

Экономическое и правовое обеспечение развития внутреннего водного транспорта Евразийского региона

Кириленко В. П.^{1,*}, Мишальченко Ю. В.², Торопыгин А. В.¹

¹ Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Северо-Западный институт управления РАНХиГС), Санкт-Петербург, Российская Федерация; * kirilenko-vp@ranepa.ru

² Экономический Суд СНГ

¹ Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Северо-Западный институт управления РАНХиГС), Санкт-Петербург, Российская Федерация

РЕФЕРАТ

В настоящей статье проводится анализ развития внутреннего водного транспорта Евразийского региона в контексте с принятыми программами реализации Целей устойчивого развития ООН и сопряжения ЕАЭС и китайского проекта «Экономический пояс Шелкового пути».

Объектом исследования являются политические решения и правовые документы по развитию внутреннего водного транспорта Евразийского региона.

В статье рассмотрены руководящие документы по развитию каспийской транспортной системы, в том числе развития портов на Каспийском море. Гармонизация деятельности внутреннего водного транспорта СНГ проанализирована с помощью исследования Модельного кодекса внутреннего водного транспорта для государств — участников СНГ.

Ключевые слова: внутренний водный транспорт, Модельный кодекс, Комиссия по внутреннему транспорту ЕЭК ООН, ЕАЭС, ЦУР

Economic and Legal Ensuring the Development of Inland Water Transport of the Eurasian Region

Viktor P. Kirilenko^{a,*}, Yury V. Mishalchenko^b, Andrey V. Toropygin^a

a Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (North-West Institute of Management of RANEPa), Saint Petersburg, Russian Federation; * kirilenko-vp@ranepa.ru

^b The Court of the CIS

^a Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (North-West Institute of Management of RANEPa), Saint Petersburg, Russian Federation

ABSTRACT

The present article analyzes the development of the inland water transport of the Eurasian region in the context of the adopted programs for the implementation of the UN Sustainable Development Goals and the integration of the EAEU and the Chinese project „Silk Road Economic Belt“.

The subject of research consists of political decisions and legal documents on the development of inland water transport of the Eurasian region.

The article discusses the guidelines for the development of the Caspian transport system, including the development of ports on the Caspian Sea. The harmonization of the activity of the CIS inland water transport was analyzed using the study of the Model Code of Inland Water Transport for the CIS member states.

Keywords: inland water transport, model code, UNECE Inland Transport Commission, EAEU, SDGs

В контексте развития внутреннего водного транспорта в соответствии с водными путями Евразийский регион можно рассматривать как две отдельные части: европейскую и азиатскую. Весьма условно можно говорить о том, что существуют субрегиональные правила как пользования водными

путями, так и соответствующие технические правила, связанные с эксплуатацией судов, гидросооружений, портов.

В течение долгого времени в Европе формировалась система правил, охватывающая регулирование всех сфер деятельности на европейских внутренних водных путях. Достаточно вспомнить, что прообразом первых международных организаций после наполеоновских войн были в том числе и международные речные комиссии. Заключительный акт Венского конгресса (1815 г.) впервые содержал положения, касающиеся вопросов регулирования судоходства на международных реках Европы. Часть принципов этого акта нашла отражение в Мангеймской конвенции о судоходстве по Рейну 1868 г.¹ Белградская (Дунайская) конвенция и Дунайская комиссия — международная межправительственная организация, учрежденная Конвенцией о режиме судоходства на Дунае, подписанной в г. Белграде 18 августа 1948 г.

Основными целями деятельности Дунайской комиссии является обеспечение и развитие свободного судоходства на Дунае для торговых судов под флагами всех государств в соответствии с интересами и суверенными правами государств — участников Белградской конвенции, а также укрепление и развитие экономических и культурных связей этих государств между собой и с другими странами². В своей работе Дунайская комиссия опирается на богатый исторический опыт регулирования судоходства по международным рекам Европы и лучшие традиции международных речных комиссий, особенно Европейской Дунайской комиссии, учрежденной Парижским трактатом 1856 г. Перспективы деятельности Дунайской комиссии связаны с созданием в Европе единой судоходной системы внутренних водных путей. С учетом этого приоритетными направлениями деятельности комиссии являются унификация и обеспечение взаимного признания основных нормативных документов, необходимых для плавания по Дунаю и другим участкам единой судоходной системы, содействие улучшению навигационных условий и повышению безопасности плавания, создание других необходимых условий интеграции Дуная в европейскую систему как важнейшей транспортной артерии.

Комиссия в целях обеспечения такой интеграции активно взаимодействует с компетентными международными органами, занимающимися различными аспектами внутреннего водного транспорта, такими как Европейская экономическая комиссия ООН, Центральная комиссия судоходства по Рейну, Международная комиссия по бассейну реки Сава, Европейская ассоциация лодочного спорта, Европейский союз речного и прибрежного транспорта.

Иными словами, в международном праве отсутствуют зафиксированные в едином международно-правовом документе принципы судоходства на международных реках.

В этих условиях роль координирующего центра стали играть Комитет по внутреннему транспорту (КВТ) Европейской экономической комиссии ООН и Рабочая группа по внутреннему водному транспорту.

Под эгидой Комитета были разработаны правовые документы, такие как: Европейское соглашение о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП); Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ); Конвенция об обмере судов внутреннего плавания; Конвенция о регистрации судов внутреннего плавания; Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, вытекающей из столкновения судов внутреннего плавания, а также большое количество резолюций, способствующих развитию внутреннего плавания.

Важным документом является «Белая книга по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе». Документ принят в 1996 г. ЕЭК ООН и содержит основополагающий анализ ситуации внутреннего судоходства и его инфраструктуры в Европе. Документ регламентирует грузооборот внутреннего водного транспорта в конкретных странах и флоты судов внутреннего плавания, режимы судоходства на европейских внутренних водных путях и развитие сети европейских внутренних водных путей.

¹ [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennyye-printsipy-pravovogo-regulirovaniya-sudohodstva-na-mezhdunarodnyh-rekakh-evgoru> (дата обращения: 28.07.2019).

² [Электронный ресурс]. URL: <http://www.danubecommission.org/dc/ru> (дата обращения: 28.07.2019).

В 2016 г. была пересмотрена стратегия Рабочей группы по внутреннему водному транспорту и ее предметы ведения¹.

В первую очередь это было вызвано необходимостью консолидации усилий и обеспечения участия всех государств — членов ЕЭК ООН в решении актуальных проблем и создании платформы для реализации целей в области устойчивого развития (ЦУР).

Таким образом, Стратегия внутреннего водного транспорта на 2016–2021 гг. стала определять деятельность, направленную на поддержку рентабельности и безопасности оказываемых услуг, наносящих минимальное влияние на окружающую среду, объединенных с другими видами транспорта, и концентрирование усилий на развитии качественной инфраструктуры, устойчивой к изменениям климата.

На период 2016–2021 гг. были включены следующие задачи:

- координация мер по дальнейшей интеграции внутреннего водного транспорта в мультимодальные транспортные линии;
- развитие и поддержание эффективных правовых механизмов, направленных на обеспечение равных и прозрачных условий для всех участников;
- сотрудничество с новыми участниками на европейском рынке, а также организациями из других регионов мира, содействие внедрению инноваций в отрасли;
- возможности синергетического эффекта и наземного транспорта, с одной стороны, и водохозяйственной деятельности, с другой стороны;
- содействие развитию речных информационных служб (РИС) и других информационных и коммуникационных технологий (ИКТ) во внутреннем судоходстве во всех государствах — членах ЕЭК ООН².

Таблица

Объединенная структура и услуги общеевропейского ВВТ (внутреннего водного транспорта)

Интеграция с другими видами транспорта	Безопасный надежный водный транспорт
Статистика и аналитический потенциал ВВТ	Устойчивая инфраструктура
Экологичный и устойчивый к изменениям климата	Стимулирование инноваций
Прогоулочное судоходство и водный туризм	Партнерские связи и повышение наглядности
ВИДЕНИЕ-2030 ОБЩЕЕВРОПЕЙСКИЕ ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ	

Источник: Предложение по пересмотру стратегии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту и ее Круга ведения ECE/TRANS/sc.3/WP.3/2016/10 [Электронный ресурс]. URL: <https://docplayer.ru/44291103-Predlozhenie-po-peresmotru-strategii-rabochey-gruppy-po-vnutrennemu-vodnomu-transportu-i-ee-kruga-vedeniya.html> (дата обращения: 28.07.2019).

Российская Федерация активно участвует в Рабочей группе по внутреннему водному транспорту Комитета по внутреннему транспорту ЕЭК ООН.

Содружество Независимых Государств

Экономическое взаимодействие в рамках СНГ находится на этапе интеграционного взаимодействия, соответствующего зоне свободной торговли. Если говорить о политическом взаимодействии, то это модель интеграции открытого регионализма, с минимальным решением вопросов на наднациональном уровне. В основном ВВТ действует либо в рамках национального законодательства, либо в системе двусторонних соглашений. Вместе с тем предпринимаются попытки создания общих правил, связанных с этой сферой правоотношений. В работе принимает участие Межпарламентская Ассамблея СНГ. Проект

¹ Предложение по пересмотру стратегии Рабочей группы по внутреннему водному транспорту и ее Круга ведения ECE/TRANS/sc.3/WP.3/2016/10 [Электронный ресурс]. URL: <https://docplayer.ru/44291103-Predlozhenie-po-peresmotru-strategii-rabochey-gruppy-po-vnutrennemu-vodnomu-transportu-i-ee-kruga-vedeniya.html> (дата обращения: 28.07.2019).

² Там же.

Модельного кодекса внутреннего водного транспорта для государств — участников СНГ подготовлен по инициативе Национального собрания Республики Беларусь.

МК (Модельный кодекс внутреннего водного транспорта для государств — участников СНГ) направлен на повышение эффективности деятельности внутреннего водного транспорта государств — участников СНГ. При его подготовке были проанализированы кодексы внутреннего водного транспорта Республики Беларусь, Российской Федерации, транспортное законодательство, регулирующее деятельность внутреннего водного транспорта государств — участников СНГ, а также транспортное законодательство, регулирующее деятельность внутреннего водного транспорта государств — членов Европейского союза.

В МК особое внимание уделено государственному регулированию и надзору в области внутреннего водного транспорта, лицензированию отдельных видов деятельности на внутреннем водном транспорте, правовому обеспечению содержания внутренних водных путей и эксплуатации гидротехнических сооружений на внутренних водных путях.

В МК определено, что портовые гидротехнические сооружения, перегрузочные комплексы, причалы, служебные здания и иное расположенное в порту имущество могут находиться в любой собственности; средства навигационного оборудования и другие объекты навигационно-гидрографического обеспечения, объекты и сооружения, входящие в системы управления движением судов, оборудование технологической связи речного транспорта, объекты и средства автоматической информационной системы, единой службы контроля судоходства и управления судоходством могут находиться только в государственной собственности.

В Модельном кодексе внутреннего водного транспорта для государств — участников СНГ регламентированы право собственности на суда, государственная регистрация судов и прав на них, учет плавучих объектов, а также определены правовые аспекты правового статуса судна, аренды судов, судовых документов. В Модельном кодексе внутреннего водного транспорта для государств — участников СНГ определена ответственность за использование незарегистрированного судна и нарушение правил государственной регистрации судов.

В МК установлено, что право плавания под государственным флагом государства — участника СНГ предоставляется судам в соответствии с законодательством государства — участника СНГ. В МК изложены необходимые процедуры технического надзора, классификации и освидетельствования судов и плавучих объектов, правовые особенности возмещения вреда от столкновения судов, правовые нормы страхования судов, правовой статус портов и их территорий.

В МК определена система управления безопасностью судов и регламентированы юридические аспекты обеспечения безопасности судоходства на водном транспорте (требования обеспечения безопасности судоходства, экологическая, санитарная и пожарная безопасность устанавливается национальным законодательством государства — участника СНГ в области внутреннего водного транспорта).

Правила разработки и применения системы управления безопасностью утверждаются органом исполнительной власти в области транспорта государства — участника СНГ. Судовладелец должен назначить работника или работников (не из членов экипажей судов), ответственных за обеспечение безопасной эксплуатации судов и осуществление связи между судовладельцем и находящимися на судах лицами. Профессиональные и квалификационные требования, требования к профессиональному обучению и дополнительному профессиональному образованию, аттестации лиц, ответственных за обеспечение безопасной эксплуатации судов, устанавливаются правилами законодательства государства — участника СНГ. К полномочиям таких лиц относятся контроль за соблюдением работниками судовладельца требований в области безопасной эксплуатации судов и предотвращения загрязнения окружающей среды, обеспечение надлежащего выполнения требований безопасной эксплуатации судов.

В Модельном кодексе внутреннего водного транспорта для государств — участников СНГ определены требования, предъявляемые к членам экипажа судна, регламентированы трудовые отношения на судне. К назначению на должности, относящиеся к командному составу судна и судовой команде, допускаются лица, имеющие дипломы и квалификационные свидетельства, установленные положением

о дипломировании членов экипажей судов, утвержденным уполномоченным правительством органом исполнительной власти государства — участника СНГ. Капитаном судна, плавающего под государственным флагом государства — участника СНГ, должен быть гражданин государства — участника СНГ, имеющий действующий диплом капитана судна.

В МК рассмотрены вопросы перевозки грузов, пассажиров и багажа, почтовых отправлений.

Положения об ответственности судовладельца и перевозчика, а также иных лиц, претензии и иски изложены в формате, принятом в большинстве государств — участников СНГ и в мировой практике судоходства. Санкции и процедуры их применения предложено оставить на усмотрение национальных законодательств государств — участников СНГ.

В Модельном кодексе внутреннего водного транспорта для государств — участников СНГ рассмотрены направления защиты пассажиров и экипажа судна от различных видов угроз, в том числе от террористической угрозы.

Очевидно, что тема развития транспортной инфраструктуры является одной из самых основных в евразийской интеграции, а следовательно, в деятельности Евразийского экономического союза. В ЕАЭС формируется транспортный союз (ТС), в который, естественно, включается внутренний водный транспорт и морской транспорт.

Юридической основой развития транспорта является Приложение № 24 к Договору о Евразийском экономическом союзе «О скоординированной (согласованной) транспортной политике». Согласно протоколу:

- Суда под флагом государства-члена имеют право осуществлять перевозку грузов, пассажиров и их багажа, буксировку между государством флага судна и другим государством-членом на смежных внутренних водных путях, транзитный проход по внутренним водным путям другого государства-члена, за исключением перевозки и буксировки между портами и перевозок в (из) портов другого государства-члена и третьими странами, в соответствии с международным договором государств-членов о судоходстве, заключенном государствами-членами для исполнения настоящего протокола.
- Суда, осуществляющие плавание по внутренним водным путям государства-члена, должны быть зарегистрированы в реестре судов государства-члена и находиться во владении резидента государства-члена, зарегистрировавшего судно в своем реестре судов.

Работа по вопросам водного транспорта осуществляется в рамках подкомитета по водному транспорту Консультативного комитета по транспорту и инфраструктуре, совещания руководителей уполномоченных органов государств-членов в области транспорта (совещание министров).

Департамент транспорта и инфраструктуры по вопросам водного транспорта осуществляет взаимодействие с Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН (КВТ ЕЭК ООН).

Важнейшим решением последнего времени стало подписание в Алма-Ате Соглашения о судоходстве в Каспийском регионе. «Суть соглашения заключается в том, что должны быть четкие и понятные правила, как они будут осуществлять предоставление своих услуг, если они работают под казахстанским флагом на территории РФ. В этом соглашении прописаны каноны, какие бизнесы можно осуществлять», — пояснил председатель коллегии Евразийской экономической комиссии Тигран Саркисян на заседании Евразийского межправительственного совета (МПС) 1 февраля 2019 г., где и был подписан документ¹.

Документ упрощает взаимный доступ судов под флагами стран ЕАЭС к внутренним водным путям других государств — членов ЕАЭС. Он позволит перейти от разрешительной системы доступа к водным путям к уведомительной системе: доступ судов к плаванию под флагом государства — члена ЕАЭС будет осуществляться на основе уведомления. Также будут взаимно признаваться судовые документы, квалификационные документы капитана и членов экипажей судов. Соглашение дает право на двусторонние перевозки грузов, пассажиров и их багажа между государством — членом флага судна

¹ Казахстан получит доступ к российским водным путям [Электронный ресурс]. URL: <http://casp-geo.ru/razahstan-poluchit-dostup-k-rossijskim-vodnym-putyam/> (дата обращения: 28.07.2019).

и другой страной-участницей на смежных внутренних водных путях, а также транзитный проход по внутренним водным путям.

В первую очередь это интересно Казахстану. С учетом замкнутого характера Каспийского моря Казахстан проявляет огромный интерес к получению права на свободный доступ к внутренним водным путям России для выхода в Мировой океан.

В подписанной Конвенции о правовом статусе Каспийского моря в ст. 3 были закреплены соответствующие положения права на свободный доступ из Каспийского моря к другим морям, Мировому океану и обратно на основе общепризнанных принципов и норм международного права и договоренностей соответствующих сторон в целях расширения международной торговли и экономического развития.

Среди льготных условий следует также отметить предусмотренные соглашением о судоходстве меры для облегчения и упрощения пограничных, таможенных и иных процедур, действующих в портах.

Безусловно, международные соглашения являются огромным стимулом в развитии водного внутреннего транспорта. Но еще большим — регионально / глобальные мегапроекты, такие как китайская инициатива «Один пояс — один путь».

Для рассматриваемой темы важны два направления китайского проекта: северный и средний.

Развитие Северного морского пути Российской Федерации, безусловно, проходит на фоне китайских инициатив. Сама по себе возможность прохода судов по этому пути в течение одной навигации очень важна в транспортном сообщении между Европой и Азией. Но для РФ, может быть, важнее то, что это даст новый стимул развитию территорий Русского Севера и Сибири. А это невозможно сделать без модернизации внутреннего водного транспорта (постройки речных ледоколов) и новой инфраструктуры (мультимодальных портов).

Не менее важно и направление Китай — Европа по суше, через Центральную Азию и Каспийский регион.

Все это и учтено в Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 г., утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 29.02.2016. Стратегией предусмотрен комплекс мер, направленных на качественное изменение состояния внутреннего водного транспорта, на создание основ для эффективного развития отрасли и обеспечение потенциала для реальной конкуренции с наземными видами транспорта¹. Основные цели Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации:

- создание условий для перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт для обеспечения сбалансированного развития транспортной системы;
- обеспечение роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта по отношению к другим видам транспорта;
- повышение доступности и качества услуг внутреннего водного транспорта для грузоотправителей;
- обеспечение функции внутреннего водного транспорта по перевозке пассажиров;
- повышение уровня безопасности, экологичности внутреннего водного транспорта.

Стратегию планируется реализовать в два этапа: I этап — до 2020 г., II этап — 2021–2030 гг. На первом этапе основными направлениями развития внутреннего водного транспорта являются устранение ряда участков, лимитирующих пропускную способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации, развитие портовой инфраструктуры на внутренних водных путях международного значения, увеличение протяженности внутренних водных путей с гарантированными габаритами судовых ходов, реконструкция судоходных гидротехнических сооружений, реконструкция пассажирских вокзалов и улучшение качества обслуживания пассажиров, строительство грузового и пассажирского флота.

¹ [Электронный ресурс]. URL: mintrans.ru/documents/8/8910 (дата обращения: 28.07.2019).

Указанные планы соответствуют документам, принятым Европейской экономической комиссией ООН. Российская Федерация взяла на себя обязательства выполнить их, направив соответствующий документ¹.

На втором этапе ожидается динамичное развитие речных перевозок, в том числе в контейнерах. Реализация мер государственной поддержки российского судоходства и судостроения приведет к ускоренному обновлению грузового и пассажирского флота². Очевидно, что это важно для развития всего внутреннего флота.

Важные решения были приняты и выполняются в Каспийском регионе. Здесь Российская Федерация интегрирует порты Дагестана и Астраханской области в главные международные транспортные коридоры.

Таким образом, обеспечивается создание Каспийского транспортно-логистического комплекса и реализуется новая стратегия развития российских морских портов в Каспийском бассейне; воплощается Стратегия развития российских морских портов в Каспии, утвержденная правительством в 2017 г.; производится укрепление экономического и политического присутствия РФ в Каспийском море для развития социально-экономического Юга России путем увеличения грузопотоков международной торговли, проходящей через порты Каспийского бассейна.

План мероприятий по развитию морских портов на Каспии включает:

- развитие российского каспийского транспортного узла и включение его в систему международной торговли;
- создание устойчивого транспортного и логистического коридора с Ираном, Индией и странами Персидского залива;
- социально-экономическое развитие Каспийского региона;
- развитие в Каспийском регионе бизнеса, ориентированного на экспорт через российский каспийский транспортный узел;
- снижение существующих логистических издержек;
- укрепление обороноспособности безопасности страны на Каспии.

Согласно планам результаты должны быть достигнуты в три этапа:

- первый (до 2020 г.) — подготовительный;
- второй (2020–2025 гг.) — основной;
- третий (2026–2030 гг.) — перспективный.

Реализация Стратегии и выполнение ее показателей позволит к 2030 г. обеспечить объемы экспорта зерна через порты Каспийского бассейна до 7 млн т, объемы грузопотока по прочим сухим грузам — до 7 млн т; привлечь российских туристов в Каспийский регион до 30 тыс. чел. в год; создать более 2 тыс. новых рабочих мест.

При этом важно не только решить все поставленные задачи, но и создать транспортные узлы и систему в целом, которая бы приносила результаты и экономический эффект для всех государств (или не стала источником серьезных конфликтов). Это, по всей видимости, самая трудноразрешимая проблема.

Известно, что в Грузии идет строительство первого глубоководного порта (может принимать суда типа «Панамакс», которые могут пересекать расширенный и углубленный Панамский канал) в Анаклии. Переправа грузов из порта может затем продолжаться через Черное море в Дунайскую систему или поездом в любую точку Центральной или Южной Европы. Или они могут попасть в Средиземное море и за его пределы, а могут и в Каспийский регион и Центральную Азию, создав таким образом конкуренцию Транссибирской железной дороге. В порт могут зайти и военные корабли. Наверное, можно было бы договориться с Грузией не строить порт такого уровня. Но инвестиции на строительство получены от шести

¹ Предложения Российской Федерации к проекту новой стратегии и пересмотру круга ведения Рабочей группы по внутреннему водному транспорту [Электронный ресурс]. URL: <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-2016-inf04r.pdf> (дата обращения: 28.07.2019).

² [Электронный ресурс]. URL: <https://docplayer.ru/44291103-Predlozhenie-po-peresmotru-strategii-rabochey-gruppy-po-vnutrennemu-vodnomu-transportu-i-ee-kruga-vedeniya.html> (дата обращения: 28.07.2019).

различных китайских финансовых учреждений. Не сложно предположить, что российскую дипломатию ждут очередные испытания.

Таким образом, правовое и экономическое обеспечение развития евразийской водной и каспийской транспортной системы, в том числе развития портов на Каспийском море, эффективно обеспечивается в процессе гармонизации и унификации норм о деятельности внутреннего водного транспорта государств — участников СНГ и ЕАЭС и имплементации международных соглашений и Модельного кодекса внутреннего водного транспорта для государств — участников СНГ в национальное законодательство государств — участников СНГ и ЕАЭС.

Об авторах:

Кириленко Виктор Петрович, заведующий кафедрой международного и гуманитарного права Северо-Западного института управления РАНХиГС (Санкт-Петербург, Российская Федерация), доктор юридических наук, профессор, заслуженный юрист Российской Федерации; kirilenko-vp@ranepa.ru

Мишальченко Юрий Владимирович, профессор, Генеральный советник Экономического суда СНГ, доктор экономических наук, доктор юридических наук; myv2008@mail.ru

Торопыгин Андрей Владимирович, профессор кафедры международных отношений Северо-Западного института управления РАНХиГС (Санкт-Петербург, Российская Федерация), доктор политических наук; toropyginav@mail.ru

About the authors:

Viktor P. Kirilenko, Doctor of Science (Jurisprudence), Professor, Honored Lawyer of Russia Federation, Head of the International and Humanitarian Law Department of North-West Institute of Management of RANEPА (Saint Petersburg, Russian Federation); kirilenko-vp@ranepa.ru

Yury V. Mishalchenko, Professor, General Adviser to the CIS Economic Court, Doctor of Science (Economics), Doctor of Science (Jurisprudence); myv2008@mail.ru

Andrey V. Toropygin, Professor of the Chair of International Relations of the Chair of Economics and Finance of North-West Institute of Management of RANEPА (Saint Petersburg, Russian Federation), Doctor of Science (Political Sciences), Professor; toropyginav@mail.ru