



---

**Сессия 2017 года**

28 июля 2016 года — 27 июля 2017 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 ходе работы над проектом создания постоянно действующей связи Европа — Африка через Гибралтарский пролив, подготовленный 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 совместно провести технико-экономическое обоснование целесообразности реализации данного проекта. Впоследствии Совет регулярно поручал обеим региональным комиссиям — европейской и африканской — следить за исследованиями, связанными с этим 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 2015–2017 годов, и предложениях по программе на 2017–2019 годы**

*Резюме*

В настоящем докладе, подготовленном совместно Европейской экономической комиссией и Экономической комиссией для Африки в соответствии с резолюцией 2015/21 Совета от 22 июля 2015 года, содержится краткая информация о работе над проектом создания постоянной действующей связи Европа — Африка, проделанной двумя исследовательскими организациями: «Сосьедад эспаньола де эстудиос пара ла комуникасьон fija а трaвeс дель Эстрeчo де Хибралтар» (Sociedad Española de Estudios para la Comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar) и «Сосьете националь д'этюд дю Детруа де Жибралтар» (Société nationale d'études du détroit de Gibraltar).

Этап 2015–2017 годов был посвящен подготовке обновленного технико-экономического обоснования проекта и нового плана работы. Он включал:

- обзор анализа технических решений и данных об объекте;
- отслеживание и анализ данных о пассажирских и грузовых перевозках между странами Европейского союза и странами Магриба;
- обновление прогнозов в отношении спроса и предполагаемого режима эксплуатации будущей инфраструктуры;
- включение проекта в центральную сеть мультимодальных перевозок Группы по вопросам транспорта в Западном Средиземноморье (5+5) на проведенном в Лиссабоне 22 октября 2014 года совещании министров транспорта стран — членов Группы, поручивших Группе экспертов и Техническому секретариату Группы 5+5 контролировать ход работы по проекту, осуществляемой Испанией и Марокко;
- принятие правительствами Марокко и Испании обязательства в отношении осуществления проекта по созданию постоянно действующей связи в ходе одиннадцатого испано-марокканского заседания высокого уровня, прошедшего в Мадриде 5 июня 2015 года, и в подписанном меморандуме о взаимопонимании в вопросах транспорта.

На 2017–2019 годы запланировано проведение исследований и технических изысканий в целях доработки технически осуществимого, экономически выгодного и рентабельного решения с учетом необходимости рационального распределения времени и соблюдения сроков. Предусмотрено также проведение информационно-разъяснительной работы, посвященной проекту, с международными и финансовыми учреждениями.

---

## Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение .....	4
II. Общие геостратегические рамки проекта .....	5
III. Работа, проделанная в период 2015–2017 годов .....	6
IV. Привлечение институциональных субъектов .....	8
V. Будущая работа .....	10
VI. Выводы .....	13

## I. Введение

1. С 1981 года Экономический и Социальный Совет раз в два года проводит оценку хода разведочных работ и исследований, ведущихся в рамках проекта по созданию постоянной связи Европа-Африка через Гибралтарский пролив, на основе информации, полученной благодаря сотрудничеству между двумя исследовательскими организациями, которым поручено вести работу над проектом, и исполнительными секретарями Европейской экономической комиссии и Экономической комиссии для Африки. В ходе своей июльской сессии 2015 года Экономический и Социальный Совет рассмотрел доклад о ходе работы, представленный двумя вышеупомянутыми комиссиями.

2. Настоящий доклад подготовлен в сотрудничестве с двумя исследовательскими организациями, работающими над проектом, с целью продолжить активный обзор хода исследований и представить Совету соответствующую информацию на его сессии 2017 года. Доклад содержит, во-первых, обзор работы, проделанной в 2015–2017 годах, и, во-вторых, краткое описание основных мероприятий в рамках проекта, запланированных на 2017–2019 годы.

3. Следует напомнить, что целью проекта является проведение Испанией и Марокко совместных исследований по вопросам сооружения транспортного коридора, который соединит противоположные берега Гибралтарского пролива, что даст толчок развитию испано-марокканского сотрудничества, поможет создать единое экономическое европейско-средиземноморское пространство и сформировать крупнейший транспортный узел в рамках комплексной евроафриканской сети наземных перевозок. Речь идет о превращении Гибралтарского пролива в отвечающий требованиям безопасности, скорости и природосбережения транспортный коридор, по которому будут осуществляться грузовые и пассажирские перевозки между Европой и Африкой. Исследования по проекту ведутся в соответствии с двусторонними соглашениями, которые были подписаны правительствами Марокко и Испании 24 октября 1980 года и, соответственно, 27 сентября 1989 года и в которых стороны договорились рассмотреть целесообразность реализации проекта по созданию постоянно действующей связи через Гибралтарский пролив на основе принципа равного распределения финансовых издержек и под руководством постоянного совместного межправительственного комитета, а также при содействии со стороны двух государственных исследовательских организаций: «Сосьедад эспаньола де эстудиос пара ла комуникасьон fija а травес дель Эстречо де Хибралтар» (Sociedad Española de Estudios para la Comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar, или СЕКЕГСА) со штаб-квартирой в Мадриде и «Сосьете националь д'этюд дю Детруа де Жибралтар» (Société nationale d'études du détroit de Gibraltar, или СНЕД) со штаб-квартирой в Рабате.

4. Достижение прогресса в осуществлении этого проекта потребовало многолетних исследований, а также тесного сотрудничества между Марокко и Испанией при посредничестве СНЕД и СЕКЕГСА, взаимодействия с научно-техническими и исследовательскими институтами и привлечения специалистов всемирно известных исследовательских учреждений. Для определения территориального охвата будущего транспортного коридора через Гибралтарский пролив исследования проводились в различных областях и с применением различных подходов (геология, океанография, сейсмика, инженерные изыскания и социально-экономическая информация). В 1995 году, после проведения ряда предварительных исследований, посвященных многостороннему анализу различных вариантов реализации проекта (мост на фиксированных опорах; мост на плавучих опорах; тоннель, проложенный по морскому дну; погружной плавучий тоннель; тоннель, пробитый в скале), в качестве базового варианта было

решено провести железнодорожный тоннель под морским дном. Эта функциональная концепция, аналогичная концепции Евротоннеля, позволит одновременно связать железнодорожные сети двух стран и обеспечить перегрузку автотранспорта на челночные поезда, курсирующие между двумя терминалами, расположенными в Испании и Марокко.

## II. Общие геостратегические рамки проекта

5. Создание постоянной связи через Гибралтарский пролив может внести весомый вклад в достижение равновесия в регионе и обеспечение его экономического роста. Благодаря своему уникальному географическому местоположению этот канал постоянно действующей связи станет местом пересечения европейских и африканских транспортных сетей и, соответственно, будет способствовать передвижению людей и товаров между Европой и Африкой, что существенно повлияет на стратегию развития транспорта в Западном Средиземноморье.

6. Учитывая стратегическое географическое положение района реализации проекта, очевидно, что цели и задачи проекта выходят далеко за рамки простого сооружения трансграничного транспортного коридора и измеряются в совершенно иных масштабах.

7. На уровне прибрежных государств — Марокко и Испании — создание постоянно действующей связи является одним из важнейших компонентов программы развития сетей высокоскоростных железных и автомобильных дорог. Время в пути между двумя терминалами будет составлять не более 30 минут, что сопоставимо с длительностью поездки на городском или пригородном общественном транспорте. С другой стороны, высокоскоростные поезда — активно развивающийся вид транспорта как в Испании, так и в Марокко, — имеют огромный потенциал как средство быстрого сообщения между двумя странами. Непрерывность этих сетей позволит расширить и разнообразить спектр предлагаемых услуг, обеспечить регулярность их оказания и сократить время в пути. Кроме того, обе страны смогут получить выгоду от потенциального роста спроса на транспортные услуги.

8. В местном масштабе проект вписывается в общую концепцию развития региона, включая, в частности, развитие портов. В настоящее время в портах Танжер-Мед и Альхесирас ведутся работы с целью расширить их и увеличить их пропускную способность, что позволит им претендовать на стратегическое место в международной транспортной сети. Реализация проекта может повысить эффективность и техническую совместимость этих портовых сооружений и стать настоящим ускорителем развития на местах.

9. В трансконтинентальном масштабе и на уровне Средиземноморского бассейна проект позволит создать прочное и стабильное связующее звено между транспортными системами Европы и средиземноморских государств и в силу своего структурообразующего характера может стимулировать развитие инфраструктуры региона. Он восполнит важнейшее недостающее звено в транспортной системе на европейско-средиземноморском направлении. В этом плане проект является частью общей стратегии развития транспортной системы Западного Средиземноморья, над которой в регионе активно работают многочисленные европейско-средиземноморские структуры.

10. Такая роль проекта вписывается в общую стратегию развития европейско-средиземноморской транспортной системы, реализуемую в рамках различных программ сотрудничества, включая, в частности, Региональный план дей-

ствий в сфере транспорта для средиземноморского региона на 2014–2020 годы, утвержденный на Европейско-средиземноморском форуме по вопросам транспорта в марте 2015 года в Брюсселе, программу Союза для Средиземноморья и сотрудничество по линии Группы по вопросам транспорта в Западном Средиземноморье (5 + 5), — в рамках всех этих инициатив особое внимание уделяется необходимости создания комплексной европейско-средиземноморской сети мультимодальных перевозок в целях активизации обменов между Европейским союзом и средиземноморскими партнерами.

11. 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. Учитывая географический охват проекта и его потенциал с точки зрения содействия развитию, он может привлечь международные инвестиции и технологии.

### **III. Работа, проделанная в период 2015–2017 годов**

12. Работа, проделанная после предыдущего заседания Совета, посвященного данному проекту, в 2015 году, включала, во-первых, всесторонний анализ результатов ранее проведенных исследований и мероприятий, на основе которых подготовлен настоящий доклад, и, во-вторых, налаживание активного сотрудничества между двумя отвечающими за проект организациями в целях подготовки подробного плана дальнейших исследований.

13. Что касается организационных вопросов и управления проектом, то правительства Испании и Марокко назначили членов и сопредседателей Смешанного межправительственного комитета, обеспечивающего надзор за осуществлением проекта, а также председателей двух работающих над проектом исследовательских организаций. Это помогло укрепить сотрудничество между этими структурами в области оценки хода работы над проектом и подготовки нового плана работы.

14. Стоит напомнить о том, что в настоящее время предпочтительным базовым решением считается сооружение железнодорожного тоннеля под дном пролива. Выбор маршрута прохождения тоннеля диктует топографическая конфигурация местности, которая представляет собой одну из особенностей физической географии пролива. Самое короткое расстояние между двумя континентами составляет примерно 14 км, однако данный участок является самым глубоководным — в отдельных местах глубина достигает 900 метров. Оптимальным по параметрам ширины и глубины является маршрут, начинающийся у населенного пункта Пунта-Палома на испанской стороне и заканчивающийся 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 длиной в 17 км, что необходимо для точного определения характеристик грунта, оптимизации методов строительства и уточнения затрат на строительство и сроков строительства тоннеля.

15. Общая протяженность конструкции в соответствии с нынешним вариантом реализации проекта будет составлять 42 км между терминалами, включая тоннель длиной 37,7 км, из которых 27,7 км будут проходить под морским дном. Первоначальный предварительный проект утвержденного в 1996 году базового решения был обновлен в 2007 году на основе новых геологических и

геотехнических данных, а затем проанализирован в рамках общей оценки проекта.

16. Вместе с тем, учитывая сложные геологические условия и геотехнические характеристики грунтов на единственном оптимальном с практической точки зрения маршруте через пролив, для осуществления базового решения потребуются провести дополнительные геотехнические изыскания с целью уточнить геометрию жил и геомеханические характеристики их геологических формаций. Необходимость дальнейших изысканий и дополнительных исследований обусловлена также масштабами и уникальностью проекта.

17. К числу основных мероприятий технического характера, проведенных к настоящему времени, относятся:

- a) изучение физической среды посредством:
  - проведения геодезических измерений по обе стороны пролива и обработка информации, поступающей с установленных в этой зоне постоянных станций GPS (системы глобального позиционирования);
  - корректировки геологических карт северного и южного побережий и обновления соответствующих геологических данных;
  - проведения исследований и продолжения экспериментальных работ в Тарифе;
  - анализа и синтеза геотехнической информации о флишах и брекчиях;
  - проведения лабораторных исследований и сопоставления полученных данных с результатами практических испытаний;
  - испытания литологических формаций в Гибралтарском проливе на абразивность;
  - замера параметров морских течений в проливе и использования программ для их прогнозирования;
  - проведения сейсотектонических исследований и изучения сейсмичности;
  - сотрудничества с научными учреждениями в регионе;
- b) решение инженерно-технических вопросов, в том числе:
  - оценка первоначального предварительного проекта базового решения и изучение воздействия проекта на окружающую среду;
  - новые и углубленные исследования эксплуатационных характеристик и пропускной способности;
  - углубленный анализ геомеханических характеристик брекчий;
  - отслеживание новых разработок в области конструкции тоннелепроходческих комплексов и сооружения крупных тоннелей;
- c) обеспечение учета социально-экономических последствий посредством:
  - оценки и пересмотра некоторых аспектов формирования спроса в рамках анализа прогнозируемых объемов перевозок;
  - изучения конкретных юридических аспектов;

- анализа социально-экономических последствий осуществления проекта для соответствующих регионов;
- отслеживания социально-экономических параметров и сбора и анализа данных о транспортных (грузовых и пассажирских) потоках по маршруту Европа-Африка на основе представляемых ежегодно статистических докладов, что позволило выстроить хронологический ряд за период продолжительностью более 20 лет;
- анализа возможностей, открывающихся в связи с созданием постоянно действующей связи, помимо возможностей, связанных с перевозкой пассажиров и товаров (энергоснабжение и линии связи).

18. Вместе с тем, несмотря на технический масштаб проекта, его значение нельзя сводить лишь к созданию инфраструктуры, связывающей два континента. Проект призван также обеспечить обслуживание системы межконтинентальных транспортных перевозок и оказание услуг большому числу людей в разных странах. В связи с этим очень важно точно определить преимущества от реализации проекта и последствия его осуществления. Анализ других мегапроектов и проектор создания трансграничной инфраструктуры содержит наглядные примеры преимуществ, связанных с реализацией проектов такого масштаба.

#### **IV. Привлечение институциональных субъектов**

19. На фоне активизации обменов товарами и услугами и роста мобильности в международном масштабе к реализации проекта проявляет интерес обширный межконтинентальный регион Европы и Африки, не ограничивающийся зоной его территориального охвата. Проект, являясь своего рода стратегической отправной точкой региональной экономической интеграции, будет способствовать обеспечению устойчивого развития и стабильности в регионе в долгосрочной перспективе.

20. В силу комплексного характера проекта и его экономических и финансовых последствий его трудно будет реализовать силами лишь тех двух стран, которые выдвинули эту инициативу. Во исполнение соответствующих резолюций Совета в проекте уже участвуют различные институциональные субъекты. Данная инициатива должна получить дальнейшее развитие и получить поддержку всех потенциальных партнеров, способных принять непосредственное или опосредованное участие в работе на различных этапах осуществления проекта.

21. Консультации между международными субъектами и их взаимодействие друг с другом должны подкрепляться оказанием ими совместной поддержки проекту, в том числе финансовой. Сильная геостратегическая составляющая проекта, его значение для экономики региона и его международное значение оправдывают вполне такой вклад, и такой вклад естественным образом предполагает право партнеров участвовать в принятии решений и их соответствующие обязанности.

22. Этот богатый международный контекст демонстрирует европейско-средиземноморский характер проекта и территориальный размах его потенциальных социально-экономических последствий и, таким образом, оправдывает участие в его разработке Европейской комиссии и других региональных организаций.

23. Европейский союз, участвующий в реализации проекта, следует рассматривать в качестве одного из приоритетных партнеров. В этом плане с точки зрения привлечения внимания к проекту по созданию постоянной связи особый интерес среди всех форм регионального сотрудничества представляет Европейско-средиземноморский форум по вопросам транспорта, поскольку именно на базе этого механизма будет сформирована транссредиземноморская транспортная система<sup>1</sup>. На Европейско-средиземноморском форуме по вопросам транспорта, проведенном 25 марта 2015 года в Брюсселе, был принят Региональный план действий для средиземноморского региона на 2014–2020 годы. Кроме того, Форум предложит предварительный план развития транссредиземноморской транспортной сети (ТСС-Т), который впоследствии должен быть утвержден Конференцией министров транспорта государств — членов Союза для Средиземноморья. Этот план будет предложен для включения в регламент (EU) № 1315/2013 о руководящих принципах Европейского союза, касающихся развития трансевропейской транспортной сети (ТЕС-Т) в качестве основы для рекомендуемого расширения трансевропейской транспортной сети и ее интеграции с транспортными системами средиземноморских партнеров Европейского союза. Включение данного плана позволит Европейскому союзу формализовать свою позицию по вопросам объединения двух вышеупомянутых транспортных сетей и добиться слаженности подходов к развитию внутренних и внешних транспортных систем. Интересно отметить, что проект по созданию постоянно действующей связи Европа-Африка рассматривается как неотъемлемая часть работы по развитию ТЕС-Т.

24. Что касается вопросов европейско-средиземноморского сотрудничества в области грузопассажирских перевозок, то участники Конференции министров транспорта стран Средиземноморья, состоявшейся 14 ноября 2014 года в Брюсселе, и Конференции министров, приуроченной к проведению дней трансевропейской транспортной сети и состоявшейся 21 июня 2016 года в Роттердаме (Нидерланды), подчеркнули необходимость создания комплексной системы мультимодальных перевозок, главная задача которой заключается в активизации обмена между Европейским союзом и его средиземноморскими партнерами. Проект по созданию постоянной связи полностью соответствует утвержденным Конференцией министров целям, состоящим в объединении средиземноморской и трансевропейской транспортных сетей в целях обеспечения их совместимости и, таким образом, развития регионального сотрудничества в транспортном секторе всего Средиземноморья.

25. Группа министров транспорта стран Западного Средиземноморья (5+5)<sup>2</sup>, задачей которой является развитие сотрудничества в области транспорта в регионе Западного Средиземноморья, располагает всеми возможностями для того, чтобы объективно оценить степень заинтересованности стран, имеющих непосредственное отношение к проекту, и стимулировать их интерес. Группа экспертов, работу которой координирует Технический секретариат Группы по вопросам транспорта стран Западного Средиземноморья 5+5 (на базе Центра

<sup>1</sup> В число участников Европейско-средиземноморского форума по вопросам транспорта входят представители директоров мобильности и транспорта (DG MOVE) и добрососедства и расширения (DG NEAR) Европейской комиссии, Союз для Средиземноморья, представители министерств транспорта средиземноморских стран-партнеров и государств — членов ЕС и ассоциированных с ним организаций, таких как Группа по вопросам транспорта стран Западного Средиземноморья (5 + 5)/Центр транспортных исследований Западного Средиземноморья, САМ, ЭСКЗА, а также международных финансовых институтов (ЕИБ, ВБ, ЕБРР и др.).

<sup>2</sup> В состав Группы по вопросам транспорта стран Западного Средиземноморья 5+5 входят министры транспорта Алжира, Испании, Италии, Ливии, Мавритании, Мальты, Марокко, Португалии, Туниса и Франции.

транспортных исследований Западного Средиземноморья), обеспечивает контроль за реализацией инициатив, с которыми выступают министерства, и определяет приоритетные направления сотрудничества. На 18-м совещании, состоявшемся 4 июля 2013 года в Барселоне, Испания, в состав Группы вошли представители обеих исследовательских организаций. Представители этих организаций вместе с представителями марокканского и испанского департаментов транспорта принимали участие в совещаниях, которые проводились в 2014 и 2015 годах и по итогам которых проект был включен в базовую сеть мультимодальных перевозок 5+5 и впоследствии утвержден на восьмой Конференции министров стран — членов Группы 5+5, состоявшейся 22 октября 2014 года в Лиссабоне. Кроме того, в итоговом заявлении Конференции министры стран — членов Группы Западного Средиземноморья по вопросам транспорта 5+5 поручили группе экспертов и Техническому секретариату раз в полгода проводить оценку мероприятий, осуществляемых Испанией и Марокко в рамках реализации проекта.

26. В заключение следует отметить, что целью проекта является создание европейско-средиземноморской комплексной системы мультимодальных перевозок, стимулирование грузопассажирских потоков, развитие торговых связей и активизация делового сотрудничества между всеми средиземноморскими странами и с Европейским союзом для создания стратегически важного сухопутного транспортного коридора между будущей транссредиземноморской транспортной системой (ТСС-Т) и трансевропейской транспортной сетью (ТЕС-Т). Хотя на реализацию проекта может уйти долгое время, сам факт того, что он реализуется, может оказать мобилизующее и структурообразующее воздействие на все Средиземноморье.

## V. Будущая работа

27. СНЕД и СЕКЕГСА готовят на основе результатов прошлых исследований, ранее полученных данных и ранее проведенного анализа общий план работы на период около трех лет, который после его утверждения Смешанным комитетом будет служить этим двум организациям руководством в работе над реализацией проекта. Исследовательская работа должна и далее предусматривать корректировку и обновление достигнутых результатов.

28. Целью исследований является определение оптимального технического решения по прокладке транспортного маршрута через Гибралтарский пролив. Для этого после проведения ряда координационных совещаний и технических мероприятий по оценке с участием экспертов, признанных на международном уровне, был определен ряд мер, призванных содействовать принятию решений и подготовке плана основных мероприятий. На этапе разработки проекта необходимо вести анализ по двум основным направлениям: над техническими задачами, связанными с сооружением тоннеля через Гибралтарский пролив, и над задачами, связанными с обеспечением функциональной совместимости оптимизированной транспортной системы по обе стороны пролива. В рамках плана работы предлагается рассматривать эти два аспекта по отдельности, с тем чтобы в конечном итоге выработать единую многомерную концепцию проекта.

29. План предусматривает использование результатов предыдущих исследований и имеющихся на настоящий момент данных и результатов анализа, чтобы на их основе начать процесс пересмотра и обновления сделанных ранее выводов с учетом достигнутого прогресса и последних достижений промышленности, включая появление новых материалов и технических решений в области строительства крупных сооружений. Таким образом, Смешанному комитету

Испании и Марокко будут представлены пересмотренные и обновленные результаты предыдущих исследований, а также ряд технически и экономически целесообразных предложений по реализации проекта.

30. План работы включает пять компонентов:

- a) информация об объекте;
- b) инженерный и природоохранный аспекты;
- c) социально-экономические аспекты и финансирование;
- d) внешние связи;
- e) распространение информации.

31. В рамках компонента «Информация об объекте» предусматривается:

- отслеживать разработку новых методологий геотехнических изысканий в области морского бурения в целях изучения состава пород в брекчиях; поддерживать контакт с профильными экспертами и буровыми компаниями в целях выработки наиболее приемлемых и технически совершенных решений;
- поддерживать активное сотрудничество с соответствующими научно-исследовательскими институтами и университетами обеих стран, в частности в целях сбора разнообразных данных о районе пролива (включая научные, геодезические и альтиметрические данные и данные прогнозирования морских течений);
- обеспечить техническое обслуживание и инженерную оснащение разведочной штольни в Тарифе, наладить проведение в ней научных исследований, а впоследствии обеспечить реконструкцию штольни в Малабате;
- разработать методологию геотехнических исследований брекчий посредством морского бурения и предварительной прокладки подводной разведочной штольни;
- провести исследование в области методологии наклонно-направленного бурения и предусмотреть возможность осуществить в конце выполнения плана работы горизонтально направленное подводное бурение на большое расстояние.

32. Что касается компонента «Инженерные и природоохранные аспекты», то по результатам исследований, проведенных в 2007 году в рамках первичного предварительного проекта, был сделан вывод о том, что для составления картины будущих экскавационных работ во флишах и брекчиях потребуются проложить разведочную штольню через две проходящие по дну пролива жилы. В этой связи целесообразно обновить и углубить данные, касающиеся характеристик штольни, и уточнить, с какой целью она строится и какой объем работ/финансовых вложений для этого потребуются.

33. Кроме того, последние исследования показали необходимость использования с первых лет эксплуатации двух секций тоннеля, что потребует включить в программу мероприятий пересмотр режима эксплуатации будущего тоннеля.

34. Таким образом, инженерная и природоохранная составляющие плана предусматривают, прежде всего, дальнейшее проведение исследований для подготовки технико-экономического обоснования проекта создания постоянно действующей связи через Гибралтарский пролив и обновление технического решения проекта с учетом знаний и опыта, которые уже накоплены и/или будут накоплены на основе:

- поддержания взаимодействия с проектными организациями и генеральными заказчиками других схожих проектов;
- привлечения помощи признанных экспертов в инженерно-технической области, работавших над другими подобными проектами особо крупного масштаба, в целях проверки и обновления результатов ранее проведенных исследований;
- повторного моделирования геомеханического поведения материалов;
- проведения дополнительных исследований над образцами, собранными в ходе ранее проведенных геологоразведочных работ;
- уточнения стоимости и сроков строительства тоннеля;
- определения твердости пород в месте прокладки тоннеля, в особенности в брекчиях;
- отслеживания последних разработок в области сооружения тоннелепроходческих комплексов и поддержание контактов с их конструкторами в целях получения из первых рук информации о том, какое оборудование необходимо для выполнения работ в рамках проекта;
- проведения сопоставительного анализа методологий прокладки разведочных штолен;
- изучения рисков и компенсационных стратегий;
- проведения новых исследований эксплуатационных характеристик, пропускной способности и предложения услуг;
- углубленного изучения характеристик разведочной штольни.

35. Таким образом, ставится задача подготовить первоначальный предварительный проект (со своей системой эксплуатационных характеристик), технически осуществимый и оптимальный с точки зрения затрат и сроков.

36. В рамках компонента «Социально-экономические аспекты и финансирование» предлагается проделать следующую работу:

- активизировать деятельность по анализу спроса и социально-экономических факторов в районе пролива;
- обновить и использовать данные прогнозирования объема перевозок;
- подготовить вероятностное исследование и разработать возможные сценарии;
- определить любые меры, осуществление которых может повысить привлекательность двух регионов по обе стороны Гибралтарского пролива и повысить взаимосвязанность и эффективность транспорта;
- определить меры по сопровождению проекта, управлению зоной его влияния и развитию этой зоны;
- изучить потенциальные возможности использования постоянно действующей связи для целей, не связанных с осуществлением грузопассажирских перевозок (энергоснабжение и линии связи), в связи с чем вести технико-экономическую проработку различных технических решений;
- выявлять источники финансирования исследований по проекту создания постоянной связи;
- изучать юридические, социально-экономические и транспортные аспекты.

37. Целью работы в рамках компонента «Внешние связи» является демонстрация преимуществ создания постоянной связи через Гибралтарский пролив для региона и для обоих континентов, для чего предполагается вести информационно-разъяснительную работу с Экономическим и Социальным Советом, Европейской комиссией, Союзом для Средиземноморья, Группой Западного Средиземноморья по вопросам транспорта 5+5 и африканскими организациями, стремясь заручиться их поддержкой и обеспечить их участие в реализации проекта.

38. В рамках компонента «Распространение информации» предполагается после завершения пересмотра технических аспектов выпустить обновленный информационный материал по проекту на нескольких языках.

## VI. Выводы

39. На текущем этапе реализации проекта осуществляется анализ по следующим двум основным направлениям:

- изучение технических аспектов создания постоянно действующей связи через Гибралтарский пролив в целях выработки технически осуществимого решения, оптимального с точки зрения сроков и затрат;
- изучение эксплуатационной совместимости транспортных сетей по обе стороны пролива в оптимальных условиях эксплуатации в целях содействия развитию и интеграции транспортных систем региона, а также интеграция обоих аспектов с целью получения полной и многомерной картины проекта.

40. В свете сказанного выше нам необходимо достичь конкретных результатов с целью создать надежную базу для принятия решений, касающихся перспектив развития этого столь важного проекта, и привлечения к работе над ним максимального числа партнеров.