**Роль международно-правовых ограничений в эффективности национальных участков международных транспортных коридоров**

Международные перевозки пассажиров и грузов – весьма сложный вид услуг, обладающий многоаспектными специфическими свойствами. Их принципиальным отличием от внутренних перевозок является то, что международные перевозки осуществляются по территории не одного государства. В связи с этим существенно усложняется характер возникающих транспортных правоотношений, которые в свою очередь, напрямую влияют на эффективность национальных участков международных транспортных коридоров (МТК).

Именно особенности международных перевозок, связанные с перемещением грузов и людей по территории не одного государства, установление для их осуществления надежных и постоянно функционирующих транснациональных связей, использование различных видов транспорта и эксплуатация международных транспортных артерий потребовали подробного нормативно-правового регулирования указанных разнообразных транспортных отношений.

Прежде всего, это группа международных частноправовых отношений. Ее составляют отношения, вытекающие из транспортных условий договоров международной купли-продажи. Они находят конкретизацию в отношениях, связанных непосредственно с международными перевозками и, в частности, такими, как договорные отношения по перевозке грузов. Данную группу составляют также отношения, обусловленные международными перевозками пассажиров и багажа. Кроме того, в нее входят отношения по транспортно-экспедиционному обеспечению международных перевозок. И, наконец, к ней примыкают отношения, складывающиеся в связи с транспортным страхованием при осуществлении перевозок. Все они являются отношениями МЧП и регулируются его источниками.

Следующая группа представлена отношениями между государствами по поводу установления международных сообщений, возможности свободного передвижения иностранных перевозчиков по территории суверенных государств, использования Мирового океана, международного воздушного пространства, международных рек и каналов. Речь идет о соблюдении при международных перевозках правовых режимов территорий: государственных, международных территорий общего пользования, территорий со смешанным режимом. К ней относятся также правоотношения, которые возникают в связи с участием государств в международных организациях, занимающихся вопросами подготовки проектов международных транспортных договоров, транспортных регламентов, правил перевозок пассажиров и грузов, оказания помощи транспортным организациям в осуществлении международных перевозок. Таким образом, речь идет о международных публичных отношениях. Они регулируются источниками международного публичного права – международными договорами и международно-правовыми обычаями.

Еще одна группа отношений, возникающих между участниками международных перевозок, – это отношения по эксплуатации транспорта и транспортных артерий в процессе осуществления международных перевозок; отношения, связанные с соблюдением таможенного режима, с финансовыми расчетами в связи с налогами, сборами и пошлинами при международных перевозках. Они представляют группу отношений международно-административного характера, имеющих тенденцию динамичного расширения и развития и регулируются международными конвенциями и соглашениями, а также нормами национального административного и финансового права.

В общем, правовую систему характеризует наличие двух режимов – национально-правового и международно-правового. Национально-правовой режим означает не только суверенитет государства над участками МТК, проходящими по его территории. Порядок использования МТК с данным режимом, в том числе условия транзита, определяется внутригосударственным законодательством, но, вместе с тем, он может допускать свободу использования маршрута различными странами (право транзита), если это предусмотрено транспортным и таможенным законодательством государства, по которому проходит соответствующий участок МТК. Международно-правовой режим функционирования транспортно-логистических систем основан на принципах свободы транзита и предполагает свободное использование МТК различными странами на условиях равенства. Такой режим обычно закреплен в конвенциях о МТК.

Какой из режимов будет действовать на конкретном международном транспортном коридоре обычно закреплено в международном договоре, который содержит перечень обязательств государств-участников относительно функционирования данного транспортно-логистического комплекса.

Большинство действующих МТК функционируют по принципам национально-правового режима, и, зачастую, это приводит к ущемлению интересов одного или нескольких государств-участников с точки зрения экономической эффективности:

 - Присутствие торговых ограничений и отсутствие возможности свободного передвижения факторов производства. Ввиду отсутствия свободы транзита, возникают проблемы со временем прохождения таможни, и, как следствие, подвижные составы при прохождении границы вынуждены простаивать на пограничных перегонах до 240 часов;

- Отсутствие общих внешнеторговых тарифов;

- Отсутствие общей валюты;

- Отсутствие общей экономической политики;

- Отсутствие единого информационного простарнства.

Максимально эффективного, с точки зрения национальных участков, функционирования МТК можно добиться одним способом – правовой, экономической и логистической интеграцией. Представляя высокую форму интернационализации, интеграция вызывает необратимые изменения в хозяйстве стран участниц интеграционного объединения, в данном случае международного транспортного коридора, и экономически она отличается более глубоким, сложным характером экономических взаимосвязей национальных хозяйств, что приводит к структурным изменениям как внутри самих хозяйств, так и в их экономических связях друг с другом.

Существуют примеры успешных макрологистических региональных структур и систем, например, для стран Экономический союз (союз Бельгии, Нидерландов и Люксембурга). В данном примере региональный фактор усиливает тенденцию глобализации за счет: сходства политических систем и экономического уровня стран; близости социального уклада жизни, традиций, исторических корней; миграции населения; единых источников энергии, и сырьевых ресурсов; единой транспортной системы и дорожной инфраструктуры; единых телекоммуникаций; отсутствия таможенных и торговых барьеров и т. д.

Таким образом, при соблюдении международно-правового режима и создав интегрированную систему функционирования международных транспортных коридоров можно значительно усилить экономическую эффективность если не для всех, то для многих государств-участников, как для функционирующих, так и для будущих транспортно-логистических комплексов.