<i>135.6</i>	<i>178.0</i>	<i>107.3</i>
Австрия	4.0	1.4	1.5	4.3	2.0	0.2
Бельгия	0.2	0.3	0.5	1.8	0.8	0.1
Великобритания	2.9	4.1	1.0	4.3	1.8	1.0
Венгрия	2.9	4.0	1.4	1.8	8.5	1.6
Германия	7.4	6.2	7.3	18.5	25.9	28.0
Греция	0.2	3.6	10.2	12.2	11.7	
Италия	15.8	18.8	24.2	45.9	45.2	34.3
Кипр	1.9	4.7	3.5	4.6	2.4	2.7
Латвия	0.2	0.0	2.5	3.7	2.6	1.1
Нидерланды	2.2	2.9	1.3	3.2	2.6	5.1
Польша	1.0	1.0	0.7	1.0	13.2	11.6
Другие страны ЕС	6.9	23.2	11.4	34.3	61.0	21.6
<i>Другие страны</i>	<i>153.2</i>	<i>124</i>	<i>64.2</i>	<i>111.4</i>	<i>127.6</i>	<i>164.0</i>
Алжир	3.1	32.0	4.3	11.9	20.9	6.7
Болгария	3.7	2.2	1.6	7.2	11.6	7.3
Египет		18.2	8.1	9.0	4.2	14.1
Румыния	12.1	12.5	7.7	23.4	10.5	20.2
США	70.8	42.4	2.1	3.8	6.1	6.7
Турция	0.9	...	0.2	1.8	9.7	9.7
Импорт - всего	461.9	529.2	454.4	599.6	758.3	855.6
<i>Страны СНГ</i>	<i>252.4</i>	<i>312.3</i>	<i>280.6</i>	<i>393.5</i>	<i>502.2</i>	<i>542.3</i>
Беларусь	7.1	9.6	11.3	11.3	14.2	27.9
Молдова	49.8	45.5	33.9	21.9	12.6	75.2
Россия	126.1	145.3	134.1	145	183.4	189.3
Украина	63.5	111.5	99.9	210.7	288.8	246.8
Другие страны СНГ	5.9	0.4	1.4	4.6	3.1	3.1
<i>ЕС</i>	<i>132.0</i>	<i>128.4</i>	<i>118.7</i>	<i>137.5</i>	<i>153.8</i>	<i>195.2</i>
Австрия	2.1	3.4	3.0	2.1	8.5	7.3
Бельгия	5.4	5.7	3.4	3	4.1	5.5
Великобритания	6.2	13.2	3.4	3.1	2.4	1.6
Венгрия	2.7	3.7	2.3	2.6	3.5	6.1
Германия	52.2	30.3	31.6	44.3	50.5	56.9
Италия	19.6	27.3	22	18.1	30.3	35.3
Кипр	10.4	9.7	4.0	1.7	0.5	0.8
Латвия	6.6	6.5	7.2	8.1	3.0	4.2
Нидерланды	3.1	2.3	6.2	7	9.2	13.3
Польша	11.2	16.8	26.2	30.1	24.8	44.1
Франция	2.9	2.6	3.9	9.8	4.5	3.9
Другие страны ЕС	9.6	6.9	5.5	7.6	12.4	16.2
<i>Другие страны</i>	<i>77.5</i>	<i>88.5</i>	<i>55.1</i>	<i>68.6</i>	<i>102.4</i>	<i>118.1</i>
Болгария	1.7	1.8	1.3	1.4	1.4	1.2
Канада	12.6	5.2	3.6	4	5.3	1.7
Китай		0.1	0.5	3.5	10.7	16.1
Румыния	23.2	16.4	9.7	20.1	18.9	20.7
США	12.0	21.3	14.5	20.2	34.9	44.1
Турция	1.0	2.5	1.9	2.7	4.4	4.5

Таблица 4. Структура внешней торговли по видам товаров

	2000		2001		2002		2003		2004		2005	
	СНГ	Остальной мир	СНГ	Остальной мир	СНГ	Остальной мир	СНГ	Остальной мир	СНГ	Остальной мир	СНГ	Остальной мир
Экспорт - всего	123.6	198.8	196.0	194.2	113.7	129.7	185.2	247.0	229.6	305.5	308.4	271.3
продукты растительного происхождения	0.4	0.7	1.3	1.2	1.5	2.2	1.8	1.6	2.9	1.0	1.4	5.8
готовые пищевые продукты, алкогольные и безалкогольные напитки, табак и его заменители	18.3	0.7	17.8	0.8	13.1	3.3	24.7	4.5	20.9	1.5	15.1	0.5
минеральные продукты	15.2	6.4	49.1	1.0	44.2	0.5	49.1	0.0	44.1	0.7	48.1	0.0
текстильные материалы и изделия из них	9.5	27.9	8.9	29.1	7.6	30.5	10.6	53.1	7.2	60.5	5.3	67.5
обувь, головные уборы и др.	9.3	2.6	10.2	1.8	6.1	2.8	5.8	13.0	6.7	10.9	5.7	12.4
недрагоценные металлы и изделия из них	27.8	157.9	22.1	159.2	18.9	88.9	46.6	169.7	110.6	225.3	196.5	182.1
машины, оборудование и механизмы	33.4	1.0	31.1	0.6	15.8	1.1	22.7	3.5	29.7	2.4	29.4	2.0
транспортные средства	1.6	0.0	6.1	0.1	2.9	0.2	10.6	0.4	0.7	0.4	0.4	0.2
оружие и боеприпасы	-	-	0.9	-	-	-	0.0	0.0	-	-	-	-
прочие товары	8.1	1.6	48.5	0.4	3.6	0.2	13.3	1.2	6.8	3.2	6.5	0.8
Импорт - всего	252.4	209.5	312.3	216.9	280.6	173.8	393.5	206.1	502.2	256.1	542.3	313.3
живые животные, продукты животного происхождения	1.1	6.0	1.4	28.9	1.8	36.4	1.5	38.8	2.2	57.6	8.0	104.4
готовые пищевые продукты, алкогольные и безалкогольные напитки, табак и его заменители	7.5	84.7	15.3	78.0	26.2	33.5	42.2	27.9	42.0	17.3	37.0	26.4
минеральные продукты	107.4	13.8	146.4	9.7	143.9	1.6	155.7	3.8	165.9	5.2	179.4	4.5
продукция химической и связанной с ней отраслей промышленности	7.0	6.3	9.1	5.2	10.0	7.1	9.8	9.4	14.6	14.3	19.9	13.5
полимерные материалы, пластмассы, каучук, резина и изделия из них	3.8	9.4	4.5	8.3	3.8	7.7	5.5	9.4	6.6	9.9	8.1	11.7
текстильные материалы и изделия из них	11.8	26.8	7.5	35.9	8.0	28.5	20.8	28.8	8.5	39.9	5.1	51.2
недрагоценные металлы и изделия из них	79.5	16.9	76.9	12.4	51.2	8.6	115.7	19.9	207.8	20.1	228.2	19.6
машины, оборудование и механизмы	17.0	25.2	23.4	14.7	19.0	25.5	19.8	24.1	27.1	42.0	31.6	38.6
транспортные средства	0.8	0.8	2.2	0.7	1.2	1.9	1.1	3.8	2.5	5.9	4.1	7.3
оружие и боеприпасы	0.1	-	0.0	-	-	-	0.0	0.0	0.0	0.0	-	-
прочие товары	16.4	19.6	25.6	23.1	15.5	23.0	21.4	40.2	25.0	43.9	20.9	36.1

(млн. долл. США)

Таблица 5. Инфраструктура транспорта

	(млн. долл. США)					
	1990			1995		
	РМ	ПМР	Всего	РМ	ПМР	Всего
<i>Эксплуатационная длина путей сообщения, км</i>						
Железнодорожные пути общего пользования		1150		1160	1139	1139
Автомобильные дороги общего пользования в том числе с твердым покрытием	9023	1277	10300	9400	1277	10677
	9700	1223	10923	8900	1223	10123
<i>Плотность путей сообщения, на 1000 км² территории</i>						
Железнодорожные пути общего пользования		33.2		33.5	32.9	32.9
Автомобильные дороги общего пользования в том числе с твердым покрытием	296.0	306.7	297.3	308.4	306.7	308.2
	318.2	293.8	315.3	292.0	293.8	292.2
<i>Коэффициент обеспеченности</i>						
Железнодорожными путями общего пользования		0.003		0.003	0.003	0.003
Автомобильными дорогами общего пользования	0.027	0.023	0.026	0.028	0.024	0.028
в том числе с твердым покрытием	0.029	0.022	0.028	0.027	0.023	0.026
<i>Грузооборот, млн. тонно-км</i>						
Транспорт, всего	21648	4323	25971	4296	2056	6352
железнодорожный		16614			3134	
автомобильный	6305	2128	8433	1159	223	1382
<i>Индексы грузооборота, 1990=100%</i>						
Транспорт, всего	100	100	100	19.8	47.5	24.5
железнодорожный		100			18.9	
автомобильный	100	100	100	18.4	10.5	16.4
<i>Пассажирооборот, млн. пассажиро-км</i>						
Транспорт, всего	10102	157	10259	3605	71	3675.7
железнодорожный		1626			1019	
автобусный	4878	111	4989.2	1163	44	1207.3
троллейбусный	1063	41	1104	1103	25	1127.8
<i>Индексы пассажирооборота, 1990=100%</i>						
Транспорт, всего	100	100	100	35.7	45.0	35.8
железнодорожный		100			62.7	
автобусный	100	100	100	23.8	39.8	24.2
троллейбусный	100	100	100	103.8	60.5	102.2
				23.6	291.0	27.7
					19.4	
				20.3	167.0	23.6
				76.6	660.2	98.3
				35.3	250.1	38.6
					21.8	
				42.6	155.8	45.1
				63.6	535.4	81.1