

**Экономический
и Социальный Совет**

Distr. General
20 April 2015
Russian
Original: French

Сессия 2015 года

21 июля 2014 года — 22 июля 2015 года

Пункт 15 повестки дня

Региональное сотрудничество**Проект по созданию постоянно действующей связи
Европа-Африка через Гибралтарский пролив****Записка Генерального секретаря**

Генеральный секретарь имеет честь препроводить Экономическому и Социальному Совету доклад о работе, проделанной в рамках проекта по созданию постоянно действующей связи Европа-Африка через Гибралтарский пролив, который был подготовлен исполнительными секретарями Европейской экономической комиссии и Экономической комиссии для Африки в соответствии с резолюцией 2009/11 Совета от 28 июня 2009 года.

Экономический и Социальный Совет проявляет интерес к этому проекту с 1982 года, когда правительства Марокко и Испании в рамках двухстороннего соглашения о сотрудничестве, заключенного 24 октября 1980 года, приняли решение провести совместно технико-экономическое обоснование целесообразности реализации данного проекта. Впоследствии Совет регулярно поручал обеим региональным комиссиям — европейской и африканской — отслеживать ход работы над проектом и информировать его по этому вопросу.



Доклад исполнительных секретарей Европейской экономической комиссии и Экономической комиссии для Африки о работе над проектом по созданию постоянно действующей связи Европа-Африка через Гибралтарский пролив, проделанной в период 2013–2015 годов, и предложениях по программе на 2015–2017 годы

Резюме

В настоящем докладе, подготовленном совместно Европейской экономической комиссией и Экономической комиссией для Африки в соответствии с резолюцией 2013/7 Совета от 19 июля 2013 года, содержится краткое описание работы, проделанной над проектом под руководством смешанного испано-марроканского комитета двумя исследовательскими организациями — Sociedad Española de Estudios para la Comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar и Société nationale d'études du détroit de Gibraltar.

Этап 2013–2015 годов пришелся на подготовку нового плана работы над проектом. Он включал:

- анализ результатов технического обоснования целесообразности сооружения туннеля на основе данных, полученных на предыдущем этапе;
- обновление данных об объеме перевозок между странами Европейского союза и странами Магриба и анализ интенсивности движения транспорта через туннель, а также дачу определения социально-экономических последствий строительства туннеля для государств региона;
- предоставление проекта 6 июня 2013 года на заседании группы по вопросам инфраструктуры Европейско-средиземноморского транспортного форума, проходившего в Брюсселе, участники которого включили проект в число приоритетных задач региона;
- презентацию проекта министрами транспорта Марокко и Испании на совещании министров транспорта государств — членов Союза для Средиземноморья, проведенном в Брюсселе 14 ноября 2014 года;
- включение проекта в центральную сеть мультимодальных перевозок Группы Западного Средиземноморья по вопросам транспорта (5 плюс 5) на совещании министров транспорта стран — членов Группы, проведенном в Лиссабоне 22 октября 2014 года.

В 2015–2017 годах акцент будет делаться на рассмотрении вопросов, касающихся реализации результатов проведенных изысканий и технических исследований, в целях выработки правильного решения, которое позволило бы организовать работу рационально и без существенных задержек.

I. Введение

1. В своей резолюции 2013/7 от 19 июля 2013 года Экономический и Социальный Совет просил исполнительных секретарей Экономической комиссии для Африки и Европейской экономической комиссии продолжать активно участвовать в дальнейшей исследовательской работе в рамках проекта по созданию постоянно действующей связи Европа-Африка через Гибралтарский пролив и представить Совету отчет о проделанной работе на его основной сессии 2015 года.

2. Настоящий доклад, подготовленный совместными усилиями двух организаций, которым было поручено проведение исследований в рамках проекта, представляется во исполнение положений вышеупомянутой резолюции. Доклад содержит, во-первых, обзор работ, выполненных в период с 2013 года по 2015 год, и, во-вторых, краткое описание основных мероприятий в развитие проекта, которые планируется осуществить в период с 2015 года по 2017 год.

3. Следует напомнить, что целью проекта является проведение в сотрудничестве с Марокко и Испанией технико-экономического обоснования целесообразности сооружения транспортного туннеля, который соединит противоположные берега Гибралтарского пролива, что даст толчок развитию марокканско-испанского сотрудничества, поможет создать единое экономическое европеиско-средиземноморское пространство и сформировать крупнейший транспортный узел в рамках комплексной евро-африканской сети наземных перевозок. Речь идет о превращении Гибралтарского пролива в транспортный коридор, по которому будут осуществляться грузовые и пассажирские перевозки между Европой и Африкой и который будет отвечать всем требованиям безопасности, скоростного режима и природосбережения. Исследования в рамках проекта проводятся в соответствии с двусторонними соглашениями, подписанными правительствами Марокко и Испании соответственно 24 октября 1980 года и 27 сентября 1989 года, в которых стороны договорились совместно изучить целесообразность реализации проекта по созданию постоянно действующей связи через Гибралтарский пролив на основе принципа равного распределения финансовых издержек и под руководством постоянного смешанного межправительственного комитета, а также при содействии со стороны двух государственных исследовательских организаций — Sociedad Española de Estudios para la Comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar (SECEGSA) со штаб-квартирой в Мадриде и Société nationale d'études du détroit de Gibraltar (SNED) со штаб-квартирой в Рабате.

4. Стартовавший в 1980 году и прошедший ряд этапов процесс исследований с 1996 года концентрируется на базовом варианте, предусматривающем прокладку под проливом железнодорожного туннеля, который в окончательном виде будет состоять из двух веток железнодорожных путей (по одному в каждом направлении) и расположенной между ними служебной и аварийно-спасательной штольни. Эта функциональная концепция, аналогичная концепции Евротуннеля, позволит одновременно связать железнодорожные сети двух стран и обеспечить перегрузку автотранспорта на челночные поезда, курсирующие между двумя терминалами, один из которых будет находиться в Испании, а другой в Марокко. Основная протяженность сооружений, согласно нынешнему варианту проекта, составит 42 км между терминалами, в том числе 37,7 км в туннеле, из которых 27,7 км придется на туннель под морским дном.

Принятый за основу в 1996 году базовый вариант был облечен в форму первоначального предварительного проекта, который в 2007 году был обновлен с учетом новых геологических и геотехнических данных, а затем подвергнут анализу в рамках общей оценки проекта.

5. По причинам технико-экономического характера и с учетом результатов исследований в части разработки соответствующих аспектов базового решения в процессе строительства предусматривается в принципе соорудить со стороны Марокко подводную разведочную штольню протяженностью 17 км, необходимую для точного определения характеристик грунта на месте работ, оптимизации методов строительства и уточнения предварительных оценок стоимости и сроков завершения строительства туннеля. Для прокладки этой штольни потребуется разработать подробный предварительный проект.

6. На нынешнем этапе изысканий сохраняется неопределенность в отношении как геометрии жил, так и геомеханических характеристик их геологических формаций. Масштабы и уникальность проекта диктуют необходимость дальнейшего осуществления программы изысканий и дополнительных исследований.

II. Общие геостратегические рамки проекта

7. Принимая во внимание стратегическое географическое положение района реализации проекта представляется очевидным, что преимущества данного проекта выходят далеко за рамки просто сооружения трансграничного транспортного коридора и измеряются в совершенно иных масштабах.

8. На уровне прибрежных государств — Марокко и Испании — создание постоянно действующей связи является одной из важнейших частей программы развития сетей высокоскоростных железных и автомобильных дорог указанных стран. Непрерывность этих сетей позволит расширить и разнообразить спектр предлагаемых услуг, обеспечить регулярность их оказания и сократить время в пути. В перспективе оба государства также могут рассчитывать на значительный рост потенциального спроса на транспортные услуги.

9. В местном масштабе проект вписывается в более общую схему развития региона, в частности с точки зрения наращивания портовой инфраструктуры. Порты Танжер-Мед и Альхесирас находятся в процессе расширения и увеличения своей пропускной способности и, следовательно, претендуют на стратегическое место в международной транспортной сети. Реализация проекта способна повысить эффективность этих портовых сооружений, сделать их взаимодополняющими и стать настоящим ускорителем развития на местах. В силу этого проект может также стимулировать подъем марокканской и испанской экономики при условии, что будут предусмотрены сопутствующие меры стратегического характера.

10. В трансконтинентальном масштабе и на уровне Средиземноморского бассейна проект будет служить неразрывным и постоянным связующим звеном между транспортными системами Европы и двух указанных средиземноморских государств и в силу своего структуроформирующего характера стимулировать развитие инфраструктуры. Он станет важнейшим недостающим звеном транспортной системы на европейско-средиземноморском направлении. В этом

плане проект является частью глобальной стратегии развития системы грузопассажирских перевозок в Западном Средиземноморье, принятой по итогам огромной работы, проделанной в регионе европейско-средиземноморскими органами.

11. Подобная перспектива согласуется с глобальной стратегией развития европейско-средиземноморской транспортной системы, сформулированной в различных программах сотрудничества, в частности в Региональном плане действий в сфере транспорта на период 2014–2020 годов, утвержденном в марте 2015 года на Европейско-средиземноморском форуме по вопросам транспорта в Брюсселе, в программе Союза для Средиземноморья и в рамках сотрудничества, осуществляемого Группой Западного Средиземноморья по вопросам транспорта (5плюс5), которая выступает в поддержку создания комплексной сети мультимодальных перевозок и за налаживание взаимодействия между Европейским союзом и средиземноморскими партнерами.

12. В заключение следует отметить, что геостратегическая составляющая проекта и возможности развития сетей массовых перевозок, предоставляемые железнодорожным транспортом дальнего следования, являются серьезными доводами в пользу реализации проекта и привлечения к участию в нем международного сообщества.

III. Работа, проделанная в период 2013–2015 годов

13. После предыдущего заседания Совета в 2013 году, посвященного этому проекту, работа над проектом концентрировалась, с одной стороны, на всестороннем анализе результатов исследований и мероприятий, проведенных на предыдущих этапах, главные выводы по итогам которых освещаются в настоящем докладе, а с другой стороны, на тщательной подготовке плана работы для следующего этапа проработки проекта.

14. Кроме того, для организации работы над проектом и руководства этой работой правительства Королевства Испания и Королевства Марокко выдвинули своих представителей в состав смешанного межправительственного комитета, который контролирует осуществление данного проекта, а также назначили его сопредседателей из числа работников аппарата соответственно министерства развития Испании и министерства транспорта, оснащения и логистики Марокко. Это помогло активизировать сотрудничество между двумя исследовательскими организациями в оценке нынешнего состояния проекта и в подготовке нового плана работы.

15. Полезно напомнить о том, что в настоящее время предпочтительным вариантом проекта считается сооружение под водами пролива железнодорожного туннеля. Со строительной точки зрения, данный вариант представляется самым жизнеспособным, тем более что на сегодня накоплен богатый опыт прокладки таких туннелей и есть необходимые технологии. Вместе с тем, геологические условия и геотехнические характеристики грунтов на единственном маршруте через пролив, который считается наиболее оптимальным, указывают на то, что отобранный вариант требует дополнительного изучения. Выбор маршрута прохождения туннеля диктует топографическая конфигурация местности, которая является одной из особенностей физической географии пролива. Самое короткое расстояние между двумя континентами составляет пример-

но 14 км, однако данный участок является самым глубоководным — в отдельных местах глубина достигает 900 метров. Наиболее оптимальным по параметрам ширина-глубина является маршрут, начинающийся у населенного пункта Пунта Палома на испанской стороне и выходящий на марокканской стороне возле Рас Малабата. Его протяженность составляет 28 км, и он проходит на максимальной глубине 300 метров. До начала строительства планируется проложить разведочную штольню, необходимую для точного определения характеристик грунта, оптимизации методов строительства и уточнения затрат на строительство и сроков строительства туннеля.

16. К числу основных мероприятий технического характера, проведенных в последнее время, относятся:

16.1 Изучение физической среды посредством:

- проведения геодезических измерений по обе стороны пролива и обработки информации, поступающей с установленных в этой зоне постоянных GPS-станций;
- корректировки геологических карт северного и южного побережий и обновления геологических данных;
- продолжения исследовательских и экспериментальных работ в Тарифе;
- проведения дополнительных геотехнических исследований флишей и брекчий;
- замера параметров морских течений в проливе и разработки программ для их прогнозирования; и
- проведения сейсмотектонических исследований и изучения сейсмичности.

16.2 Решение инженерно-технических вопросов, в том числе:

- дача оценки первоначальному предварительному проекту базового варианта решения и изучение воздействия проекта на окружающую среду;
- углубленные исследования эксплуатационных характеристик и пропускной способности;
- более глубокое исследование геомеханических характеристик брекчий; и
- продолжение разработки тоннелепроходческих комплексов.

16.3 Учет социально-экономических последствий посредством:

- дачи оценки и изучения некоторых аспектов спроса как части анализа прогнозируемых объемов перевозок;
- изучения юридических аспектов;
- анализа социально-экономических последствий осуществления проекта для соответствующих регионов;
- отслеживания социально-экономических параметров и транспортных потоков по маршруту Европа-Африка на основе данных ежегодных статистических докладов;

- ведения с 1982 года массива данных о транспортных потоках в районе пролива, что позволяет выстроить хронологический ряд за более чем 20 лет.

17. Вместе с тем, каким бы перспективным ни было техническое решение проекта, его значение нельзя сводить лишь к созданию инфраструктуры, связывающей два континента. Проект также предназначен для предоставления услуг самым широким слоям населения разных стран. Поэтому крайне важно четко сформулировать, какие транспортные услуги будут предлагаться и в чем заключается их преимущество. Анализ мегапроектов и трансграничных объектов содержит яркие примеры преимуществ, связанных с реализацией проектов такого масштаба.

IV. Привлечение институциональных субъектов

18. На фоне активизации обменов товарами и услугами и роста мобильности в международном масштабе к реализации проекта проявляет интерес обширный межконтинентальный регион Европы и Африки, интерес, который выходит за пределы зоны его территориального охвата. Проект является своего рода стратегической отправной точкой, особенно в плане экономической интеграции, и призван способствовать устойчивому развитию региона в долгосрочной перспективе.

19. В силу комплексного характера проекта и его экономических и финансовых последствий его будет трудно реализовать только силами двух стран, выдвинувших эту инициативу. Сегодня во исполнение соответствующих резолюций Совета в проекте уже принимают участие институциональные субъекты. Данная инициатива должна получить дальнейшее развитие и встретить поддержку у всех потенциальных партнеров, способных принять непосредственное или опосредованное участие в работе на различных этапах осуществления проекта.

20. Консультации между международными субъектами и их взаимодействие друг с другом в принятии решений должны подкрепляться их участием в усилиях по оказанию поддержки проекту, в том числе финансовой. В пользу такого участия говорят сильная геостратегическая составляющая проекта, его значение для экономики региона, его общемировое значение и его большой вклад в разработку и совершенствование методов строительства подземных сооружений, однако в порядке компенсации за такое участие партнерам должно быть предоставлено право контролировать работы вместе с обязанностью отвечать за их последствия.

21. Такой богатый международный контекст подчеркивает евро-средиземноморский характер проекта и территориальный размах его социально-экономических последствий и, таким образом, оправдывает участие в его разработке Европейской комиссии и других региональных организаций.

21.1 Европейский союз, который присоединился к реализации проекта, следует рассматривать в качестве одного из приоритетных партнеров. В этом плане особый интерес среди институциональных субъектов с точки зрения налаживания евро-средиземноморского сотрудничества представляет Европейско-

средиземноморский форум по вопросам транспорта¹, поскольку на базе именно этого механизма будет сформирована транссредиземноморская транспортная система. 25 марта в Брюсселе был принят Региональный план действий для средиземноморского региона (на 2014–2020 годы). Составлен первоначальный график первоочередных направлений работы по наращиванию регионального потенциала. Кроме того, Форум должен предложить предварительный план развития транссредиземноморской транспортной системы, который будет принят на конференции министров транспорта государств — членов Союза для Средиземноморья. Этот план будет предложен для включения в решение № 1315/2013 Европейского союза по развитию трансевропейской транспортной системы в качестве основы для определения средиземноморскими партнерами Европейского союза общих направлений развития транссредиземноморской транспортной системы. Включение плана позволит Европейскому союзу формализовать свою позицию по вопросу объединения двух транспортных систем и добиться слаженности подходов к развитию транспортных связей не только на территории Европейского союза, но и с его соседями. Интересно отметить, что создание центральной комплексной сети мультимодальных перевозок 5 плюс 5 рассматривается как неотъемлемая часть работы по развитию транссредиземноморской транспортной системы, а сам проект как один из компонентов этой сети.

21.2 Участники второй конференции министров транспорта стран Средиземноморья, которая состоялась в Брюсселе 14 ноября 2014 года и которую организовал Союз для Средиземноморья в рамках евро-средиземноморского сотрудничества в области транспорта, обратили особое внимание на необходимость формирования комплексной сети мультимодальных перевозок, главная задача которой должна заключаться в активизации обменов между Европейским союзом и средиземноморскими партнерами и в укреплении связей между транссредиземноморской транспортной системой и трансевропейской транспортной сетью в том, что касается морских автомагистралей, логистики, аэропортов и сухопутных маршрутов. Министр транспорта, оснащения и логистики Марокко и министр развития Испании в своих выступлениях на конференции в Брюсселе подчеркивали, что проект полностью созвучен целям, одобренным на этой конференции и состоящим в объединении средиземноморской транспортной системы с трансевропейской транспортной сетью для обеспечения их взаимодействия и, таким образом, развития сотрудничества в транспортном секторе всего Средиземноморья.

21.3 Группа министров транспорта стран Западного Средиземноморья (5+5)², перед которой поставлена задача развивать сотрудничество в области транспорта в регионе Западного Средиземноморья, располагает всеми возможностя-

¹ В состав участников Европейско-средиземноморского форума по вопросам транспорта входят представители руководства отделов мобильности и транспорта и добрососедства и расширения Европейской комиссии, Союза для Средиземноморья, министерств транспорта, средиземноморских партнеров и государств — членов ЕС и ассоциированных с ним организаций, таких как Группа министров транспорта стран Западного Средиземноморья 5 плюс 5/Центр транспортных исследований Западного Средиземноморья, САМ, ЭСКЗА, а также Международного института финансов (ЕИБ, ВБ, ЕБРР и т.д.).

² В состав Группы министров транспорта стран Западного Средиземноморья 5 плюс 5 входят министры транспорта Алжира, Испании, Италии, Ливии, Мавритании, Мальты, Марокко, Португалии, Туниса и Франции.

ми, чтобы объективно оценить степень заинтересованности стран, имеющих непосредственное отношение к проекту. Группа экспертов, чья работа координируется техническим секретариатом Группы Западного Средиземноморья по вопросам транспорта 5 плюс 5 (на базе Центра транспортных исследований Западного Средиземноморья), обеспечивает контроль за реализацией инициатив, с которыми выступают министерства, и определяет приоритетные направления сотрудничества. На 18-м совещании, состоявшемся в Барселоне, в состав Группы вошли представители обеих исследовательских организаций. Руководители этих организаций вместе с представителями марокканского и испанского департаментов транспорта участвовали в работе совещаний, проведенных в 2014 и 2015 годах, по итогам которых проект был включен в состав базовой сети мультимодальных перевозок 5 плюс 5, а впоследствии принят на восьмой конференции министров стран — членов Группы 5 плюс 5, состоявшейся в Лиссабоне 22 октября 2014 года. Кроме того, в заявлении по итогам этой конференции содержалось первое упоминание о проекте, а группе экспертов и техническому секретариату Группы 5 плюс 5, было поручено осуществлять мониторинг мер, принимаемых Испанией и Марокко для реализации проекта.

22. В заключение следует отметить, что целью проекта является формирование евро-средиземноморской комплексной системы мультимодальных перевозок и стимулирование грузопассажирских потоков, развитие торговых связей и активизация делового сотрудничества между всеми средиземноморскими партнерами и Европейским союзом для создания стратегически важного сухопутного транспортного коридора между будущей транссредиземноморской транспортной системой (TMN-T) и трансевропейской транспортной сетью (TEN-T). Даже с учетом того, что на реализацию проекта уйдет не один год, само существование проекта может иметь мобилизующий и структуроформирующий эффект во всем Средиземноморье.

V. Будущая работа

23. Обе исследовательские организации подготовили план работы, который после его утверждения смешанным комитетом в течение следующих трех лет, в принципе, будет служить руководством в работе этих организаций над реализацией целей и задач проекта на основе использования результатов предыдущих исследований и имеющихся на сегодня соответствующих данных анализа. Исследовательская работа должна и далее предусматривать корректировку/обновление достигнутых результатов.

24. На этапе разработки проекта его анализ должен строиться исходя из двух следующих совпадающих основных моментов: технических преимуществ сооружения туннеля через Гибралтарский пролив, с одной стороны, и функциональной совместимости оптимизированной транспортной системы по обе стороны пролива, с другой. Предлагаемый план работы предусматривает полностью индивидуализировать эти два аспекта, чтобы в конечном итоге выработать единую концепцию сооружения в его различных аспектах.

25. Планом работы предполагается сосредоточиться в первую очередь на выполнении главной задачи — проведении технико-экономического обоснования целесообразности сооружения под проливом железнодорожного тоннеля. По-

этому в соответствии с планом по первоначальному предварительному проекту строительства туннеля должна быть представлена обновленная информация, как техническая, так и проектная, и информация о распределении транспортных потоков, которая в максимальной степени обеспечивала бы учет всех замечаний, высказанных по итогам общей оценки проекта, а также вся другая имеющаяся информация. Необходимо построить разведочную штольню для выемки грунта во флишах и брекчиях. В этой связи целесообразно еще раз обсудить и проанализировать характеристики штольни, уточнить цели и задачи ее строительства и объем работ, в том числе стоимостной. Поэтому планом работы предусматривается проведение технико-экономического обоснования сооружения штольни на более высоком по сравнению с предварительным проектом уровне детализации.

26. Обе исследовательские организации планируют продолжить буровые и разведочные работы в море, в том числе геотехнические исследования в прибрежных районах. Планируется также вновь опробовать метод наклонно-направленного бурения и в будущем провести подводное горизонтальное бурение на большое расстояние. Планом работы также предусматривается продолжить анализ информации об объекте и его физических характеристик, а также развивать сотрудничество между научно-исследовательскими институтами обеих стран и потенциальными партнерами.

27. К числу наиболее насущных задач проекта относятся прогнозирование и исследование будущих условий его функционирования. Именно благодаря исследованиям можно будет дать оценку многим аспектам целесообразности его реализации, в частности социально-экономической обоснованности, финансовой стабильности и политической и социальной составляющим. Такой подход обуславливает необходимость систематического отслеживания ситуации в районе пролива и прилегающих районах, прогнозирования объемов перевозок и разработки соответствующих технологий. Изучению будущих условий функционирования проекта можно придать более адресный характер, если сориентировать его на определение и разработку сопутствующих и обустроочных мер, позволяющих обеспечить окончательную интеграцию проекта как на уровне транспортных сетей, так и в ближайшую территориальную и экономическую среду. Вот почему планом работы предусматривается проведение серии исследований в области комплексного обустройства и развития зоны пролива и создание благоприятных условий для реализации проекта в этой зоне. Превращение районов по обе стороны пролива в экономически конкурентные полюса значительно повысило бы шансы на осуществимость проекта. В этом отношении внимания заслуживают такие моменты, как совершенствование транспортной системы и обеспечение ее интероперабельности посредством создания необходимой инфраструктуры и развития грузовых перевозок, а также посредством формирования платформ комбинированных перевозок в сотрудничестве с компетентными организациями двух стран. Такое развитие событий в зоне пролива позволит сконцентрировать транспортные потоки, улучшить организацию работы транспорта, повысить эффективность использования различных видов транспорта и обеспечить основу для его развития в соответствии с современными требованиями. Коротко говоря, потребуются реализовать все преимущества, связанные с доступностью и привлекательностью зоны пролива, что станет убедительным доводом в пользу реализации проекта.

28. Предлагаемый план работы состоит из пяти частей и календарного плана мероприятий с указанием сроков, стоимости и способов их реализации. Ниже перечисляются все пять частей плана:

- a) информация об объекте;
- b) инженерный и природоохранный аспекты;
- c) социально-экономическое положение и доступность и привлекательность зоны пролива;
- d) внешние связи; и
- e) продолжение работы над проектом и общая оценка проекта.

29. В соответствии с частью «Информация об объекте» предусматривается:

- продолжать активно сотрудничать с соответствующими научно-исследовательскими институтами и университетами обеих стран, в частности в получении самых различных данных о районе пролива (в том числе научных, геодезических, альтиметрических и данных прогнозирования морских течений);
- провести исследование в области разработки методологии геотехнических изысканий посредством морского бурения брешей и предварительной прокладки подводной разведочной штольни; и
- провести исследование в области методологии наклонно-направленного бурения и предусмотреть возможность проведения по завершении осуществления плана работы подводного горизонтального бурения на большое расстояние.

30. Что касается «Инженерных и природоохранных аспектов», то по результатам реализации в 2007 году первичного предварительного проекта 1996 года был сделан вывод, согласно которому получение дополнительных геотехнических данных методом морского бурения сопряжено с большими трудностями и расходами, поэтому единственным способом, позволяющим прийти к окончательному выводу относительно целесообразности сооружения туннеля, является прокладка разведочной штольни через две проходящие по дну пролива жилы, способ, который в соответствии с предлагаемым планом работы требует тщательного анализа. Кроме того, по результатам общей оценки была высказана идея строительства одноствольного сооружения, что послужило основанием для проведения нового исследования технико-эксплуатационных характеристик туннеля. Поэтому в соответствии с инженерной и природоохранной составляющими плана предполагается существенно активизировать работу по технико-экономическому обоснованию создания постоянно действующей связи через Гибралтарский пролив и уточнению технического определения проекта исходя из знаний и опыта, которые уже накоплены и/или будут накоплены по результатам научных изысканий в следующих областях:

- уточнение стоимостного объема и сроков строительства туннеля;
- определение твердости проходимости пород в месте прокладки туннеля;
- продолжение разработки тоннелепроходческих комплексов;

- новое исследование эксплуатационных характеристик, пропускной способности и предложения услуг;
- дополнительное изучение характеристик разведочной штольни.

По завершении осуществления плана работы ставится задача разработать первоначальный предварительный проект (вместе с его эксплуатационной системой) и, возможно, проект строительства разведочной штольни.

31. Работу по направлению «Социально-экономическое положение и доступность и привлекательность зоны пролива» в принципе следует рассматривать как перспективную и подготовительную, а не как сопутствующую проекту или осуществляемую в его развитие. Что касается предлагаемых мероприятий, то результаты предыдущих прогнозов объема перевозок и последствий реализации проекта для региона говорят о том, что эти мероприятия должны быть тщательно продуманы и проработаны. Усилия должны быть сосредоточены в первую очередь на прогнозировании и разработке различных сценариев осуществления проекта, учитывая, что в последние годы экономический и социальный кризисы заметно сказались на тенденциях, которые еще какое-то время назад представлялись устойчивыми. Поэтому предлагается проделать следующую работу:

- продолжать отслеживать социально-экономическое положение района пролива;
- обновить данные прогнозирования объема перевозок;
- подготовить исследование перспективности и стоимостных и иных характеристик реализуемых вариантов;
- определение всех мер, осуществление которых может повысить привлекательность двух регионов по обе стороны Гибралтарского пролива и обеспечить оптимальную и эффективную работу транспорта;
- определение мер по сопровождению данного проекта по управлению его зоны влияния и развитию этой зоны;
- анализ возможностей, открывающихся в связи с созданием постоянной связи для транспортировки различных товаров сверх обычной номенклатуры грузопассажирских перевозок; и
- исследование юридических, социально-экономических и транспортных аспектов.

32. На направлении «Внешние связи» целью работы является демонстрация региональных и межконтинентальных преимуществ реализации проекта по созданию постоянно действующей связи через Гибралтарский пролив. Речь идет об аналитической и практической работе, призванной заострить внимание на наиболее конструктивных аспектах проекта на трансконтинентальном уровне. Геостратегический характер проекта делает необходимым участие в нем, его поддержку и вовлечение в него со стороны международных организаций, особенно в том, что касается финансирования первых этапов проекта. Для этого необходимо:

- обеспечить равномерное распределение выгод от реализации проекта;

- заручиться поддержкой проекта со стороны максимально широкого числа партнеров (в том числе региональных и международных организаций, научных и деловых кругов);
- способствовать интеграции проекта в международные программы европейских и средиземноморских организаций;
- определить ближайшие конкретные сроки, когда проект может пройти сертификацию у международных организаций; и
- определить механизмы финансирования и потенциальных инвесторов.

33. Продолжение работы над проектом и общая оценка проекта должны обеспечить механизм для руководства дальнейшей аналитической деятельностью и координации и оценки работы, проделанной на ее различных направлениях, вместе с оценкой достигнутых результатов. По завершении реализации плана работы будет подготовлен сводный доклад с обобщением результатов технико-экономических исследований. Публикация доклада подведет итог проделанной работе и будет способствовать наделению смешанного комитета полномочиями на дальнейшую разработку проекта.

VI. Выводы

34. Нынешний анализ проекта строится на следующих двух факторах:

- а) на технических преимуществах создания постоянно действующей связи через Гибралтарский пролив;
- б) на преимуществах взаимодополняемости работы оптимизированных транспортных систем по обе стороны пролива.

С учетом этих двух факторов необходимо определить общие требования к проекту во всех его различных аспектах.

В свете всего вышесказанного требуется достигнуть конкретных результатов, которые способствовали бы принятию решений по дальнейшей работе над проектом, имеющим настолько большое значение.