

Научная статья

УДК 347; DOI: 10.61260/2074-1626-2023-4-43-49

ОБЕСПЕЧЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РАМКАХ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

✉ **Маюров Николай Петрович.**

**Государственный университет морского и речного флота
имени адмирала С.О. Макарова, Санкт-Петербург, Россия.**

Макаров Дмитрий Андреевич.

**Санкт-Петербургский университет технологий управления и экономики,
Санкт-Петербург, Россия**

✉ *mayurov2010@mail.ru*

Аннотация. Статья посвящена исследованию проблематики важности использования Северного морского пути. Изучаются нормативные акты, определяющие международно-правовой режим использования важнейших проливов, используемых в современном мире. Исследуются проблемы экономической эффективности и безопасности использования Северного морского пути. Исследуется история нормативного закрепления суверенных прав России на полярные владения в Арктике и эксплуатацию Северного морского пути.

Ключевые слова: Международный договор, Северный морской путь, Арктика, проливы, суверенные права, суверенитет государства, свобода судоходства

Для цитирования: Маюров Н.П., Макаров Д.А. Обеспечение национальной безопасности в рамках использования Северного морского пути // Право. Безопасность. Чрезвычайные ситуации. 2023. № 4 (61). С. 43–49. DOI: 10.61260/2074-1626-2023-4-43-49.

Scientific article

ENSURING NATIONAL SECURITY WITHIN THE FRAMEWORK OF THE USE OF THE NORTHERN SEA ROUTE

✉ **Mayurov Nikolay P.**

**State university of marine and river fleet named after admiral S.O. Makarov,
Saint-Petersburg, Russia.**

Makarov Dmitry A.

Saint-Petersburg university of management technologies and economics, Saint-Petersburg, Russia

✉ *mayurov2010@mail.ru*

Abstract. The article is devoted to the study of the problems of the importance of using the Northern sea route. The normative acts defining the international legal regime for the use of the most important straits used in the modern world are being studied. The problems of economic efficiency and safety of the use of the Northern sea route are investigated. The article examines the history of the normative consolidation of Russia's sovereign rights to polar possessions in the Arctic and the operation of the Northern sea route.

Keywords: International treaty, Northern sea route, Arctic, straits, sovereign rights, State sovereignty, freedom of navigation

For citation: Mayurov N.P., Makarov D.A. Ensuring national security within the framework of the use of the Northern sea route // Pravo. Bezopasnost'. Chrezvychajnye situacii = Right. Safety. Emergency situations. 2023. № 4 (61). P. 43–49. DOI: 10.61260/2074-1626-2023-4-43-49.

Актуальность изучаемой проблематики определяется рядом обстоятельств. В настоящее время в мировой экономической системе нарастают кризисные явления, обусловленные ростом влияния развивающихся государств и относительным падением уровня промышленного производства в развитых капиталистических странах. С каждым годом растут объёмы торговли между государствами Дальнего Востока с другими странами мира. Мировым лидером промышленного производства становится Китайская народная республика (КНР). С возрастающей скоростью происходит увеличение валового внутреннего продукта и экспорта из Южной Кореи, Вьетнама и Индонезии. Значительными экономическими возможностями по-прежнему обладает Япония. Одновременно происходит и рост уровня жизни в государствах Дальнего Востока, которые превращаются в центры не только мирового промышленного производства, но и потребления. Население стран Дальнего Востока превышает 2,5 млрд чел. В результате с каждым годом растёт значение торгового маршрута, идущего из стран Дальнего Востока в Индию, государства Африки и Ближнего Востока, а также в Европу. Значение транспортного маршрута, проходящего через Сингапурский и Малаккский проливы, а также Суэцкий канал, становится критическим.

С одной стороны, происходит неуклонный рост экспорта промышленных товаров из государств Дальнего Востока, с другой стороны – импорта в эти страны энергоносителей и иных ресурсов. Неизбежные проблемы с неспособностью проводки возрастающего числа кораблей этим маршрутом, а также возможное прекращение функционирования данного транспортного маршрута могут нанести непоправимый ущерб мировой экономике. В настоящее время данный транспортный маршрут обеспечивает не менее 1/3 мировых перевозок нефти (уступая только Ормузскому проливу) и 1/4 всех морских торговых перевозок (не имея себе равных в мире). В результате возрастает необходимость поиска альтернативных транспортных маршрутов. Самым перспективным из них является Северный морской путь. Он может стать дублёром для существующего транспортного пути через Сингапурский, Малаккский проливы и Суэцкий канал. Вероятность этого достаточно высока. Происходит неуклонный рост грузооборота Северного морского пути. Однако одновременно с этим появляются ранее неизвестные проблемы как нормативного регулирования развития данного транспортного маршрута, так и фактической возможности его эксплуатации. В их числе необходимо отметить следующие:

- 1) неопределенность правового положения судоходства в Северном Ледовитом океане в соответствии с нормами международного морского права;
- 2) определение суверенитета России, США, Канады, Норвегии, Исландии, Дании и др. в отношении территорий и морских пространств в арктической зоне;
- 3) технологическая возможность эксплуатации Северного морского пути;
- 4) риски, связанные с реализацией суверенных прав прилегающих государств по ограничению судоходства в Арктическом регионе;
- 5) кратковременные и долговременные климатические изменения, оказывающие влияние на сезонность эксплуатации Северного морского пути;
- 6) экономическая целесообразность переориентации транспортных маршрутов в арктическую морскую зону;
- 7) недостаточное развитие инфраструктуры в арктическом регионе.

Разрешение данных проблем представляет собой одну из наиболее важных задач развития морских транспортных маршрутов в современном мире. Целью статьи является рассмотрение перспектив развития Северного морского пути, учитывая как экономические, так и правовые аспекты.

Законодательство, посвящённое регулированию правоотношений, связанных с использованием арктических маршрутов, является в настоящее время недостаточно разработанным. В ведущих странах современного мира, включая США, КНР, Японию, ФРГ, Российскую Федерацию и др., происходят процессы формирования норм права как на национальном, так и на международном уровне. Причем данные процессы отличаются разнонаправленностью. Россия выступает с позиции признания её суверенных прав

на эксплуатацию данного транспортного маршрута и прилегающие арктические территории. В свою очередь большинство стран, включая США, Великобританию, КНР и др., выступают с позиций признания принципа свободы судоходства и интернационализации данного транспортного маршрута. Только на основе глубокого и комплексного рассмотрения данной проблематики со стороны научного сообщества представляется возможным разрешать указанные выше проблемы.

Экономическое основание важности рассмотрения проблематики развития Северного морского пути заключается в следующем. Арктика представляет собой регион площадью в 27 млн кв. км, обладающий огромными запасами углеводородов, редкоземельных металлов, биологических ресурсов. Огромное значение имеет развитие транспортных путей, в первую очередь из государств Европы в страны Дальнего востока. В течение последних десятилетий происходит неуклонный рост грузооборота Северного морского пути. Он в значительной своей части проходит через воды Российской Федерации на протяжении 5 600 км. Его международное название определяется как «the North sea route» (NSR). В то же время используется и многовековое название, присвоенное мореплавателями англосаксами, – «the Northeast passage» (NEP), то есть Северо-восточный проход. Различие в использовании этих названий заключается в их разном политико-правовом значении. Речь идёт о признании суверенитета России над этими водами, или, наоборот, требования свободы судоходства в открытом море.

Происходит неуклонный рост грузооборота по данному транспортному пути. Грузооборот по Северному морскому пути составил в: 1930 г. – 130 тыс. т; 1943 г. – 289 тыс. т; 1953 г. – 506 тыс. т; 1963 г. – 1 264 тыс. т; 1971 г. – 3 032 тыс. т; 1981 г. – 5 005 тыс. т; 1986 г. – 6 455 тыс. т; 1991 г. – 4 804 тыс. т; 1996 г. – 1 800 тыс. т; 2006 г. – 1 956 тыс. т; 2011 г. – 3 111 тыс. т; 2013 г. – 3 930 тыс. т; 2014 г. – 3 982 тыс. т; 2015 г. – 5 392 тыс. т; 2016 г. – 7 165 тыс. т; 2017 г. – 10 691 тыс. т; 2018 г. – 18 000 тыс. т; 2019 г. – 30 000 тыс. т; 2020 г. – 32 970 тыс. т; 2021 г. – 34 850 тыс. т [6].

В результате наиболее существенным был рост с 3 982 тыс. т в 2014 г. до 34 850 тыс. т в 2021 г., то есть почти в девять раз за шесть лет. Проектное увеличение планируется до 80 млн т к 2024 г. В свою очередь, грузооборот через Малаккский пролив составляет примерно 3 млрд т. Общая пропускная способность движения кораблей через него не может превышать 150 тыс. кораблей в год. В свою очередь, пропускная способность Северного морского пути в период осуществляемой навигации практически не ограничена.

Северный морской путь является альтернативным морским коридором в первую очередь для движения товара из государств Дальнего востока в Европу и Северную Африку. Для сравнения, за эти же годы через Малаккский пролив проходит более 60 тыс. кораблей в год, и они обеспечивают не менее 25 % мировой торговли. Через этот пролив ежегодно перемещается не менее 30 % всех мировых поставок нефти. Ежедневно это составляет 16 млн баррелей нефти. Данный морской путь является уязвимой точкой в цепи мировых торговых маршрутов. В наиболее уязвимом положении находятся КНР, Япония, Южная Корея и многие другие экономически развитые государства [7]. Кажущееся отсутствие альтернативы данному морскому пути и морская гегемония США и его союзников позволяют применять методы внеэкономического принуждения по отношению к государствам, которые стремятся составить им конкуренцию.

Существуют и экономические выгоды от использования Северного морского пути. Путь из г. Шанхая в г. Роттердам через Северный морской путь составляет 8 046 миль. Тот же путь, но через Суэцкий канал составляет 10 557 миль, то есть он на 24 % длиннее. Путь из г. Йокогамы в г. Роттердам короче на 37 %. Российский ледокольный флот в состоянии обеспечить возможность функционирования Северного морского пути на протяжении полугода навигации [8]. Сокращение времени движения составляет 15 дней, а экономия по ресурсам топлива – примерно 20 %.

Выгоды от Северного морского пути использования очевидны. Но на пути расширения его эксплуатации лежат главным образом не столько экономические, сколько политические мотивы. Россия может получить контроль за морским путем, который по своей

значимости может превзойти маршрут через Малаккский пролив и Суэцкий канал. Диверсификация морских путей является очевидной выгодой для стран современного мира. Но в то же время она усиливает геополитическое значение России и укрепляет экономическое положение государств Дальнего востока. Следует отметить и тот факт, что Россия исходит из позиции суверенных прав на свои полярные владения, включая возможность использования Северного морского пути как транспортной артерии. Формально судоходство в Малаккском проливе и Суэцком канале являются свободными, и оно не может быть закрыто произвольно по воле прилегающих государств.

Правовой режим Суэцкого канала определён Конвенцией «О Суэцком канале» (Константинопольская конвенция) 29 октября 1888 г. Россия является одним из государств, подписавших её наряду с Великобританией, Францией и др. Закрепляется свобода судоходства как в военное, так и в мирное время. Военные корабли противоборствующих сторон имеют право использовать этот канал. Необходимо уведомить власти Египта за 10 сут. до начала движения по каналу, стоянка военных кораблей в Суэце и Эль-Саиде сроком больше суток запрещается [9]. Блокирование Суэцкого канала недопустимо ни по каким причинам [10].

Подобных либеральных положений в отношении Сингапурского и Малаккского пролива не существует. Они находятся под контролем государств АСЕАН, и он может быть перекрыт для военных или торговых кораблей. По сути, речь идёт о политике США о возможном внеэкономическом давлении на государства, его использующие. Председатель КНР Ху Цзинтао прямо назвал сложившуюся ситуацию «Малаккской дилеммой» [11]. Вопрос эксплуатации данного торгового пути назван вопросом стратегической стабильности КНР. В КНР разрабатывались планы по строительству канала через Малаккский полуостров. Равным образом существуют планы КНР и по строительству дублёра Панамского канала в Никарагуа.

Суровые климатические условия Северного Ледовитого океана, а также прилегающих областей Атлантического и Тихого океанов значительно осложнили экономическое освоение региона. Значительное время года Северный Ледовитый океан покрыт льдами, которые препятствуют его транспортному освоению, а также добыче биологических и материальных ресурсов. В настоящее время продолжительность сугубо коммерческой навигации не превышает четырех месяцев в году в период летней и осенней навигации [12]. Крупнотоннажные суда с осадкой, превышающей 12 м, и водоизмещением в 100 тыс. т могут эксплуатироваться только в летнее время, что ограничивает возможности по использованию Северного морского пути. Однако в январе 2021 г. два танкера – «Кристоф де Маржери» и «Николай Евгенов» смогли пройти в январе в течение двух недель Северным морским путём без использования ледоколов, опираясь исключительно на данные ледовой разведки. В результате можно отметить, что сдерживающими факторами развития Северного морского пути выступают не только климатические особенности региона, но и недостаток опыта проводки судов по нему [13].

Правовые аспекты использования транспортной инфраструктуры в Арктике

В середине XVI в. заключаются торговые соглашения между Московским царством и Англией с разрешением использования поселений арктического региона для торговли. Поселения на побережье Северного Ледовитого океана имели многовековую историю, но законодательное регулирование торговой деятельности и мореплавания вблизи их вод относится только к периоду правления Ивана IV. В конце XVI в. доходы от функционирования данных торговых центров в совокупности с применением косвенных налогов и таможенных платежей составляли 61 % казны. По данным Джайлса Флетчера (1549–1611 гг.), они составляли собственно 800 тыс. руб. сбора внешнеторговых пошлин из 1,4 млн руб. государственного бюджета. Интерес британской короны к развитию торговли с Московским царством, а также к освоению перспективного морского маршрута в страны Дальнего Востока был очевиден.

Город Архангельск и ряд других городов на побережье Северного Ледовитого океана становятся, по сути, единственными центрами морской международной торговли Российского государства. Большое экономическое значение данного порта определяется характером российской экономики, ориентированной на экспорт. Отсутствие разведанных месторождений золота и серебра на территории Московского царства и зависимых от него земель было важнейшим стимулом для развития внешней торговли.

Полярные маршруты пытались освоить многие европейские государства. В силу политики российского государства приоритетным представлялось в первую очередь направление движения с Востока на Запад – маршрут, обратный тому, который рассматривается в данной статье. Впервые, полностью используя водный путь, чистый ото льдов, пройти Северо-Западным путем удалось только Р. Амундсену в 1903–1906 гг. [14].

В 1551 г. в Англии была создана акционерная компания «Mystery and Company of Merchant Adventurers for the Discovery of Regions, Dominions, Islands, and Places unknown». Она стала более известной как Лондонская Московская компания. Её предназначением являлось экономическое освоение Арктики, прокладывание торговых маршрутов в этом регионе и торговля с прилегающими странами. Даная компания действительно организовала ряд экспедиций в поисках Северо-Западного прохода. Но основное её предназначение было иным. Она создавалась для освоения принадлежащих Московскому царству арктических владений, а также вновь открытых земель для создания торгового маршрута.

Следует отметить, что попытки проникнуть на север от г. Архангельска и г. Холмогора с целью поиска Северо-восточного прохода, а также прямой торговли с циркумполярными народами не могли встретить поддержку русских царей. Право открывателя и приведение к присяге местного населения означает утверждение суверенитета над этими землями. Но местные жители уже считались подданными российского государства. В это время на побережье Северного Ледовитого океана, а также по течению рек Оби, Енисея и др. уже были русские таможенные посты, фактории, укрепленные пункты и др. В 1616–1620 гг. царь Михаил Федорович запрещает иностранным купцам плавать восточнее Архангельска. Порт Мангазея, основанный в 1601 г., был закрыт для внешней торговли. Англичане планировали превращение арктических владений Московского царства в свою колонию. Любименко И.И. на основании английских архивных данных доказала наличие планов в 1612 г. осуществить захват Мангазее и колонизации арктических владений Московского царства. Время правления Алексея Михайловича является временем утверждения суверенитета российского государства на арктические земли Евразии и судоходства в них. В 1648 г. С. Дежнёв открывает проход между Евразией и Американским континентом. В течение XVIII в. ряд арктических экспедиций задокументировал суверенные права России на Чукотку, Камчатку, Аляску и ряд других территорий. В дальнейшем как при государственном, так и частном финансировании происходит прокладывание маршрута Северного морского пути, в частности плавания Ф.П. Врангеля и П.Ф. Анжу, Джозефа Виггинса, А.Э. Норденшёльда, А.К. Трапезникова и др. Впервые полностью Северный морской путь прошла экспедиция А.Э. Норденшкюльда, российского исследователя финского происхождения [15].

В результате к началу XX в. появилась технологическая возможность эксплуатации Северного морского пути. Первым сквозным плаванием стала экспедиция Б. Вилькицкого на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач» в 1914–1915 гг. В 1932 г. ледокольный пароход впервые прошёл его в течение одной навигации. Первый торговый караван прошёл из Ленинграда в г. Владивосток в 1935 г. В 1909 г. Российская империя впервые угрожала применением силы другому государству – Норвегии для защиты своих суверенных прав на архипелаг Новая Земля и предотвращения плавания иностранных военных, торговых и рыболовецких судов в своих водах. По закону о Канадских Северо-западных территориях 10 июня 1925 г. без разрешения канадских властей была запрещена какая-либо деятельность в пределах канадской Арктики между 141 градусом восточной долготы и 60 градусом западной долготы. По постановлению Президиума Центрального исполнительного комитета СССР от 15 апреля 1926 г. «Об объявлении территорией Союза ССР земель и островов,

расположенных в Северном Ледовитом океане»: «объявляются территорией Союза ССР все как открытые, так могущие быть открытыми в дальнейшем земли и острова, не составляющие к моменту опубликования настоящего постановления признанной правительством Союза ССР территории каких-либо иностранных государств, расположенные в Северном Ледовитом океане, к северу от побережья Союза ССР до Северного полюса в пределах между меридианами тридцать два градуса четыре минуты тридцать пять секунд восточной долготы от Гринвича, проходящим по восточной стороне Вайда-губы через триангуляционный знак на мысу Кекурском, и меридианом сто шестьдесят восемь градусов сорок девять минут тридцать секунд западной долготы от Гринвича, проходящим по середине пролива, разделяющего острова Ратманова и Крузенштерна группы островов Диомиды в Беринговом проливе».

С сугубо формально-юридической точки зрения речь идёт именно о суверенитете Российского государства на водные просторы Северного Ледовитого океана и расположенные там острова. Данные претензии не имеют своих аналогов в истории мировой юриспруденции. Великобритания, Испания, Португалия, Франция и другие морские державы не объявляли о суверенитете на как таковые моря, океаны или морские торговые пути. Сбор таможенных пошлин за пересечение проливов имеет место в отношении Скагеррака, Босфора и Дарданелл, Гибралтара и т.п. Но он обосновывается сугубо суверенитетом на прилегающие территории суши, то есть речь идёт в морском праве о территориальном море, исторических водах и т.п. При этом вопрос свободы морского судоходства как таковой не подвергается сомнению. В ситуации с Северным морским путём речь идёт о полярных владениях, то есть о применении к морским просторам принципа суверенитета государства на акваторию, тождественную суверенитету на земную поверхность. Принцип свободы мореплавания в данном случае отвергается.

Россия вслед за Канадой применила секторальный подход к определению суверенитета в отношении земельных владений и вод в Арктических водах. В последующем, после подписания конвенции по морскому праву 1982 г. [16], Россия признаёт свои права на территориальное море и континентальный шельф. Фактически речь идёт об отказе от секторального подхода к разделу Арктики. Но решение данного вопроса само по себе не сказывается на суверенных правах России на Северный морской путь.

Список источников

1. United Nations Commission On International Trade: Law United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (The Hamburg Rules). Hamburg, 1978. URL: https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/xi_d_3_e.pdf (дата обращения: 16.11.2022).
2. Government of Canada: The Law on the Northwest Territories of June 10, 1925. URL: <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/N-27.05/FullText.html> (дата обращения: 16.11.2022).
3. Territorial and administrative regulation of the Arctic social and economic development through creating an autonomous / A.M. Lugovskoy [et al.] // Arctic: History and Modernity: 5th International Conference, 2020. Ser.: Earth and Environmental Science. DOI: 10.1088/1755-1315/539/1/012076.
4. Olav Riste. Norway's foreign relations: A history. Oslo: Universitets forlaget Corpus, 2021.
5. Library of the Arctic Portal: The Treaty of Svalbard on February 9, 1920. URL: http://library.arcticportal.org/1909/1/The_Svalbard_Treaty_9ssFy.pdf (дата обращения: 23.10.2020).
6. Development of the Northern Sea Route on the Route Murmansk – Vladivostok – Shanghai (China) / V.M. Samuilova [et al.] // Transportation Research Procedia. 2022. № 61. P. 46–53. DOI: 10.1016/j.trpro.2022.01.008.
7. Key barriers to the commercial use of the Northern Sea Route: View from China with a fuzzy DEMATEL approach / Wan Zheng [et al.] // Ocean & Coastal Management. 2021. № 208. P. 105630. DOI: 10.1016/j.ocecoaman.2021.105630.
8. Björn Gunnarsson. Recent ship traffic and developing shipping trends on the Northern Sea Route – Policy implications for future arctic shipping // Marine Policy. 2021. № 124. P. 104369. DOI: 10.1016/j.marpol.2020.104369.

9. CADMUN: Constantinople Convention October 29, 1888. URL: http://cadmun.bc.uc.edu.ve/assets/upload/Tratados_Convenciones_y_Declaraciones/Constantiople%20Convention.pdf (дата обращения: 16.11.2022).
10. Sibul Gleb, Jian Gang Jin. Evaluating the feasibility of combined use of the Northern Sea Route and the Suez Canal Route considering ice parameters School of Naval Architecture // Ocean & Civil Engineering. 2021. № 147. P. 350–369. DOI: 10.1016/j.tra.2021.03.024.
11. Thi Le Hang Nguyen, Sung-Hoon Park, Gi-Tae Yeo. Keyword network analysis: Uncovering research trends on the Northern Sea Route // The Asian Journal of Shipping and Logistics. 2021. № 37. P. 231–238. DOI: 10.1016/j.ajsl.2021.06.001.
12. Tomoko Koyama, Takuya Nakanowatari, Jun Inoue. Information retrieval for Northern Sea Route (NSR) navigation: A statistical approach using the AIS and TOPAZ4 data Polar Science (27), March 2021, 100626. DOI: 10.1016/j.polar.2020.100626.
13. HuaXu ZhifangYin. The optimal icebreaking tariffs and the economic performance of tramp shipping on the Northern Sea Route // Transportation Research Part A: Policy and Practice. 2021. № 149. P. 76–97. DOI: 10.1016/j.tra.2021.04.017.
14. Peter R. Martin (2020) Indigenous tales of the Beaufort Sea: Arctic exploration and the circulation of geographical knowledge // Journal of Historical Geography. 2020. № 670. P. 24–35. DOI: 10.1016/j.jhg.2019.10.012.
15. Neloy Khare, Rajni Khare. The Arctic A Barometer of Global Climate Variability New York Elsevier, 2021. 456 p. DOI: 10.1016/B978-0-12-823735-9.00014-X.
16. United Nations: Convention on the Law of the Sea 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (дата обращения: 16.11.2022).

Информация о статье:

Поступила в редакцию: 07.04.2023

Принята к публикации: 16.10.2023

The information about article:

Article was received by the editorial office: 07.04.2023

Accepted for publication: 16.10.2023

Информация об авторах:

Маюров Николай Петрович, профессор кафедры теории и истории государства и права Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова (198035, Санкт-Петербург, ул. Двинская, д. 5/7), доктор юридических наук, профессор, Заслуженный юрист Российской Федерации, e-mail: mayurov2010@mail.ru, SPIN-код: 1851-3493

Макаров Дмитрий Андреевич, заведующий кафедрой административного права и процесса Санкт-Петербургского университета технологий управления и экономики (190103, Санкт-Петербург, Лермонтовский пр., д. 44, лит. А), кандидат юридических наук, доцент, e-mail: dim36817245@yandex.ru

Information about the authors:

Mayurov Nikolay P., professor of the department of theory and history of state and law of the State university of marine and river fleet named after admiral S.O. Makarov (198035, Saint-Petersburg, Dvinskaya str., 5/7), doctor of law, professor, honored lawyer of the Russian Federation, e-mail: mayurov2010@mail.ru, SPIN: 1851-3493

Makarov Dmitry A., head of the department of administrative law and process of the Saint-Petersburg university of management technologies and economics (190103, Saint-Petersburg, Lermontovsky ave., 44, lit. A), candidate of law, associate professor, e-mail: dim36817245@yandex.ru