

Док: GA24/EC23/REP/04/r

**ДВАДЦАТЬ ЧЕТВЕРТОЕ ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ ГЕНЕРАЛЬНОЙ АССАМБЛЕИ ПАЧЭС
КОМИТЕТ ПО ЭКОНОМИЧЕСКИМ, ТОРГОВЫМ, ТЕХНОЛОГИЧЕСКИМ И
ЭКОЛОГИЧЕСКИМ ВОПРОСАМ**

**Доклад
«Содействие передвижению людей и товаров через границы»**

Докладчик: г-н Николай ЯНКОВСКИЙ (Украина)

Текст принят на 24-й Генеральной Ассамблее в Анталье 24 ноября 2004 г

I. Введение

1. Глобальная экономическая среда стремительно изменяется. Глобализация привела к значительному росту передвижения товаров и людей через границы. Сегодня необходимо пересмотреть свободное передвижение товаров и людей через страны-члены ЧЭС, для того, чтобы политика государств адекватно реагировала на настоящие и будущие вызовы. Это вызовы, которые несут с собой значительное увеличение потока товаров и людей в мировом масштабе, это новые вопросы, возникающие с передвижением через границы, как в регионе Черного моря, так и на континенте в целом в рамках расширения ЕС, а также ускорение усиленного и эффективного сотрудничества между странами-участницами с тем, чтобы справляться с требованиями более открытых, но более надежных границ.

2. Экономическая деятельность очень часто сдерживается и тратится впустую огромное количество времени и средств из-за устаревших таможенных и пограничных процедур и практик, стоящих на пути роста и отбрасывающих назад экономическое развитие, особенно в развивающихся странах. Поэтому ЧЭС, как региональная экономическая организация, рассматривает содействие передвижению товаров и людей через границы в качестве одного из своих главных приоритетов.

3. Уже в июне 1992 г. государства-члены ЧЭС заявили о своем намерении (Декларация Саммита ЧЭС, пар.14) содействовать «путем двусторонних переговоров своевременному въезду, пребыванию и свободному передвижению бизнесменов на их соответствующих территориях и поощрению прямых контактов между предприятиями и фирмами» и предпринимать меры, «содействующие расширению их совместной торговли товарами и услугами и обеспечивающие условия, благоприятные для такого развития, путем продолжения их усилий по дальнейшему сокращению и постепенному устранению любых препятствий способами, не противоречащими их обязательствам по отношению к третьим сторонам».

4. Настоящий доклад предлагает обзор ситуации в области передвижения товаров и людей через границы в Черноморском регионе и подробно останавливается на инициативах, предпринимаемых в рамках организации ЧЭС. Комитеты ПАЧЭС – Комитет по экономическим, торговым, технологическим и экологическим вопросам и Комитет по правовым и политическим вопросам – готовили доклады и рекомендации, посвященные отдельным аспектам этого вопроса, таким как гармонизация правил пересечения границ, таможня, инвестиции, развитие торговли, банковское дело и финансы.

5. Выводы настоящего доклада основаны на материалах, предоставленных международными организациями, национальными источниками государств-членов ЧЭС, Организацией ЧЭС и связанными с ней органами. Информация была также направлена греческой делегацией ПАЧЭС.

II. Общий подход к содействию передвижению товаров и людей

6. Свободное передвижение товаров и людей имеет не только экономическое, но также социальное, политическое и культурное измерения.

7. Свободного передвижения товаров можно достичь, устранив меры, ограничивающие торговлю – не только таможенные пошлины и количественные ограничения, но и все меры равноценного, т.е. протекционистского характера. Вместе с тем, наглухо закрытые границы в смысле свободного передвижения людей также являются препятствием для свободного передвижения товаров через границы и создания зоны свободной торговли.

8. Здесь уместно заметить, что несмотря на наличие во Всемирной Торговой Организации определения свободного передвижения товаров, нет общего правила, признанного международным правом, о въезде или транзите через территории государств лиц, не являющихся их гражданами. Соответственно, пар.1 статьи 2 Протокола №4 Европейской Конвенции о правах человека гарантирует свободу передвижения и свободу выбора места проживания только тем лицам, которые находятся на территории государства на законном основании; а параграф 2, в котором закреплено право покидать любую страну (включая собственную) не отменяет право страны планируемого пребывания вводить иммиграционный контроль в соответствии с международным правом. Тем не менее, как подчеркивается в документе и международных инструментах Совета Европы, как можно более свободное передвижение лиц является основным условием соответствия общеевропейским фундаментальным принципам и содействия гармоничному развитию.

Препятствия на пути передвижения товаров через границы

9. Содействие приграничному экономическому обмену может быть выигрышным для всех стран, развитых или развивающихся. В странах ЧЭС больше всего страдают от устаревших правил и сложных процедур малые и средние предприятия. Наряду с этим, страны теряют инвестиции тогда, когда фирмы решают не инвестировать из-за трудностей вывоза и ввоза товаров в страну; больше всего они страдают от потери прибыли в результате мошенничества и низкого уровня сбора пошлин, связанного с неэффективным пограничным контролем.

10. Большинство исследований говорит о том, что слабость организационно-правовой структуры, а не только инфраструктурные проблемы и политические конфликты несут ответственность за ряд препятствий на пути пересечения границ. Проблемы включают требования ненужных и избыточных данных и документации, отсутствие прозрачности таможи, отсутствие оперативной правовой помощи, длительное время проверки на таможне, отсутствие координации между таможней и другими инспекционными органами, отсутствие современного таможенного оборудования. Очевидно, что

нетарифные барьеры (процедуры пересечения границ, таможенные формальности, сборы, отсутствие прозрачности, процесс выдачи визы) особенно для перевозчиков в регионе ЧЭС состоят в основном из факторов, ограничивающих торговлю.

11. Необходимо заметить, что существующие проблемы обслуживания клиентов, недостатки инфраструктуры, проблемы банковской системы, различия в налогообложении за использование дорог создают дополнительные проблемы для развития торговли в регионе ЧЭС.

12. Ниже перечисляются ряд препятствий при передвижении товаров через границу:

13. Прежде всего, *это неэффективность инфраструктуры*, связанная с состоянием дорог, портов и железных дорог, а также взаимосвязь и интеграция транспортных сетей.

14. *Препятствия при пересечении границ/таможни.* Очень низок уровень официально оформленной интеграции или связи между соответствующими национальными таможенными службами, особенно между кавказскими странами. За исключением ограниченного сотрудничества между агентствами, основные пункты пересечения границ очень сильно отличаются друг от друга по своему персоналу и услугам. Основная задача также заключается в упорядочении и повышении эффективности приграничных таможенных служб и искоренении коррупции в администрации таможен.

15. *Препятствия в виде налогов и экономической политики.* Есть ряд примеров, когда внутренние приватизационные процессы создали или способствовали созданию местной монополии. Кроме того, неравенство в сфере налогов на импорт и налогов за использование дорог ведет к коррупции и высоким ценам.

16. *Препятствия со стороны государственного сектора.* Одной из наиболее часто упоминаемых проблем является стремление официальных властей к поиску ренты, что типично для всего региона. Наряду с этим, государственный сектор чрезвычайно бюрократичен, а интерпретация и применение правил становятся негибкими и деструктивными. Крайне ограничивающие правила и бюрократические формальности на границах, а также процедуры выдачи виз, являются основным препятствием на пути свободного передвижения товаров внутри региона.

17. *Препятствия со стороны частного сектора.* Между государственным и частным секторами проводятся ограниченные консультации в области содействия развитию торговли. В Черноморском регионе имеются большие различия между организационно-правовыми возможностями и ресурсной базой представительных органов частного сектора.

18. *Политические вопросы и вопросы безопасности* также оказывают влияние на передвижение товаров и людей. Закрытие границ и экономическое эмбарго между государствами-членами ЧЭС, особенно в кавказском регионе, сдерживают любое свободное передвижение через границу, т.е.

товаров, услуг, людей и капитала. К политическим препятствиям можно отнести множество торговых и визовых режимов в регионе ЧЭС, например, Соглашение СНГ, членство в ВТО, членство в ЕС, другие соглашения ЕС и т.д.

19. Черноморские страны в партнерстве с Европейской Комиссией, Всемирным Банком и другими донорами осуществляют ряд проектов, направленных на улучшение существующей ситуации. Важная региональная основа сотрудничества по содействию развитию торговли была создана в рамках многостороннего транспортного соглашения ТРАСЕКА (Баку, сентябрь 1998 г.). Были созданы региональные и национальные комитеты по улучшению общей атмосферы торговли, главным образом, в Армении, Азербайджане и Грузии. Другие рамки содействия передвижению через границы были предложены Инициативой Сотрудничества в Юго-Восточной Европе (SECI), охватывающие в основном страны Юго-Восточной Европы, в том числе Албанию, Болгарию, Румынию, Грецию и Турцию. В связи с этим в апреле 1999 г. был подписан Меморандум о взаимопонимании содействия перевозке товаров дорожным транспортом в регионе SECI и созданы Региональный Комитет Дорожного Транспорта и группа экспертов по политике взимания платы. По инициативе SECI проводятся регулярные заседания между комитетами, представляющими пограничные институты стран-членов. В результате этого регулярные встречи между турецкими и болгарскими службами привели к значительным улучшениям пограничного контроля и выдачи виз для турецких и болгарских перевозчиков.

20. Государства ЧЭС понимают, что более тесное сотрудничество между национальными таможенными службами может помочь им и международному сообществу создать лучшие системы мониторинга и сохранить целостность торговли. В связи с этим между государствами ЧЭС был заключен ряд двусторонних соглашений о взаимопомощи в области таможенной деятельности. Так, соглашение о взаимопомощи в области таможенной деятельности между Азербайджаном и Грецией (подписано 21 июня 2004 г.) призвано укрепить сотрудничество по предупреждению, расследованию и ликвидации случаев правовых нарушений на таможне, незаконного провоза наркотиков, психотропных средств и сырья, оружия, взрывчатых веществ, боеприпасов, ядерных веществ, объектов, имеющих культурную ценность, и незаконного вывоза археологических находок. Аналогичное соглашение о взаимопомощи между таможенными службами Армении и Греции вступило в силу 10 декабря 2001 г.. Более того, Греция, как член ЕС обязана оказывать взаимную административную помощь в таможенных вопросах большинству государств ЧЭС, что отражено в соответствующих соглашениях ЕС с Арменией, Азербайджаном, Болгарией, Грузией, Молдовой, Румынией, Россией, Турцией и Украиной. Турция подписала соглашения о взаимной административной помощи по таможенным вопросам с большинством государств-членов ЧЭС - Грузией (1994 г.), Украиной (1996 г.), Россией

(1997 г.), Румынией (1997 г.), Болгарией (1997 г.), Албанией (1998 г.), Грецией (2000 г.). Остальные государства-члены ЧЭС заключили аналогичные соглашения о таможенной деятельности со своими соседними странами.

Визовые режимы – проблемы и перспективы

21. Часто отмечается, что свободное передвижение людей является условием достижения более высокой степени интеграции и единства в регионе. Тем не менее, ни одно государство-член полностью не отменило визовые требования для граждан остальных государств-членов, несмотря на то, что визовые требования зачастую приводят к сложным, обременительным и обширным препятствиям на пути свободного передвижения лиц. Весь регион опутан сетью визовых режимов, чинящих препятствия нормальному передвижению населения.

22. Для того, чтобы дать общее представление о визовых режимах, мы можем рассмотреть следующее. Украина ввела безвизовый режим в отношении граждан стран СНГ, являющихся членами ЧЭС, и Румынии, тогда как визовый режим остается для граждан Албании, Болгарии, Греции и Турции. Албания облагает въездной пошлиной граждан всех стран Европейского Союза и не применяет визовый режим для граждан России, Турции и Болгарии. Румыния ввела визы для стран СНГ, являющихся членами ЧЭС, за исключением Молдовы. Румынская виза необходима для граждан Албании и Турции, тогда как не существует необходимости в визе для Болгарии и Греции. С другой стороны, Армения не требует виз для граждан государств СНГ, являющихся членами ЧЭС, но введены визы для всех остальных граждан стран-участниц ЧЭС. Турцией же требуются визы для всех граждан государств-членов ЧЭС, кроме Греции.

23. Шенгенский визовый режим является основным визовым режимом в Европе. Совет Европейского Союза 15 марта 2001 г. утвердил список стран, граждане которых должны иметь визы при въезде в государства Шенгенского договора (включая Албанию, Сербию и Черногорию, Молдову, Россию и Украину) и список тех стран, на которые распространяется (или будет распространяться) исключение с помощью специального соглашения (включая Болгарию и Румынию). В то же время, Шенгенская система, как часть законов ЕС, обязательно должна быть включена в национальное законодательство стран-кандидатов (например, Болгарии, Румынии, Турции) в процессе вступления. Расширение ЕС породило страх, что Европа будет разделена в результате расширения действия шенгенской визовой системы. Если это случится, то станет огромным препятствием на пути свободного передвижения лиц в Европе и Черноморском регионе с последствиями, имеющими отношение к ряду отдельных вопросов, включая туризм, деловые поездки, дипломатические поездки, небольшое движение товаров через границы, международную миграцию труда, а также общинные и культурные контакты.

24. Эта проблема также вызвала беспокойство в Совете Европы и его Парламентской Ассамблее, которые поручили своим членам предложить ряд мер по ускорению и повышению гибкости процедур получения виз. Парламентская Ассамблея Совета Европы даже пришла к выводу, что следует стремиться к отмене требования о наличии шенгенской визы для граждан всех государств-членов Совета Европы.

25. Наиболее всеобъемлющими многосторонними рамками, охватывающими свободное передвижение лиц в Черноморском регионе, являются рамки, предложенные Советом Европы. В связи с этим необходимо напомнить, в частности, о Европейской Конвенции о Создании (1955 г.) и Европейском Соглашении о Правилах, Регулирующих Передвижение Лиц Между Государствами-Членами Совета Европы (1957 г.), также как и Европейской Конвенции о Правовом Статусе Рабочих-Мигрантов и Европейской Рамочной Конвенции о Трансграничном Сотрудничестве Между Территориальными Общинами или Властями. Сочетание договоров Совета Европы в области свободного передвижения и в области сотрудничества органов внутренних и судопроизводства является чрезвычайно эффективным. Широкая ратификация наряду с соответствующим координированием и необходимыми поправками к этим соглашениям могла бы привести к созданию рамок, позволяющих более свободное передвижение в Европе.

III. Опыт ЧЭС

26. Необходимо отметить, что усилия ЧЭС прежде всего сосредоточены на содействии передвижению товаров через границы и в меньшей степени на передвижении людей в регионе. Декларация Саммита ЧЭС, подписанная в июне 1992 г. в качестве приоритета призывает предпринимать меры, «способствующие расширению их взаимной торговли товарами и услугами, и создающие условия, благоприятные для такого развития путем продолжения своих усилий по дальнейшему сокращению и постепенному искоренению всякого рода препятствий таким образом, чтобы это не противоречило исполнению их обязательств по отношению к третьей стороне».

27. Однако, в начале 90-х годов проявляется возрастающий интерес в области передвижения людей, особенно, когда это касается бизнесменов. В июне 1992 г. государства-члены ЧЭС заявили о своем намерении (Декларация саммита ЧЭС, пар.14) содействовать «путем двусторонних переговоров своевременному въезду, пребыванию и свободному передвижению бизнесменов на их соответствующих территориях, поощряя прямые контакты между предприятиями и фирмами».

28. Созданная ЧЭС Рабочая группа по торговле и экономическому сотрудничеству сосредоточила свое внимание на либерализации и содействии торговле, уделяя внимание имеющимся нетарифным барьерам и процедурам пересечения границ. Долгосрочная цель

создания Зоны Свободной Торговли ЧЭС рассматривается в качестве поэтапного процесса, завершить который можно, главным образом, путем упразднения нетарифных барьеров и заключения двусторонних соглашений о свободной торговле. Амбициозная задача создания Зоны Свободной Торговли ЧЭС (ЗСТ) достигается, таким образом, постепенно с учетом Таможенного Союза, европейских соглашений, соглашений о партнерстве и сотрудничестве некоторых государств-членов, а также принимая во внимание обязательства, связанные с членством в ЕС и ВТО, и других международных организациях.

29. С целью стимулирования усилий, направленных на достижение более свободного передвижения товаров, на Пятом Заседании Совета Министров в Анталье 26 октября 2001 г. был утвержден документ «Рекомендация по процедуре упразднения нетарифных барьеров в области торговли в регионе ЧЭС». Этот документ используется в деятельности Рабочей группы в качестве модели для выявления, мониторинга и устранения нетарифных барьеров в области торговли, существующих в государствах-членах ЧЭС.

30. Экономическая повестка ЧЭС (2001 г.) поставила содействие передвижению товаров на первое место среди своих приоритетов, подчеркивая необходимость либерализовать торговлю в соответствии с правилами ВТО, принимать меры на региональном уровне по содействию развитию торговли и пересечению границ, а также гармонизации таможенных формальностей. Она призывает государства-члены ЧЭС уделить должное внимание гармонизации существующих пограничных и таможенных правил с целью содействия передвижению товаров и людей через национальные границы. Среди основных направлений сотрудничества государств-членов в области перевозок, имеющих огромное значение в передвижении через границы, она предусматривает развитие и гармонизацию законодательства в области транспорта и пограничных режимов; координацию мер по использованию и взаимодействию различных видов перевозок; повышение безопасности перевозок и сохранность грузов; и использование новых технологий, содействующих перевозке грузов и ускорению их доставки.

31. Краеугольным камнем содействия передвижению через границы является Меморандум о Взаимопонимании в области содействия перевозке грузов автотранспортом, подписанный в Киеве 6 марта 2002 г.. Меморандум о взаимопонимании стал важным шагом на пути к гармонизации организационно-правовых аспектов перевозки грузов автотранспортом в Черноморском регионе. Цель Меморандума состоит в углублении сотрудничества между правительствами государств-членов ЧЭС в области гармонизации определенных ключевых элементов международной перевозки товаров автотранспортом в регионе в соответствии с международно-признанными соглашениями, а также с надлежащими процедурами, формальностями и документацией. В связи

с этим Меморандум о взаимопонимании определяет следующие приоритетные направления:

- Постепенная либерализация международной перевозки товаров автотранспортом
- Присоединение к международным соглашениям – гармонизация максимально допустимых веса и габаритов, перевозка опасных товаров и социальные правила
- Политика взимания платы – информационная система о сборах, связанных с дорожным транспортом
- Упрощение визовых процедур для профессиональных водителей

32. Представители деловых кругов и автотранспорта из государств-членов ЧЭС настойчиво поднимают вопрос об упрощении визовых процедур для профессиональных водителей. Эта проблема называется одним из основных недостатков для конкуренции, оказывающих влияние не только на водителей транспорта, но и на национальные экономики в целом. Обычная практика заключается в том, что большинство государств-членов ЧЭС применяют визовые требования к гражданам друг друга. Тем не менее, некоторые государства-члены ЧЭС уже применяют меры по упрощению получения виз для профессиональных водителей грузовиков в форме двусторонних соглашений. С другой стороны, явно чувствуется отсутствие гармонизации практических процедур. Таким образом, процедуры и требуемые документы варьируются от страны к стране.

33. В соответствии с положениями Меморандума о взаимопонимании и с целью решения вышеупомянутых визовых проблем, была создана рабочая экспертная группа по подготовке соглашения об упрощении визовых процедур для профессиональных водителей грузовых автомобилей – граждан государств-членов ЧЭС. Проект Соглашения об упрощении визовых формальностей для профессиональных водителей, задействованных в международной перевозке товаров дорожным транспортом был подготовлен и предусматривает создание национальных перечней профессиональных водителей. Сводные списки будут передаваться в министерства иностранных дел, а затем в национальные структуры, отвечающие за выдачу виз. Тем не менее, в процессе работы над проектом Соглашения выявились серьезные проблемы, поскольку визовые режимы в государствах-членах ЧЭС очень сильно различаются. Некоторые страны отдают предпочтение двусторонним, а не многосторонним соглашениям по упрощению визовых формальностей, как в случае с Румынией. Румыния вместе с другими странами-кандидатами на вступление в ЕС подтверждает свою готовность упростить необходимые формальности по выдаче виз отдельным категориям граждан государств-членов ЧЭС с помощью административных мер. Однако, она дает понять, что в соответствии с требованиями ЕС, она заключит двусторонние соглашения с целью оказания взаимного содействия этим категориям.

34. Была создана еще одна рабочая экспертная группа по соглашению о взаимном признании дипломов/сертификатов и других доказательств формальной квалификации операторов автомобильного транспорта и операторов пассажирского автотранспорта. Свобода занятия профессиональной деятельностью в государствах-членах ЧЭС означает то, что реальные лица и/или предприятия, граждане и/или лица, зарегистрированные в государствах-членах ЧЭС, имеют право заниматься профессиональной деятельностью в другом государстве-члене ЧЭС в соответствии с национальными правилами и нормами последней, а также правил по допуску к профессии, а именно хорошей репутации, финансового положения и профессиональной квалификации. В связи с тем, что все еще ведутся переговоры о вышеупомянутом соглашении, уже было указано на ограничения в связи с международными обязательствами определенных стран. Как в связи с этим заявила Греция, вопрос о взаимном признании дипломов/сертификатов и других доказательств формальной квалификации операторов автотранспорта и операторов дорожного пассажирского транспорта не может обсуждаться Грецией в одностороннем порядке за рамками ЕС.

IV. Общие рамки содействия передвижению через границы

35. Страны региона ЧЭС должны стремиться к содействию международному передвижению лиц и товаров через границы, осуществляя при этом эффективный контроль и таким образом обеспечивая нормальное функционирование международной торговли в соответствии с действующими национальными и международными правилами. В связи с этим, им необходимо определить прагматические краткосрочные и среднесрочные решения, чтобы содействовать передвижению товаров и людей через границы. Это, тем не менее, потребует обширной помощи для того, чтобы ввести в действие эффективные системы.

36. Следует подчеркнуть значение надлежащего выполнения многосторонних соглашений в области таможенного сотрудничества, уделяя при этом внимание конвенциям, принятым в рамках Всемирной Таможенной Организации (таким, как Стамбульская Конвенция, Киотское Соглашение и т.д.), Экономической Комиссии ООН для Европы (таким, как Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, Конвенция о гармонизации пограничного контроля товаров и т.д.), а также двусторонним соглашениям о взаимной помощи в таможенных вопросах.

37. Страны-члены ПАЧЭС должны перейти к совместным действиям по содействию передвижению через границы с помощью:

- а) Улучшения инфраструктуры на пограничных пунктах, отвечающего реальным потребностям. Совершенствование таможенных и пограничных пунктов должно охватывать как физическую, так и организационно-правовую и электронную инфраструктуру.

- b) Упрощения и стандартизации документов и процедур, требуемых при пересечении границы. Важным проектом могло бы стать определение несоответствий в пограничных процедурах, применяемых в странах ЧЭС. Это могло бы касаться используемых документов, процедуры контроля, правовой базы для использования различных документов и общей эффективности применяемого контроля.
- c) Введения новых технологий и связи, таких как электронная обработка данных, обмен информацией и методы анализа риска для проведения эффективной проверки. В связи с этим есть необходимость в оценке потенциальных преимуществ введения и использования компьютеризации в пунктах таможенного и пограничного контроля на расширенной основе. Это могло бы стать всеобъемлющей системой обработки заявлений и таможенных деклараций, бухгалтерских процедур, складирования и импортно-экспортных лицензий во всем регионе. Это также привело бы к надежной торговой статистике, увеличило бы поступления в казну и позволило бы вести наблюдение за осуществлением ряда различных функций для оценки эффективности внутренних служб.
- d) Укрепления официально оформленного сотрудничества между различными национальными и международными органами власти на пограничных пунктах. В этом направлении можно было бы выступить с инициативой совместных пилотных проектов.
- e) Улучшения национальной инфраструктуры (железных дорог, дорог, портов) и её подсоединения к региональным и международным сетям.
- f) Оценки размеров стоимости кредита в странах, как препятствия на пути развития торговли и изучения потенциального вклада услуг микрокредитования в регионе.
- g) Обзора транзитных пошлин и тарифов. Транзитные пошлины различных видов введены некоторыми странами ЧЭС и есть некоторое оправдание взимания пошлины за транзитный проезд в соответствии с затратами. Однако вопрос о транзитных пошлинах очень спорный. Например, железнодорожные тарифы ТРАСЕКА не соответствуют тарификации на основе затрат или коммерциализации коридора ТРАСЕКА. Имеются сообщения о том, что портовые пошлины очень высоки, также как и стоимость морских перевозок. Есть необходимость в рациональных, прозрачных пошлинах и тарифной шкале.
- h) Гармонизации правовой базы транзитных перевозок. Государствам-членам ЧЭС необходимо как можно больше сблизить свои стандарты (включая вес, габариты, безопасность, экологические и эксплуатационные нормы) для дорожного транспорта и ввести современные технические стандарты,

соответствующие стандартам ЕС, для характеристики дорожного транспорта и эксплуатации.

- i) Упрощения визовых формальностей для граждан государств-членов ЧЭС, особенно для тех категорий граждан, которые участвуют в экономической деятельности (например, бизнесмены, профессиональные водители и т.д.), соблюдая при этом национальные законы, особенно в области безопасности и здравоохранения, а также международные обязательства каждой страны.

V. Выводы

38. Увеличение возможностей и потребностей в перевозке больших объемов товаров или большого количества людей требует согласования политики и пограничных формальностей между государствами-членами ЧЭС. В то же время, более свободное перемещение людей и товаров должно поддерживаться широким сотрудничеством между полицией, судебными органами и пограничниками.

39. ЧЭС, как региональная экономическая организация, имеет большой потенциал для разрушения барьеров, которые традиционно создают препятствия и ведут к высокой стоимости движения товаров и факторов. Инициативы ЧЭС предпринимаются в поддержку политики и организационно-правовых реформ стран, участвующих в региональных усилиях, направленных на развитие приграничной экономической деятельности в Черноморском регионе.

40. Зачастую упоминаются три типа преимуществ от содействия передвижению товаров через границы: *низкие транспортные затраты* в результате устранения барьеров на пути передвижения через границы лиц, товаров и факторов производства; *повышение эффективности* в результате перемещения фирм от малых национальных рынков к производству для больших региональных и мировых рынков; и, в перспективе, *повышение благосостояния*, которое зависит от снижения внешней защиты, повышения качества инфраструктуры и использования сигналов рынка для определения местоположения завода.

41. Наряду с этим, свободное передвижение лиц в самом широком масштабе по Европе в целом необходимо для процесса Черноморского Экономического Сотрудничества. Исторические и географические контакты между черноморскими народами являются убедительным аргументом против возведения барьеров, разделяющих общество и разрушающих торговые модели и деятельность. Что касается озабоченности в связи с общественным порядком и безопасностью, они могут быть решены с помощью глубокого и более тесного сотрудничества и власти закона.

42. Более тесный союз между черноморскими государствами, предусмотренный процессом ЧЭС на благо экономического развития и благосостояния народов региона будет скорейшим образом достигнут через содействие передвижению через границы товаров и людей.

