

Distr.: General
2 August 2013

Original: English, French and
Russian

Европейская экономическая комиссия

Комитет по внутреннему транспорту

Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта

Двадцать шестая сессия

Женева, 10–12 сентября 2013 года

Пункт 6 d) предварительной повестки дня

Транспорт в Средиземноморском регионе –

**Проект постоянного соединения между Европой и Африкой
через Гибралтарский пролив: доклад о деятельности,
проведенной в период 2006–2013 годов, и программа,
предложенная на период 2013–2015 годов**

Проект постоянного соединения между Европой и Африкой через Гибралтарский пролив: доклад о деятельности, проведенной в период 2006–2013 годов, и программа, предложенная на период 2013–2015 годов

Записка секретариата

Для информации Рабочей группы.



Основная сессия 2013 года
Женева, 1–26 июля 2013 года

**Проект по созданию постоянно действующей связи
Европа–Африка через Гибралтарский пролив: доклад
о деятельности, осуществленной в 2006–2013 годах,
и предложениях по программе на 2013–2015 годы
Записка Генерального секретаря**

1. Генеральный секретарь имеет честь препроводить Экономическому и Социальному Совету подготовленный во исполнение резолюции 2009/11 Совета от 28 июня 2009 года доклад исполнительных секретарей Европейской экономической комиссии и Экономической комиссии для Африки о деятельности в рамках проекта по созданию постоянно действующей связи Европа–Африка через Гибралтарский пролив.

2. Экономический и Социальный Совет проявляет интерес к этому проекту с 1982 года, после принятия правительствами Марокко и Испании в рамках двустороннего соглашения о сотрудничестве, заключенного 24 октября 1980 года, решения о совместной подготовке технико-экономического обоснования проекта. С того времени Совет регулярно просит обе региональные комиссии для Европы и для Африки следить за ходом соответствующих исследований в рамках проекта и информировать его по данному вопросу.



Проект по созданию постоянно действующей связи Европа–Африка через Гибралтарский пролив: доклад о деятельности, осуществленной в 2006–2013 годах, и предложениях по программе на 2013–2015 годы

Резюме

В настоящем докладе содержится краткое описание работ в рамках данного проекта, проведенных под руководством Объединенного испано-марокканского комитета двумя исследовательскими организациями — Sociedad Española de Estudios para la Comunicación Fija a través del Estrecho de Gibraltar (SECEGSA) и Société nationale d'études du détroit de Gibraltar (SNED).

Этап 2006–2013 годов был посвящен подготовке технико-экономического обоснования проекта и его общей оценке. В этот период были выполнены следующие работы:

- велись исследования, связанные с сооружением железнодорожного туннеля, на основе данных, собранных на предыдущем этапе, и изучение воздействия проекта на окружающую среду;
- проведены пересмотр предполагаемого объема перевозок, для которых будет использоваться туннель, анализ экономических и финансовых показателей проекта на основе обновленной информации об объеме перевозок и расходах на строительство и исследование социально-экономических последствий сооружения туннеля для государств региона, а также мер регулятивного, правового и вспомогательного характера, связанных с его строительством и эксплуатацией;
- состоялось представление проекта на прошедшем 30 мая 2007 года в Брюсселе Европейско-средиземноморском форуме по вопросам транспорта, где он был отмечен в числе приоритетных планов региона;
- министры транспорта Марокко и Испании на специальном совещании, состоявшемся 8 июня 2007 года в Люксембурге, представили проект Европейскому комиссару по вопросам транспорта в целях заручиться политической и финансовой поддержкой проекта и связанного с этим продолжения железнодорожных путей на юг со стороны Европейского союза;
- проведена презентация проекта на конференции, посвященной будущему трансъвропейской транспортной сети, прошедшей в Неаполе 21 и 22 октября 2009 года;
- специальными исследовательскими бюро велась подготовка доклада с общей оценкой проекта по целому ряду критериев.

Программой исследований на 2013–2015 годы предусмотрено проведение исследовательских и аналитических работ, имеющих целью сократить объем остающихся неясностей и упрочить базу знаний, что позволит создать солидную основу для принятия решений в отношении варианта, обеспечивающего наибольшую вероятность осуществимости с технической, экономической и финансовой точек зрения.

I. Введение

1. В своей резолюции 2011/12 от 25 июля 2011 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 ней его основной сессии 2011 года.

2. Настоящий доклад, подготовленный совместно двумя компаниями, ответственными за проведение исследований в рамках проекта, представляется во исполнение положений вышеуказанной резолюции. В докладе содержится, во-первых, обзор работ, выполненных в период с 2006 по 2013 год, и, во-вторых, краткое описание основных мероприятий по разработке проекта, намеченных к осуществлению в период с 2013 по 2015 год.

3. Следует напомнить, что исследования по проекту осуществляются в рамках двусторонних соглашений, подписанных правительствами Марокко и Испании соответственно 24 октября 1980 года и 27 сентября 1989 года, в которых стороны договорились совместно изучить проект по созданию постоянно действующей связи через Гибралтарский пролив на основе принципа равного распределения финансовых издержек и под руководством постоянного объединенного межправительственного комитета, а также при содействии двух государственных исследовательских компаний – 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. Пройдя ряд этапов, начавшийся в 1980 году процесс исследований с 1996 года остановился на базовом варианте, предусматривающем прокладку под проливом железнодорожного туннеля, который в окончательном виде будет состоять из двух веток путепровода, каждая для движения в одном 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 километра между терминалами, в том числе 37,7 километра в туннеле, из которых 27,7 километра в туннеле под морским дном. Принятый за основу в 1996 году базовый вариант был облечен в форму первоначального предварительного проекта, который в 2007 году был пересмотрен с учетом вновь полученных геологических и геотехнических данных, а затем подвергнут анализу в рамках общей оценки проекта.

5. По причинам технико-экономического характера и с учетом результатов исследований по разработке соответствующих аспектов базового решения в процессе строительства предусматривается в принципе соорудить со стороны Марокко подводную разведочную штольню протяженностью 17 километров, необходимую для точного определения характеристик грунта на месте работ, оптимизации методов строительства и уточнения предварительных оценок стоимости и сроков завершения строительства туннеля. Для сооружения этой

штольни требуется разработать подробный предварительный проект на основе новых геотехнических данных, которые еще только предстоит собрать.

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 осуществления более далеко идущей программы изысканий и дополнительных исследований. Стоит напомнить, что в настоящее время при осуществлении проектов такого рода вложения в геологическую и геотехническую разведку могут достигать 4–5% от стоимости строительных работ.

II. Общие геостратегические рамки проекта

7. Принимая во внимание его стратегическое географическое положение, размеры инвестиций и сложность его реализации, понятно, по-видимому, что значение данного проекта выходит далеко за рамки просто сооружения трансграничного транспортного коридора через морской пролив и что о его важности, измеряемой иными масштабами, в принципе можно судить лишь в геостратегическом контексте.

8. На уровне прибрежных государств – Марокко и Испании – создание постоянно действующей связи является одной из важнейших частей программы развития их сетей высокоскоростных железных и автомобильных дорог. Непрерывность этих сетей позволит расширить и разнообразить спектр предлагаемых услуг, обеспечить их регулярность оказания и сократить время в пути. Это позволяет предсказать на перспективу значительный рост потенциального спроса на транспортные услуги.

9. В местном масштабе проект вписывается в более общую схему развития региона, в частности в плане наращивания портовой инфраструктуры. Порты Танжер-Мед и Альхесирас находятся в процессе расширения и увеличения своей пропускной способности, тем самым претендуя занять стратегическое место в международной транспортной сети. Настоящий проект поможет повысить эффективность этих портовых инфраструктур и сделать их взаимодополняющими, поскольку он способен стать подлинным ускорителем местного развития. В силу этого он, кроме того, может послужить катализатором подъема марокканской экономики, что могло бы пойти на пользу также и Испании при условии, что будут предусмотрены сопутствующие меры стратегического характера.

10. В трансконтинентальном масштабе и на уровне Средиземноморского бассейна этот проект будет служить постоянным, неразрывным и устойчивым связующим звеном между транспортными системами. Благодаря своему местонахождению на входе в район Средиземноморья он будет играть роль узлового пункта межконтинентальных перевозок. Он станет одной из первоклассных логистических платформ мирового уровня за счет интеграции с транспортными сетями Европы и Магриба и их продолжения в соседние страны и регионы и преумножит возможности в области развития.

11. Подобная перспектива отвечает основным целям европейско-средиземноморской политики в области транспорта, сформулированным в различных программах сотрудничества, в частности в Региональном плане дейст-

вий в сфере транспорта на период 2007–2013 годов, утвержденном в мае 2007 года на Европейско-средиземноморском форуме по вопросам транспорта в Брюсселе, и в программе Союза для Средиземноморья, в которой подчеркивалась важность развития транспорта в этом регионе.

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 его реализации и привлечения к участию в нем международного сообщества.

III. Деятельность, осуществлявшаяся в период 2006–2013 годов

13. Основные проведенные изыскания и исследования касаются оценки физической среды в рамках:

- корректировки физической карты Гибралтарского пролива;
- проведения геодезических измерений по обе стороны пролива и установки новых постоянных станций GPS в Тарифе и Танжере;
- корректировки геологических карт северного и южного побережий и обновления геологических данных;
- продолжения 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 сеймотектонических исследований и изучения сейсмичности.

14. В ходе уже завершенных этапов исследований посредством морского бурения были внедрены многочисленные инновации, способствовавшие улучшению результатов, получаемых на каждом этапе, и накоплению опыта, который можно будет использовать и в дальнейшем. На последнем этапе морских буровых работ (в 2005 году) удалось добиться весьма значительной глубины бурения — порядка 325 метров ниже уровня морского дна под слоем воды толщиной 275 метров. Проведенные буровые работы (в 1997, 1999 и 2005 годах) позволили установить существование линзы песка на глубине 100 метров и двух заполненных брекчиями жил в центре пролива на глубине более 600 метров от уровня моря, в связи с чем туннель придется прокладывать через брекчии.

15. Эти геологические условия и известные геомеханические характеристики грунтов указывают на то, что проходка туннеля в центральной части пролива (где обнаружены эти две жилы) может оказаться сложной задачей.

16. Основные изыскания и исследования также касаются инженерных аспектов в рамках:

- обновления первоначального предварительного проекта базового варианта решения и изучения воздействия проекта на окружающую среду;
- проведения операционных исследований;
- углубленного исследования геомеханических характеристик брекчий; и
- продолжения разработки тоннелепроходческих комплексов.

17. Известный на сегодняшний день проект (двойной туннель с аварийно-спасательным туннелем или без него) предусматривает:

- поиск способов сокращения инвестиционных расходов, что выражается в планах реализации проекта в два этапа;
- разработку эксплуатационной системы с учетом уклона в 30 промилле на участке длиной 17 километров;
- создание тупиковых терминалов;
- использование подвижного состава открытого типа; и
- создание зоны остановки повышенной безопасности.

18. Проектом предусматривается также предварительная прокладка разведочной штольни, которая на этапе эксплуатации проекта будет преобразована в туннель для отвода дыма и прокладка которой должна стать частью процесса исследовательских и разведочных работ, призванного подтвердить или опровергнуть техническую осуществимость проекта.

19. Оценка воздействия проекта на окружающую среду была проведена согласно общеприменимым нормам (терминалы, шахтные стволы, дороги, железнодорожные пути и другая инфраструктура для обеспечения доступа и снабжения). В этом исследовании описываются источники такого воздействия, а также определяется и оценивается экологическое воздействие на этапах подготовки к строительству (включая очистку отработанных вод, перевозку и свалку заполнителей бетона и извлеченного грунта...), строительства и эксплуатации (включая влияние проходки шахтных стволов на конечные уровни грунтовых вод, вентиляцию туннеля и выпуск воздуха, дренирование терминалов и отвод тепла от будущей системы охлаждения туннеля...). В тех сферах, в которых проект проработан достаточно детально, проведен углубленный анализ соответствующих аспектов.

20. Изыскания и исследования также затрагивают социально-экономическую сферу в рамках:

- анализа прогнозируемых объемов перевозок;
- исследований по оценке экономических и финансовых последствий строительства;
- исследования региональных последствий реализации проекта; и
- продолжения отслеживания социально-экономической информации и данных об объемах перевозок, которые будут отражены в статистическом отчете за 2012 год.

21. Социально-экономическая оценка была подготовлена на основе серьезного анализа, проведенного с использованием высококачественного инструмен-

тария. В частности, объем имеющихся данных и то обстоятельство, что соответствующие исследования ведутся с 1982 года, позволили выстроить временные ряды за период свыше 20 лет.

22. Вместе с тем сколь бы смелым ни было техническое решение проекта, его значение нельзя сводить лишь к созданию инфраструктуры, связывающей два континента. Это также проект, предназначенный 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, поскольку в глазах будущих пользователей этот проект может в конечном счете ассоциироваться именно с предлагаемыми им услугами.

23. Анализ мегапроектов, проведенный в рамках изучения их воздействия на региональном уровне, предоставляет ряд примеров, проливающих свет на преимущества проектов подобного масштаба и на то, участие каких институциональных субъектов придает этим проектам международное значение. Принятие сопутствующих мер зависит от состава субъектов, действующих на таких различных уровнях, как муниципальные образования, в целях создания строительных комплексов (зона совместного развития в Кале (Франция), новый развивающийся городской район Эрестад в Копенгагене), и Европейская комиссия, в целях установления границ еврорегионов, прилегающих к трансграничным сооружениям.

24. Дальнейшим шагом стало создание документальной базы. Систематизация информации, собираемой компаниями, ответственными за проект, и возможность ознакомления с ней с помощью ИТ-ресурсов позволяют распространять эту информацию в международном научном сообществе.

25. Общая оценка проекта проводилась с целью подготовить доклад об общей оценке проекта в целом и о возможности его реализации, исходя из углубленного анализа его технических характеристик, этапов его реализации, элементов оценки его социально-экономических и экологических последствий, а также стоимости и сроков строительства туннеля. В ней содержатся предложения в отношении будущих действий по разработке проекта.

26. В условиях активизации обменов товарами и услугами и роста мобильности в международном масштабе в реализации проекта заинтересован обширный межконтинентальный регион Европы и Африки, выходящий за пределы зоны его территориального охвата. Как представляется, он является стратегической опорной точкой с точки зрения региональной экономической интеграции, которая в конечном счете будет способствовать устойчивому развитию и поддержанию мира и безопасности в регионе.

IV. Привлечение институциональных субъектов

27. Институциональные субъекты уже были вовлечены в разработку проекта в соответствии с положениями касающихся этого проекта резолюций, принятых Экономическим и Социальным Советом. Эту инициативу следовало бы продолжить и распространить на всех потенциальных партнеров, которые могут принять участие в осуществлении проекта, и, кроме того, на достаточно продвинутые этапы определения его характеристик.

28. Проведение консультаций с институциональными субъектами и их привлечение к принятию решений должны сопровождаться участием, в том числе финансовым, в осуществлении проекта. Достаточным основанием для оказания такого содействия является его значительная геостратегическая составляющая, однако естественной компенсацией за это служат предоставляемое партнерам право на осуществление контроля и их обязанность отвечать за последствия.

29. Европейский союз, который присоединился к реализации проекта, следует рассматривать в качестве одного из приоритетных партнеров именно потому, что проживающие за рубежом выходцы из Магриба, составляющие значительную часть потенциальных пользователей будущего туннеля, с точки зрения налогообложения считаются европейцами и что большая часть товаров, которые будут перевозиться по туннелю, будет иметь европейское происхождение. В силу этого комплексный характер проекта и его экономические и финансовые последствия выходят за рамки отношений двух стран, выдвинувших данную инициативу.

V. Перспективы деятельности на 2013–2015 годы

30. Окончательной целью является выбор и максимально углубленный анализ варианта проекта, наиболее приемлемого с точки зрения технической осуществимости и удовлетворяющего требованиям оптимизации темпов и сроков его реализации. Этот анализ должен привести к подготовке перечня мероприятий по снижению уровня неопределенности и по консолидации расходов на протяжении всего срока осуществления проекта, что позволит заручиться прочной основой для принятия решений.

31. Программа действий на следующем этапе позволяет привлечь внимание во всем мире к вопросам управления разработкой проекта и предоставить лицам, принимающим решения, более точную оценку расходов и сроков на строительство различных элементов сооружения. Она требует более значительных инвестиций как в разведочные, так и в исследовательские работы, целью которых является накопление такого объема знаний и исследований, опираясь на который можно будет принимать решения относительно последующих этапов осуществления проекта. Речь идет о стратегии, которая со временем позволит убедиться в осуществимости проекта. Она состоит из целого ряда элементов, включая описываемые ниже.

A. Дополнительные разведочные работы

32. На предстоящем этапе морских буровых работ будет пробурено оптимальное количество глубоких скважин в центральной зоне подводной гряды пролива с использованием уже опробованных в Гибралтарском проливе технологий бурения, усовершенствованных и доработанных для достижения прежде всего геотехнических, но в то же время и геологических целей, в частности для точного определения границ палеоканалов и заполняющих их глинистых брекчий.

В. Повторная техническая оценка

33. Она предполагает повторное рассмотрение вариантов технической реализации проекта путем более углубленного и объективного анализа заслуживающих рассмотрения технических и геотехнических сценариев и проведения эталонных строительных работ по прокладке подводной разведочной штольни, что требует дополнительных инвестиций, но является оправданным, поскольку дает возможность повысить шансы на успех строительства по сравнению с прогнозами, которые могут быть выработаны на основании уже известных данных.

С. Эксплуатационные характеристики и пропускная способность

34. Речь идет об установлении и углубленном исследовании в рамках различных сценариев условий (с точки зрения технического замысла, этапов развития, эффективности, порядка функционирования и размеров затрат) конкурентоспособного предложения услуг, которое позволит проекту играть роль "прочного связующего звена" между Европой и Африкой и реализовать потенциальные возможности перевозок, намеченные в прогнозах их объема.

Д. Определение ассортимента предлагаемых услуг

35. Каким бы смелыми ни были предусмотренные проектом технические решения, его значение нельзя свести лишь к созданию инфраструктуры, связывающей два континента. Одновременно проект предполагает предоставление услуг пользователям. Определение ассортимента предлагаемых услуг тесно связано с упомянутой выше оценкой эксплуатационных характеристик и пропускной способностью проекта.

Е. Оценка безопасности

36. Проведенные до сих пор оценки безопасности следует расширить за счет учета в том числе факторов, связанных с оптимизацией эксплуатации этого сооружения.

Ф. Анализ рисков

37. Анализ рисков следует рассматривать как вспомогательный инструмент для принятия решений, вписывающийся в более широкие рамки управления проектом. Поскольку глобальный риск складывается из отдельных рисков или видов риска, необходимо провести целенаправленный анализ тех аспектов проекта, которые способны создать значительные риски или в которых такие риски могут проявиться.

G. Анализ выбросов парниковых газов

38. Учитывая текущий настрой международного сообщества и требования в отношении усилий по охране окружающей среды, целесообразно проделать анализ выбросов парниковых газов в связи с проектом, оценив выбросы в результате его осуществления (строительства, эксплуатации и т. п.) и сокращение выбросов благодаря предпочтению железнодорожного транспорта автомобильному. Целью является выявление и количественная оценка на основе имеющихся данных прямых или индуцированных выбросов, связанных с проектом на различных этапах его осуществления, чтобы наладить учет выбросов парниковых газов.

H. Базовые социально-экономические сценарии и определение вариантов

39. Поскольку проект будет оказывать заметное воздействие на макроэкономическую и демографическую ситуацию в сопредельных регионах, целесообразно выработать социально-экономические сценарии по зонам, установленным исходя из модели прогнозирования объемов перевозок. В конечном итоге будет отобран ряд эталонных сценариев, построенных на основе прогностических и логистических исследований и ориентированных на различные варианты развития рассматриваемой ситуации, в которых будет оцениваться прямое, косвенное и индуцированное воздействие проекта на экономику.

I. Новое имитационное моделирование при помощи модели прогнозирования объема перевозок

40. На основе упомянутых выше социально-экономических сценариев будет проведено новое имитационное моделирование объема перевозок с опорой как на усовершенствованную методику расчета создаваемого объема перевозок, так и на использование существующей модели прогнозирования объема перевозок.

J. Повторная социально-экономическая оценка

41. Проведение нового анализа стало возможным благодаря дополнительной оценке ситуации вокруг проекта в рамках рекомендованных исследований, в частности исследования эксплуатационных характеристик (схемы эксплуатации проекта; влияния на его эксплуатацию испанских и марокканских высокоскоростных железнодорожных линий; необходимого парка подвижного состава; оборачиваемости поездов для оценки парка подвижного состава; их грузоподъемности и т. п.).

K. Повторная финансовая оценка

42. Используемая модель финансового моделирования (расчета прогнозных финансовых показателей: баланса, отчета о прибылях и убытках и отчета о движении денежных средств) хорошо структурирована и вполне приемлема.

Вместе с тем, учитывая использование в этой модели ряда определенных допущений в гипотезах и данных, получаемые результаты нельзя рассматривать как окончательные. Поэтому целесообразно проводить повторный анализ на основе непротиворечивых гипотез, принимая во внимание новые составляющие стоимости работ и учитывая, что продолжительные сроки строительства ведут к возникновению трудностей юридического и институционального характера, в связи с которыми появляется необходимость в исследовании весьма необычных и к тому же труднопредсказуемых финансовых механизмов, и что эти механизмы потребуют разработки финансовых моделей, допускающих целый ряд альтернативных вариантов.

L. Финансово-правовые механизмы

43. Финансовый анализ должен включать оценку многих альтернативных финансово-правовых механизмов, а не только механизма концессии. Возможен целый ряд альтернативных сценариев использования институциональных и финансовых механизмов, охватывающий все возможные варианты распределения рисков между государственными организациями и частными компаниями.

M. Правовая и институциональная оценка

44. Создание новой инфраструктуры потребует скоординированных усилий целого ряда органов власти: на международном уровне – в рамках соглашений между двумя странами – разработчиками проекта; на национальном уровне – внутри стран; а также на региональном или местном уровне. Для того чтобы установить, какие меры надлежит предусмотреть в целях реализации и регулирования финансово-правовых механизмов, определенных в ходе финансовой оценки, необходимо будет провести институциональную оценку.

N. Сопутствующие меры

45. Сопутствующие меры являются одним из ключевых элементов обеспечения успешности проекта и даже определяют саму возможность его осуществления, поскольку они лежат в основе его будущего экономического равновесия. Исследование мегапроектов показало, что в рамках всех проектов сопутствующие меры могут играть решающую роль, определяя их способность или неспособность транспортных перевозок способствовать социально-экономическому росту соединяемых регионов.

VI. Выводы

46. Общей целью указанных мер являются выбор и максимально углубленный анализ варианта проекта, в разумной мере приемлемого с точки зрения технической осуществимости и удовлетворяющего требованиям в отношении оптимизации темпов и сроков его реализации, которые должны привести к разработке оптимального проекта строительства и подготовке перечня мероприятий по снижению неопределенностей и консолидации расходов на протяжении

всего периода осуществления проекта, позволив тем самым создать прочную основу для принятия решений.

47. В последовательный ряд задач, которые предполагается решить с помощью мер, касающихся физической среды, входят:

- проведение глубинного морского бурения, отдавая предпочтение геотехническому тестированию на месте, если это возможно, и в лабораторных условиях образцов, которые надлежит бережно собирать, предохранять и хранить в хороших условиях, что позволит:
 - более точно устанавливать геотехнические характеристики глинистых брекчий;
 - получить возможность определять размеры жил по всему маршруту туннеля; и
 - удостовериться в отсутствии песчаных линз на уровне прохождения туннеля, по крайней мере на месте буровых скважин;
- проведение различных геодезических работ по обоим берегам пролива; и
- проведение сейсмических и сеймотектонических работ в зоне Гибралтарского пролива с учетом того, что этот последний по сути дела представляет собой точку конвергенции литосферных плит – Евразийской и Африканской тектонических плит и Альборанской микроплиты.

48. В цели деятельности, связанной с инженерными работами и охраной окружающей среды, входит проведение заново оценки первоначального предварительного проекта концепции туннеля, с тем чтобы:

- содействовать обеспечению технической осуществимости проекта в целом и в первую очередь, в частности, прокладки подводной разведочной штольни в свете геотехнических данных, которые будут получены в перспективе в результате глубоководного морского бурения;
- пересмотреть критерии концепции проекта, дабы сделать ее более привлекательной и способной конкурировать с другими видами транспорта; и
- провести экологическую оценку в соответствии с международными стандартами в области охраны окружающей среды, выявив источники воздействия на окружающую среду на различных этапах осуществления проекта и меры по профилактике, компенсации и смягчению этого воздействия, включая исследование баланса выброса парниковых газов.

49. Деятельность в социально-экономической области имеет целью:

- подчеркнуть роль проекта как предпочтительной логистической платформы, призванной способствовать развитию торговли в зоне его реализации;
- определить ассортимент предлагаемых услуг, привлекательных с точки зрения технического замысла, этапов развития, эффективности, порядка функционирования и тарифов оплаты; и

- подготовить финансово-экономическую оценку в рамках прогнозного расчета создаваемого объема перевозок, определения соответствующих финансовых сценариев и анализа связанных с проектом глобальных рисков.

50. Основываясь на указанных выше элементах, работу необходимо будет завершить представлением результатов исследования технической осуществимости проекта, его финансово-экономического анализа и оценки его воздействия на окружающую среду, для того чтобы облегчить принятие решений относительно перспектив развития столь важного проекта.
