

Международное право

Правильная ссылка на статью:

Мамедов Л.Р. — Международно-правовые аспекты строительства и эксплуатации нефтепровода «Баку-Тбилиси-Джейхан» // Международное право. – 2023. – № 3. DOI: 10.25136/2644-5514.2023.3.43476 EDN: SCQXBQ URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=43476

Международно-правовые аспекты строительства и эксплуатации нефтепровода «Баку-Тбилиси-Джейхан»

Мамедов Лятиф Рустам Оглы

аспирант, кафедра международного права, Московский государственный институт международных отношений (Университет) Министерства иностранных дел Российской Федерации

119454, Россия, г. Москва, ул. Проспект Вернадского 76, -

✉ latif0170@gmail.com



[Статья из рубрики "Развитие отдельных отраслей международного публичного права"](#)

DOI:

10.25136/2644-5514.2023.3.43476

EDN:

SCQXBQ

Дата направления статьи в редакцию:

01-07-2023

Дата публикации:

10-07-2023

Аннотация: Целью данной статьи является проведение анализа правовых актов, которые составляют правовую основу строительства и эксплуатации магистрального экспортного нефтепровода «Баку-Тбилиси-Джейхан», проходящего по территории таких государств региона, как Азербайджан, Грузия и Турция. Такими правовыми актами, с одной стороны, являются международные договоры, заключенные государствами региона и, с другой стороны, соглашения между правительствами государств и операционными партнерами. Методологическую основу исследования составили следующие теоретические методы познания: анализ, синтез, индукция, дедукция, аналогия, а также специальные методы познания правовых явлений и процессов: сравнительно-правовой и формально-юридический. В статье раскрыты основные элементы Соглашения между Азербайджанской Республикой, Грузией и Турецкой Республикой о транспортировке сырой нефти по территории Азербайджанской Республики, Грузии и Турецкой Республики по магистральному экспортному трубопроводу Баку-Тбилиси-Джейхан и Договора между Казахстаном и Азербайджаном

по поддержке и содействию транспортировки нефти из Республики Казахстан через Каспийское море и территорию Азербайджанской Республики на международные рынки посредством системы Баку-Тбилиси-Джейхан, обеспечившего присоединение Казахстана к данному нефтепроводу. По мнению автора, примененный механизм регулирования строительства и эксплуатации международного трубопроводного проекта актами публично-правового и частноправового характера эффективен, поскольку позволяет учитывать интересы различных по статусу субъектов, заинтересованных в реализации проекта: государств и операционных партнеров (инвесторов).

Ключевые слова:

транзит энергоносителей, транзитные проекты Азербайджана, нефтепровод БТД, энергетическая безопасность, нефтепровод, ДЭХ, Барселонская конвенция, Контракт века, энергетическое сотрудничество, Транскаспийская транспортная инфраструктура

Введение

Каспийский регион, в котором расположены Азербайджанская Республика, Исламская Республика Иран, Республика Казахстан, Российская Федерация и Туркменистан, отличается богатейшими углеводородными ресурсами. Данный фактор повышает геоэкономическое и геополитическое значение этого региона, превращая его в одного из основных регионов обеспечения энергетической безопасности не только прикаспийских государств, но и государств других регионов Евразии.

После распада СССР, Азербайджанская Республика, находящаяся на пересечении Европы и Азии и обладающая благоприятными географическими возможностями, воодушевила международные компании, страны Запада использовать это пространство, в первую очередь, как транспортно-коммуникационный коридор [\[1, с. 137\]](#). Повышение нефтедобычи и привлечение зарубежных компаний с целью вложения инвестиций в нефтяной сектор стали приоритетными задачами Азербайджана. Наличие таких нефтепроводов, как «Баку-Новороссийск» и «Баку-Супса», не позволяли экспортировать крупные объемы добываемой нефти, поскольку пропускные способности данных нефтепроводов не превышали объема 10 млн тонн в год [\[2, с. 55\]](#). Наличие малого количества действующих экспортных маршрутов энергоносителей и большой объем их запасов, подталкивало Азербайджан к поиску альтернативных маршрутов.

Начиная с конца XX и начала XXI веков топливно-энергетический комплекс Азербайджана стал не только национальным фактором экономического развития государства, но и сыграл большую роль также в расширении сотрудничества с другими заинтересованными государствами, вовлекая их в такие значимые с экономической точки зрения проекты, как нефтепровод «Баку-Тбилиси-Джейхан», проходящий через территории Азербайджана, Грузии и Турции.

Правовая основа строительства и эксплуатации нефтепровода «Баку-Тбилиси-Джейхан» и его маршрут

После подписания 20 сентября 1994 года одиннадцатью нефтяными компаниями (THE STATE OIL COMPANY OF THE AZERBAIJAN REPUBLIC, AMOCO CASPIAN SEA PETRO LIMITED, BP EXPLORATION LIMITED, MCDERMOTT AZERBAIJAN INC, UNOCAL KHAZAR LUKOIL JOINT STOCK COMPANY, DEN NORSKE STATS OLJESELSKAP a.s, TURK

PETROLLERİ, PENZOIL CASPIAN CORPORATION, REMCO HAZAR ENERGY LIMITED, C NİMİR KHAZAR LIMITED) из 7 стран (Азербайджана, Великобритании, Норвегии, России Саудовской Аравии, США и Турции) [см. оф. сайт Министерства энергетики Азербайджана] *Соглашения о совместной разработке и долевом распределении добычи с блока месторождений «Ачери-Чыраг-Гюнешли»*, получившего название «*Контракта века*», перед Азербайджанской Республикой открылись широкие возможности по увеличению нефтедобычи в Каспийском море. В связи с отсутствием достаточного количества действующих экспортных маршрутов, позволяющих экспортировать большие объемы добытой нефти, Азербайджан провел интенсивную работу по запуску магистрального экспортного нефтепровода «Баку-Тбилиси-Джейхан» (далее - *нефтепровод БТД*).

Правовой основой строительства и эксплуатации нефтепровода БТД, позволяющего транспортировать растущий объем добываемой в стране нефти на мировые рынки, поддерживать развитие многопланового экономического сотрудничества между государствами и долгосрочные интересы Азербайджана в этой сфере, является подписанное 18 ноября 1999 года на конференции Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) в Стамбуле *Соглашение между Азербайджанской Республикой, Грузией и Турецкой Республикой о транспортировке сырой нефти по территории Азербайджанской Республики, Грузии и Турецкой Республики по магистральному экспортному трубопроводу Баку-Тбилиси-Джейхан* (далее - *Соглашение по нефтепроводу БТД*) [см. офиц. сайт BP].

Операционными партнерами (инвесторами) по нефтепроводу БТД являются BP (30,1%), SOCAR – Azerbaijan BTC (25%), Chevron (8,9%), Statoil (8,71 %), ТРАО (6,53%), Total (5%), Eni (5%), Itochu (3,4%), ExxonMobil (2,5%), Inpex (2,5%), ONGC (2,36%) [см. офиц. сайт SOCAR Midstream].

Нефтепровод БТД длиной 1768 км берет начало от Сангачальского терминала недалеко от Баку, проходит через территорию Азербайджана (443 км), Грузии (249 км) и Турции (1076 км) и достигает морского терминала Джейхан на турецком побережье Средиземного моря [см. офиц. сайт BP]. В настоящее время в основном по нефтепроводу БТД транспортируется нефть, добываемая на месторождении Азери-Чираг-Гюнешли, и конденсат, добываемый на месторождении Шах-Дениз, из Азербайджана. Поступившая по нефтепроводу БТД нефть из порта турецкого города Джейхан танкерами отправляется на мировой рынок.

Церемония открытия азербайджанской части нефтепровода БТД состоялась 25 мая 2005 года, а грузинская часть была сдана в эксплуатацию в октябре 2005 года. 28 мая 2006 года первая часть азербайджанской нефти была доставлена на Джейханский терминал, а 4 июля из Джейхана вышел первый танкер с нефтью [см. офиц. сайт SOCAR].

На сегодняшний день, кроме нефти, добытой в азербайджанском секторе Каспийского моря, по этому нефтепроводу также транспортируется и сырая нефть из Туркменистана [см. офиц. сайт BP].

С октября 2013 года по нефтепроводу доставляется определенный объем нефти из порта Тенгиз Казахстана [см. офиц. сайт BP]. Казахстан присоединился к проекту нефтепровода БТД в соответствии с *Договором между Азербайджанской Республикой и Республикой Казахстан по поддержке и содействию транспортировки нефти из Республики Казахстан через Каспийское море и территорию Азербайджанской Республики на международные рынки посредством системы Баку-Тбилиси-Джейхан от 16*

июня 2007 года [см. информационно-правовую базу нормативных актов Республики Казахстан]. Договор предусматривает создание Транскаспийской транспортной инфраструктуры (далее – ТТИ) для продолжения транспортировки казахстанской нефти по нефтепроводу БТД и соблюдение принципа свободы транзита, за исключением случаев: 1) когда эксплуатация ТТИ представляет угрозу национальной безопасности Стороны договора, ее окружающей среде, здоровью населения и его имуществу; 2) когда эксплуатация ТТИ производится с нарушением правил безопасности выполнения работ, связанных с транспортировкой нефти.

Эксперты подчеркивают, что технические характеристики магистрали нефтепровода БТД соответствуют всем принятым в мире международным стандартам, включая и стандартам в области охраны окружающей среды [Алиев, 2010: 166].

Анализ содержания Соглашения по нефтепроводу БТД

Предметом Соглашения по нефтепроводу БТД является установление взаимных прав и обязанностей государств-участников нефтепровода БТД.

Соглашение по нефтепроводу БТД состоит из 11 статей и имеет несколько приложений, составляющие неотъемлемую часть данного Соглашения. Три из этих приложений являются *отдельные Соглашения между правительствами государств-участников Соглашения по нефтепроводу БТД и операционными партнерами* [см. офиц. сайт BP].

Соглашение по нефтепроводу БТД составлено в 4 экземплярах и только на английском языке. Депозитарием настоящего Соглашения является Турецкая Республика.

В преамбуле Соглашения по нефтепроводу БТД отмечается «желание, готовность и волеизъявление каждого государства-участника соглашения привлекать, поощрять и защищать инвестиции иностранных и отечественных инвесторов в проекты по транспортировке нефти по его территории и/или через нее», а также «стремление каждого государства-участника соглашения обеспечить принципы свободы транзита нефти по его территории и/или через нее».

Кроме того, в преамбуле государства-участники Соглашения по нефтепроводу БТД, отметили «важность единообразного, недискриминационного применения норм международного права, защищающих инвестиции, и недискриминационного отношения к инвесторам, как это предусмотрено в двусторонних и многосторонних соглашениях, участниками которых являются государства-участники действующего соглашения, принимая во внимание тот факт, что проекты, связанные с транспортировкой нефти по их территориях и/или через их территории, носят транснациональный характер».

Согласно п. 4 ст. 2 Соглашения по нефтепроводу БТД «государство-участник соглашения не должно прерывать и препятствовать свободе транзита нефти на его территории, и/или через нее, а также должно принять все необходимые меры и действия для предотвращения прерывания или ограничения такой свободы транзита». В Соглашениях между правительствами государств-участников нефтепровода БТД и операционными партнёрами также подтверждается приверженность государств-участников принципу свободы транзита. Согласно статье 5 *Соглашения между правительством Грузии и операционными партнерами нефтепровода БТД*, «Правительство Грузии гарантирует каждой стороне Соглашения по нефтепроводу БТД, что не будут приняты действия, которые могут прерывать или препятствовать свободному транзиту нефти по ее территории, и/или через нее...». Аналогичная статья 5 включена и в *Соглашение между правительством Турецкой Республики и операционными партнерами нефтепровода БТД* и

в Соглашение между правительством Азербайджанской Республики и операционными партнерами нефтепровода БТД, подчеркивающая важность соблюдения принципа свободы транзита. Во всех вышеуказанных соглашениях исключением из принципа свободы транзита является угроза общественной безопасности, здоровью людей и сохранению окружающей среды в случае продолжения предоставления такого транзита без оперативного проведения необходимой коррекции.

По мнению Д.Азари такие обязательства по транзиту являются взаимозависимыми, то есть выполнение обязательств по транзиту всеми сторонами является необходимым условием взаимовыгодного сотрудничества [\[3, с. 136\]](#).

Примечательно, что в Соглашении по нефтепроводу БТД не содержится определение термина «транзит», несмотря на его частое использование в тексте. Однако в ст. 1 Соглашения закрепляется определение понятия «система транспорта», что означает «трубопроводную систему и связанные с ней необходимые объекты, находящиеся в собственности, под контролем и/или эксплуатируемые инвесторами проекта (операционными партнерами) или от их имени (включая все объекты, расположенные на территории каждого государства проекта), представляющие собой интегрированную систему, необходимую для транспортировки нефти ...».

Как отмечает Д.Азария: «некоторые частные соглашения о трубопроводах содержат общее определение понятия «транзит» в соответствии с Барселонской конвенцией, статьей V ГАТТ-94 и статьей 7 ДЭХ. В других соглашениях используется понятие «транспортировка» по трубопроводу вместо «транзита». Однако транспортировка по трубопроводу также предполагает транзит в соответствии с определением транзита по Барселонской конвенции, ГАТТ-94 или ДЭХ» [\[3, с. 30\]](#).

Отдельная статья Соглашения по нефтепроводу БТД посвящена налоговым льготам. Так, согласно условиям статьи 5, «за исключением специально оговоренных в соглашениях между правительствами государств-участников нефтепровода БТД и операционными партнерами условий, и без ограничения отдельных положений, инвесторы проекта, грузоотправители или любые другие лица, имеющие отношение к товарам, работам, связанных с проектом или частью проекта нефтепровода БТД, любые лица, предоставляющие технологии или услуги в связи с проектом нефтепровода БТД прямо или косвенно не облагаются налогом. Соглашения между правительствами государств-участников нефтепровода БТД и операционными партнерами закрепляют правила для введения налогов или освобождения от налогообложения и обязательств по предоставлению налоговых отчетностей». Таким образом, можно отметить, что государства-участники нефтепровода БТД, поддерживают разумность тех или иных сборов в соответствии с ГАТТ-94 и Барселонской Конвенцией.

Следует отметить, что, как указано в ст. 1 Соглашения по нефтепроводу БТД, термин «налог» означает «все существующие или будущие налоги, сборы, пошлины, таможенные сборы, отчисления, взносы (такие как взносы в социальный фонд и обязательное медицинское страхование), комиссионные сборы, сумма налогового обложения или другие аналогичные сборы, подлежащие уплате или взимаемые государством или органом государства, вместе с процентами, неустойками и штрафами (включая финансовые и административные штрафы) в отношении них».

Оценка значения нефтепровода БТД

Строительство нефтепровода БТД, являющегося вторым важным историческим событием

в области экономического развития Азербайджанской Республики после подписания «Контракта века» [2, с. 55] и имеющего особое стратегическое значение для всего Каспийского региона в целом [4, с. 166], на начальном этапе казалось очень сложным и невыгодным. Международные энергетические компании заявляли о экономически нецелесообразности проекта, считая его самым длинным нефтепроводом среди различных предложенных вариантов. Несмотря на все трудности, решительная позиция Азербайджана и поддержка со стороны Турции и США стали определяющими факторами для строительства данного нефтепровода [5, с. 7].

По мнению Министра энергетики США Билла Ричардсона, отмечавшего важность строительства нефтепровода БТД, «проект нефтепровода БТД представляет собой не только еще одну нефтегазовую сделку и является не просто еще одним трубопроводом, а может изменить всю геополитику в регионе» [6, с. 40]. Российские ученые и эксперты подчеркивали, что строительство нефтепровода БТД было «связано с активным лоббированием турецкой дипломатии при поддержке США в качестве альтернативы российским экспортным маршрутам по транспортировке каспийской нефти» [7, с. 272]. По их мнению, нефтепровод БТД отвечал «геополитическим интересам США в вопросе лишения России от возможности контролировать транспортировку энергоносителей из Центральной Азии, в частности из Каспийского региона» [8, с. 105].

Азербайджан, экспортируя свои энергоносители на мировые рынки напрямую через такие трубопроводы, как нефтепровод БТД, обеспечил растущий мировой спрос на энергоносители на длительный период [9, с. 1]. Кроме того, экспорт нефти по нефтепроводу БТД позволил Азербайджану улучшить свои макроэкономические показатели и укрепить свою экономическую независимость [5, с. 9].

Заключение

Проведенный анализ показал, что правовой основой строительства и эксплуатации нефтепровода БТД стали, с одной стороны, международные договоры государств региона, а именно Соглашение по нефтепроводу БТД и Договор между Казахстаном и Азербайджаном по поддержке и содействию транспортировки нефти из Республики Казахстан через Каспийское море и территорию Азербайджанской Республики на международные рынки посредством системы Баку-Тбилиси-Джейхан и, с другой стороны, соглашения между правительствами государств-участников нефтепровода БТД и операционными партнерами. Особой уникальностью правового регулирования строительства и эксплуатации нефтепровода БТД является то, что все подписанные соглашения между правительствами государств-участников и операционными партнерами являются неотъемлемой частью Соглашения по нефтепроводу БТД – приложениями к данному Соглашению.

Важнейшим положением вышеуказанных правовых актов является приверженность принципу свободы транзита участников. Один из ключевых аспектов Соглашения по нефтепроводу БТД – предоставление налоговых льгот, а соглашений между правительствами государств-участников нефтепровода БТД и операционными партнерами – закрепление правил для введения или освобождения от налогообложения. Договор между Казахстаном и Азербайджаном по поддержке и содействию транспортировки нефти из Республики Казахстан через Каспийское море и территорию Азербайджанской Республики на международные рынки посредством системы Баку-Тбилиси-Джейхан позволил создать Транскаспийскую транспортную инфраструктуру для обеспечения

транспортировки энергоносителей Казахстана на мировой рынок и укрепления имеющихся экономических связей между государствами региона.

Механизм регулирования строительства и эксплуатации международного трубопроводного проекта актами публично-правового и частноправового характера позволил закрепить комплекс взаимных обязательств и прав всех участников проекта нефтепровода БТД и стал прочной правовой основой для сотрудничества заинтересованных государств-участников, так и государств-участников с операционными партнерами.

Библиография

1. Гурбанова С.А. Нефтяная стратегия Гейдара Алиева и кавказская политика Турции. Современная научная мысль, 2020, С. 137-141.
2. Сеидов М. Нефтяная стратегия Азербайджана как важный фактор регионального развития и дипломатии. Самарский научный вестник, № 2, 2013, С. 54-56.
3. Azaria D. Treaties on transit of energy via pipelines and countermeasures. Oxford University Press, 2015, P. 286.
4. Алиев Н. Нефть и нефтяной фактор в экономике Азербайджана в XXI веке. Баку, 2010, 244 с.
5. Akhundzade E. Energy policies and strategies of Azerbaijan. Air Center, 2022, P. 1-10. URL: <https://aircenter.az/uploads/vOiWYIToHRbw.pdf>
6. Babali T. Implications of the Baku-Tbilisi-Ceyhan main oil pipeline project. Perceptions, V.10, 2005, P. 29-60. URL: <http://sam.gov.tr/pdf/perceptions/Volume-X/winter-2005/TuncayBabali.pdf>
7. Жизнин С. Энергетическая дипломатия России: экономика, политика, практика. ООО «Ист Брук», Москва, 2005, 638 с.
8. Коломойцева А. Ю. К вопросу об эксплуатации основного экспортного трубопровода Баку-Тбилиси – Джейхан. Вестник РГГУ, № 8, 2009, С. 102-109.
9. Morningstar R. The Baku-Tbilisi-Ceyhan Pipeline: a retrospective and a look at the future. The Central Asia-Caucasus analyst, 2016, P. 1. URL: <https://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/11010-analytical-articles-caci-analyst-2006-8-23-art-11010.htm>

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

РЕЦЕНЗИЯ

на статью на тему «Международно-правовые аспекты строительства и эксплуатации нефтепровода «Баку-Тбилиси-Джейхан»».

Предмет исследования.

Предложенная на рецензирование статья посвящена актуальным вопросам определения правовых основ строительства и эксплуатации нефтепровода «Баку-Тбилиси-Джейхан». Автором анализируются положения международно-правовых актов в данной сфере, делаются актуальные выводы. В качестве предмета исследования выступили положения правовых актов, мнения ученых, данные практики, взятые из открытых источников.

Методология исследования.

Цель исследования прямо в статье не заявлена. При этом она может быть ясно понята из названия и содержания работы. Цель может быть обозначена в качестве рассмотрения и разрешения отдельных проблемных аспектов вопроса о международно-правовых аспектах строительства и эксплуатации нефтепровода «Баку-Тбилиси-Джейхан». Исходя из поставленных цели и задач, автором выбрана методологическая основа исследования.

В частности, автором используется совокупность общенаучных методов познания: анализ, синтез, аналогия, дедукция, индукция, другие. В частности, методы анализа и синтеза позволили обобщить и разделить выводы различных научных подходов к предложенной тематике, а также сделать конкретные выводы из материалов данных, полученных из открытых источников.

Наибольшую роль сыграли специально-юридические методы. В частности, автором активно применялся формально-юридический метод, который позволил провести анализ и осуществить толкование норм действующего законодательства (прежде всего, положений международно-правовых актов). Например, следующий вывод автора: «Казахстан присоединился к проекту нефтепровода БТД в соответствии с Договором между Азербайджанской Республикой и Республикой Казахстан по поддержке и содействию транспортировки нефти из Республики Казахстан через Каспийское море и территорию Азербайджанской Республики на международные рынки посредством системы Баку-Тбилиси-Джейхан от 16 июня 2007 года [см. информационно-правовую базу нормативных актов Республики Казахстан]. Договор предусматривает создание Транскаспийской транспортной инфраструктуры (далее – ТТИ) для продолжения транспортировки казахстанской нефти по нефтепроводу БТД и соблюдение принципа свободы транзита, за исключением случаев: 1) когда эксплуатация ТТИ представляет угрозу национальной безопасности Стороны договора, ее окружающей среде, здоровью населения и его имуществу; 2) когда эксплуатация ТТИ производится с нарушением правил безопасности выполнения работ, связанных с транспортировкой нефти».

Следует положительно оценить возможности эмпирического метода исследования, связанного с изучением данных, полученных из открытых источников. Так, отметим следующий авторский вывод: «Операционными партнерами (инвесторами) по нефтепроводу БТД являются BP (30,1%), SOCAR – Azerbaijan BTC (25%), Chevron (8,9%), Statoil (8,71 %), TPAO (6,53%), Total (5%), Eni (5%), Itochu (3,4%), ExxonMobil (2,5%), Inpex (2,5%), ONGC (2,36%) [см. офиц. сайт SOCAR Midstream]. Нефтепровод БТД длиной 1768 км берет начало от Сангачальского терминала недалеко от Баку, проходит через территорию Азербайджана (443 км), Грузии (249 км) и Турции (1076 км) и достигает морского терминала Джейхан на турецком побережье Средиземного моря [см. офиц. сайт BP]. В настоящее время в основном по нефтепроводу БТД транспортируется нефть, добываемая на месторождении Азери-Чираг-Гюнешли, и конденсат, добываемый на месторождении Шах-Дениз, из Азербайджана. Поступившая по нефтепроводу БТД нефть из порта турецкого города Джейхан танкерами отправляется на мировой рынок. Церемония открытия азербайджанской части нефтепровода БТД состоялась 25 мая 2005 года, а грузинская часть была сдана в эксплуатацию в октябре 2005 года. 28 мая 2006 года первая часть азербайджанской нефти была доставлена на Джейханский терминал, а 4 июля из Джейхана вышел первый танкер с нефтью [см. офиц. сайт SOCAR]».

Таким образом, выбранная автором методология в полной мере адекватна цели исследования, позволяет изучить все аспекты темы в ее совокупности.

Актуальность.

Актуальность заявленной проблематики не вызывает сомнений. Имеется как

теоретический, так и практический аспекты значимости предложенной темы. С точки зрения теории тема международно-правовых аспектов строительства и эксплуатации объектов, имеющих значение для различных государств, сложна и неоднозначна. Автор прав в том, что «Начиная с конца XX и начала XXI веков топливно-энергетический комплекс Азербайджана стал не только национальным фактором экономического развития государства, но и сыграл большую роль также в расширении сотрудничества с другими заинтересованными государствами, вовлекая их в такие значимые с экономической точки зрения проекты, как нефтепровод «Баку-Тбилиси-Джейхан», проходящий через территории Азербайджана, Грузии и Турции».

Тем самым, научные изыскания в предложенной области стоит только поприветствовать.

Научная новизна.

Научная новизна предложенной статьи не вызывает сомнений. Во-первых, она выражается в конкретных выводах автора. Среди них, например, такой вывод:

«Проведенный анализ показал, что правовой основой строительства и эксплуатации нефтепровода БТД стали, с одной стороны, международные договоры государств региона, а именно Соглашение по нефтепроводу БТД и Договор между Казахстаном и Азербайджаном по поддержке и содействию транспортировки нефти из Республики Казахстан через Каспийское море и территорию Азербайджанской Республики на международные рынки посредством системы Баку-Тбилиси-Джейхан и, с другой стороны, соглашения между правительствами государств-участников нефтепровода БТД и операционными партнерами. Особой уникальностью правового регулирования строительства и эксплуатации нефтепровода БТД является то, что все подписанные соглашения между правительствами государств-участников и операционными партнерами являются неотъемлемой частью Соглашения по нефтепроводу БТД – приложениями к данному Соглашению. Важнейшим положением вышеуказанных правовых актов является приверженность принципу свободы транзита участников. Один из ключевых аспектов Соглашения по нефтепроводу БТД – предоставление налоговых льгот, а соглашений между правительствами государств-участников нефтепровода БТД и операционными партнерами – закрепление правил для введения или освобождения от налогообложения. Договор между Казахстаном и Азербайджаном по поддержке и содействию транспортировки нефти из Республики Казахстан через Каспийское море и территорию Азербайджанской Республики на международные рынки посредством системы Баку-Тбилиси-Джейхан позволил создать Транскаспийскую транспортную инфраструктуру для обеспечения транспортировки энергоносителей Казахстана на мировой рынок и укрепления имеющихся экономических связей между государствами региона».

Указанный и иные теоретические выводы могут быть использованы в дальнейших научных исследованиях.

Во-вторых, автором предложены оригинальные обобщения правовых актов и эмпирических данных в рассматриваемой сфере.

Таким образом, материалы статьи могут иметь определенных интерес для научного сообщества с точки зрения развития вклада в развитие науки.

Стиль, структура, содержание.

Тематика статьи соответствует специализации журнала «Международное право», так как она посвящена правовым проблемам, связанным с толкованием положений отдельных международно-правовых актов.

Содержание статьи в полной мере соответствует названию, так как автор в целом рассмотрел заявленные проблемы, достиг цели исследования.

Качество представления исследования и его результатов следует признать в полной мере положительным. Из текста статьи прямо следуют предмет, задачи, методология и основные результаты исследования.

Оформление работы в целом соответствует требованиям, предъявляемым к подобного рода работам. Существенных нарушений данных требований не обнаружено.

Библиография.

Следует высоко оценить качество использованной литературы. Автором активно использована литература, представленная авторами из России и из-за рубежа (Гурбанова С.А., Сеидов М., Коломойцева А.Ю., Azaria D., Morningstar R. и другие).

Таким образом, труды приведенных авторов соответствуют теме исследования, обладают признаком достаточности, способствуют раскрытию различных аспектов темы.

Апелляция к оппонентам.

Автор провел серьезный анализ текущего состояния исследуемой проблемы. Все цитаты ученых сопровождаются авторскими комментариями. То есть автор показывает разные точки зрения на проблему и пытается аргументировать более правильную по его мнению.

Выводы, интерес читательской аудитории.

Выводы в полной мере являются логичными, так как они получены с использованием общепризнанной методологии. Статья может быть интересна читательской аудитории в плане наличия в ней систематизированных позиций автора применительно к проблемам международно-правовых аспектов строительства и эксплуатации нефтепровода «Баку-Тбилиси-Джейхан».

На основании изложенного, суммируя все положительные и отрицательные стороны статьи

«Рекомендую опубликовать»