



Основная сессия 2011 года
Женева, 4–29 июля 2011 года
Пункт 10 предварительной повестке дня*
Региональное сотрудничество

Проект по созданию постоянно действующей связи Европа-Африка через Гибралтарский пролив

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 следить за ходом соответствующих исследований по проекту и информировать его по данному вопросу.

* E/2011/100.



Проект по созданию постоянно действующей связи Европа-Африка через Гибралтарский пролив: доклад о мероприятиях, проведенных в период 2009–2011 годов, и предлагаемая программа на период 2011–2013 годов

Резюме

В настоящем докладе, совместно подготовленном Европейской экономической комиссией и Экономической комиссией для Африки во исполнение резолюции 2009/11 Экономического и Социального Совета от 28 июня 2009 года, кратко описывается деятельность двух компаний — «Сосьедад эспаньола де эстудиос пара ла комуникасьон фиха а травес дель Эстречо де Хибралтар» (СЕСЕГ) и «Сосьете насиональ д'этиюд дю Детруа де Жибралтар» (СНЕД), — занимающихся проведением исследований под руководством испано-марокканского Объединенного комитета в рамках проекта.

Этап 2006–2011 годов был посвящен подготовке технико-экономического обоснования проекта и его общей оценке. В течение этого периода были приняты следующие действия:

- проведение исследований, касающихся железнодорожного туннеля, на основе данных, собранных в ходе предыдущего этапа, и изучение воздействия проекта на окружающую среду;
- пересмотр прогнозируемого объема перевозок, анализ экономических и финансовых показателей на основе обновленной информации об объеме перевозок и расходах на строительство и изучение социально-экономических последствий сооружения туннеля для государств региона, а также нормативных, правовых и вспомогательных мер, связанных с его строительством и эксплуатацией;
- представление проекта на Европейско-средиземноморском форуме по вопросам транспорта, состоявшемся 30 мая 2007 года в Брюсселе, где он был отмечен в числе приоритетных планов региона;
- представление проекта министрами транспорта Марокко и Испании Европейскому комиссару по вопросам транспорта, с тем чтобы просить о политической и финансовой поддержке проекта и продолжения железнодорожных путей на юг со стороны Европейского союза, на специальном совещании, состоявшемся 8 июня 2007 года в Люксембурге;
- подготовка специальными исследовательскими бюро доклада с общей оценкой на основе нескольких критериев.

Этап 2011–2013 годов будет посвящен изучению предварительного проекта и реализации серьезной программы дополнительных исследований, необходимых для более подробного изучения и анализа варианта, представляющего реальную возможность с точки зрения технической осуществимости и удовлетворяющего требованиям, предъявляемым к срокам. Этот анализ должен позволить разработать проект строительства и подготовить перечень мероприятий по сведению неопределенности к минимуму и по консолидации расходов на протяжении всего осуществления проекта, а также стать прочной основой для принятия решений.

I. Введение

1. В своей резолюции 2009/11 от 28 июня 2009 года Экономический и Социальный Совет просил исполнительных секретарей Экономической комиссии для Африки и Европейской экономической комиссии продолжать активно участвовать в дальнейшей работе над проектом по созданию постоянно действующей связи Европа-Африка через Гибралтарский пролив и представить Совету доклад о прогрессе, достигнутом в проведении исследований в рамках проекта на его основной сессии 2011 года.

2. Настоящий доклад, подготовленный совместно двумя упомянутыми выше региональными комиссиями на основе информации, полученной от двух компаний, занимающихся изучением проекта, представляется во исполнение положений вышеуказанной резолюции. В начале доклада приводится краткий обзор мероприятий¹, проведенных в 2006–2011 годах, с акцентом на результаты общей оценки, затем вкратце представлены основные мероприятия, намеченные к осуществлению в 2011–2013 годах и перспективы дальнейшей реализации проекта.

3. Следует напомнить, что исследования, связанные с разработкой проекта, осуществляются в соответствии с заключенными между правительствами Марокко и Испании двусторонними соглашениями от 24 октября 1980 года и 27 сентября 1989 года, в которых стороны договорились совместно изучить проект по созданию постоянно действующей связи через Гибралтарский пролив, основываясь на принципе равного распределения финансовых издержек, под руководством постоянного объединенного межправительственного комитета и при содействии двух государственных исследовательских компаний — «Сосьедад эспаньола де эстудиос пара ла комуникасьон фиха а травес дель Эстречо де Хибралтар» (СЕСЕГ) с главным офисом в Мадриде и «Сосьете насиональ д'этиюд дю Детруа де Жибралтар» (СНЕД) с главным офисом в Рабате.

4. Осуществляемый с 1980 года процесс исследований, в рамках которого было завершено несколько этапов, с 1996 года основывается на базовом варианте, который предусматривает прокладку под проливом туннеля, состоящего — в его окончательном виде — из двух веток железнодорожного путепровода (по одной 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 погрузку автомобилей на челночные платформы, перемещающиеся между двумя терминалами, один из которых будет находиться в Испании, а другой — в Марокко. Основная протяженность сооружений, согласно нынешнему варианту проекта, будет составлять 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 пересмотрен с учетом новых геологических и геотехнических данных и изучен в рамках общей оценки проекта, что повлечет за собой изменение продольного профиля и функциональной концепции.

5. По причинам технико-экономического характера и при условии получения результатов исследований, касающихся разработки соответствующих ас-

¹ Обзор технической и социально-экономической деятельности содержится в записке, представленной на основной сессии 2009 года (E/2009/63).

пектов изначального решения, процесс строительства в принципе предусматривает сооружение со стороны Марокко разведочной штольни протяженностью 17 километров, необходимой для точного определения видов грунта, оптимизации методов строительства и уточнения сметы расходов и сроков завершения работ. Строительство этой штольни требует разработки подробного предварительного проекта на основе новых геотехнических данных, которые следует собрать.

6. На данном этапе изысканий степень неопределенности как в отношении геометрии жил, так и в отношении геомеханических характеристик их геологических формаций слишком высока для столь важного проекта. Для сведения неопределенности к минимуму и приведения оценки осуществимости проекта с технической и экономической точек зрения к наиболее вероятному сценарию развития событий следует провести дополнительные исследования до начала выемки грунта под разведочную штольню. В силу масштаба, значимости и исключительного характера проекта реализация более серьезной программы дополнительных изысканий и исследований становится насущной необходимостью. Стоит напомнить, что при осуществлении аналогичных проектов инвестиции в геологическую и геотехническую разведку могут достигать 4–5 процентов от общих затрат на строительство, в то время как расходы на проект до настоящего времени составили всего 0,3 процента.

II. Деятельность, осуществлявшаяся в период 2006–2011 годов

7. Основные исследования, проведенные в период 2006–2011 годов, касаются:

а) оценки физической среды посредством корректировки геологических карт северного и южного берегов, контроля экспериментальных объектов в Малабате (Марокко) и Тарифе (Испания), проведения дополнительных геотехнических исследований брекчий и замера параметров морских течений в проливе;

б) оценки комплексного проектирования посредством корректировки первоначального предварительного проекта базового варианта и изучения воздействия проекта на окружающую среду;

с) оценки социально-экономической среды посредством изучения прогноза в отношении объема перевозок, изучения экономических и финансовых показателей проекта и изучения последствий реализации проекта для государств региона;

i) создания документальной базы;

ii) общей оценки проекта.

A. Результаты общей оценки

8. Целью общей оценки, начатой в 2009 году, был анализ имеющихся результатов исследований и предложение дальнейших решений, касающихся развития проекта и управления им. Эта оценка проводилась независимым консор-

циумом, в состав которого входят авторитетные датское, французское и швейцарское исследовательские бюро, обладающие подтвержденным опытом в сфере строительства и эксплуатации объектов, аналогичных туннелю через Гибралтарский пролив.

9. Общая оценка проводилась с целью подготовки отчета о завершении этапа, в котором содержалась бы общая оценка проекта в целом и его осуществимости в частности, а также тщательный анализ его технических характеристик, этапов его реализации, элементов социально-экономической и экологической оценки, а также расходов, связанных с сооружением объекта, и соответствующих сроков. Она состояла из:

а) экспертизы проведенных исследований и имеющихся геологических и геотехнических данных и технических изысканий с уделением особого внимания, в частности, углубленному анализу технических и экологических характеристик составных элементов проекта, в ходе которого были выявлены сильные и слабые стороны последнего, степени неопределенности и риски;

б) оценки технических и экологических исследований, которые должны помочь определить строительные риски проекта (особенно в отношении разведочной штольни), с использованием технологий, материалов и оборудования, отражающих нынешний уровень развития техники и методы обработки проблемных грунтов;

в) финансово-экономической оценки, касающейся экономической эффективности, развития межконтинентального транспорта, распределения благ между соответствующими странами и финансовых перспектив, позволяющих сделать проект более привлекательным для частного сектора;

г) анализа общей осведомленности о различных возможностях развития событий, которые следует рассмотреть как с физико-технической точки зрения, так и с позиции транспортных потребностей и финансовых условий и которые связаны с анализом технических и финансовых рисков;

е) сравнительный анализ будущего туннеля с туннелем под Ла-Маншем и туннелем Сэйкан для оценки различных аспектов проекта.

Основные результаты

1. Геостратегические аспекты

10. Консультант по вопросам оценки подтверждает, что в условиях активизации обмена товарами и услугами и повышения мобильности в международном масштабе в проекте заинтересован обширный межконтинентальный регион Европы и Африки, выходящий за пределы области физического расположения железнодорожного туннеля, который представляется стратегическим пунктом в контексте региональной экономической интеграции, способной, в конечном итоге, оказать содействие устойчивому развитию, миру и безопасности в регионе.

11. По мнению консультанта по вопросам оценки, очевидно, что в силу особого характера, стратегического географического положения, объема инвестиций и сложности реализации проекта его предназначение выходит далеко за рамки простого трансграничного транспортного коридора, пересекающего

пролив, и что важность этого предназначения на различных уровнях можно в полной мере оценить только в геостратегическом контексте.

12. Таким образом, в трансконтинентальном масштабе и на уровне Средиземноморского бассейна туннель будет служить постоянным связующим звеном между транспортными системами. Благодаря своему расположению на въезде в Средиземноморье и наличию двух крупных международных портов — Танжер-Меда на юге и Альхесираса на севере, — он будет играть роль узловой станции для межконтинентальных перевозок. Он преумножит возможности в области развития и станет одной из важнейших логистических платформ мира посредством интеграции в транспортные сети Европы и Магриба и их продолжения в соседние страны и регионы.

13. Подобная перспектива соответствует основным целям европейско-средиземноморской транспортной политики, поставленным в различных программах сотрудничества, в частности в региональном плане действий в сфере транспорта на период 2007–2013 годов, утвержденном в мае 2007 года в Брюсселе Европейско-средиземноморским форумом по вопросам транспорта, и в программе Союза для Средиземноморья, которая продемонстрировала важность развития транспорта в этом регионе.

14. В настоящее время проект включен в общую стратегию развития транспорта в Западном Средиземноморье, утвержденную европейско-средиземноморскими органами для проведения в регионе многочисленных работ, обусловленных политической волей и крепкими международными связями между транснациональными субъектами.

15. На уровне прибрежных государств — Испании и Марокко — постоянно действующая связь является одной из важнейших частей программы развития строящихся сетей высокоскоростных железных и автомобильных дорог двух стран. Непрерывность этих сетей позволит расширить и разнообразить спектр предлагаемых услуг, обеспечить регулярность их оказания вне зависимости от экстремальных погодных условий и сократить время в пути до продолжительности внутригородских перевозок. Она же позволяет предположить значительный потенциальный спрос на транспорт в будущем, который в настоящее время практически не ощущается.

16. В местном масштабе проект вписывается в более общий план регионального развития, особенно в аспекте портов. Порты Танжер-Мед и Альхесирас находятся в процессе расширения и увеличения их пропускной способности, тем самым стремясь занять стратегическое место в сети международного транспорта. В этой связи проект повысит эффективность портовой инфраструктуры и дополнит ее, а также может сыграть роль истинного ускорителя местного развития.

17. Кроме того, проект может послужить катализатором подъема марокканской экономики и дать новый импульс мероприятиям по развитию, которые окажут положительное влияние на экономический рост. Испания также может извлечь выгоду из предоставляемых проектом возможностей развития при условии разработки сопутствующих мер.

18. 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 международного сообщества, в частности, к его финансированию, что позволит учесть его преимущества и последствия на всех уровнях.

2. Привлечение институциональных субъектов

19. В силу положений резолюций, принятых Экономическим и Социальным Советом и касающихся проекта, институциональные субъекты уже привлекались к его разработке. Эту инициативу следует продолжить и распространить на всех потенциальных партнеров, которые могут принять участие в проекте или сопутствующей деятельности на этапе, предшествующем определению его особенностей.

20. Проведение консультаций с институциональными субъектами и их привлечение к принятию решений должны сопровождаться участием, в том числе финансовым, в осуществлении проекта. Его значительная геостратегическая составляющая в достаточной степени оправдывает подобный вклад, однако право партнеров на контроль и их обязанность участия являются естественной компенсацией.

21. Европейскому союзу, который занимался проектом, следует привлечь к его реализации приоритетных партнеров, несмотря на то, что проживающие за рубежом выходцы из Магриба, которые составляют значительную часть потенциальных пользователей будущего туннеля, с налоговой точки зрения являются европейцами и что большинство товаров, которые будут транспортироваться по нему европейского происхождения. Таким образом, комплексный характер проекта и его экономическое и финансовое влияние выходят за рамки отношений двух стран, выдвинувших данную инициативу.

3. Технические аспекты

22. В ходе прошедших этапов исследований, осуществлявшихся путем морских буровых работ, внедрялись многочисленные инновации, способствовавшие улучшению полученных результатов на каждом этапе и накоплению опыта, который можно будет использовать в дальнейшем. На последнем этапе морских буровых работ (2005 год) удалось добиться весьма значительной глубины бурения — около 325 метров ниже уровня морского дна под слоем воды толщиной 275 метров. Эти буровые работы (1997, 1999 и 2005 годы) позволили установить существование линзы песка на глубине 100 метров и двух заполненных брекчиями жил в центре пролива на глубине более 600 метров по отношению к уровню морского дна, в связи с чем туннель придется прокладывать через брекчии.

23. Эти геологические условия и доступные геомеханические характеристики указывают, что проходка центральной части пролива (двух жил) может оказаться сложной задачей и что расходы и сроки, связанные с проведением выработки, способны поставить под сомнение экономическую целесообразность проекта.

24. Несмотря на большой объем выполненных работ, техническая осуществимость проекта остается принципиальным вопросом, на который на сегодняшний день нельзя дать однозначно утвердительного ответа. На данном этапе разведочных работ уровень неопределенности, касающийся геометрических

характеристик жил и геомеханических характеристик их геологических формаций, остается слишком высоким для проекта такого значения. В связи с этим на сегодняшний день еще невозможно принять решение относительно осуществимости этого проекта.

25. Необходимы дополнительные исследования для ликвидации неопределенности и оценки осуществимости наиболее вероятного сценария перед тем, как приступить к возможной прокладке разведочной штольни. Размеры, значение и исключительный характер этого проекта требуют проведения более масштабной программы разведочных работ и дополнительных исследований. В проектах такого рода инвестиции в геологическую и геотехническую разведку могут достигать 4–5 процентов от расходов на строительство, текущий же общий объем расходов составляет лишь около 0,3 процента.

26. В настоящее время проект (двойной туннель с аварийно-спасательным туннелем или без него) предусматривает поиск способов сокращения инвестиционных расходов, что выражается в двухэтапной реализации проекта, эксплуатационную систему, разработанную с учетом уклона в 30 процентов на участке длиной в 17 километров, тупиковые терминалы, внушительный парк высокоскоростного железнодорожного транспорта, использование открытых железнодорожных составов и одну зону остановки повышенной безопасности. Проект также предусматривает предварительную прокладку разведочной штольни, которая будет преобразована в туннель для отвода дыма во время эксплуатации проекта и прокладка которой должна быть осуществлена в ходе исследовательских и разведочных работ, чтобы подтвердить или опровергнуть техническую осуществимость проекта.

27. Оценка воздействия проекта на окружающую среду была проведена согласно общеприменимым нормам (терминалы, шахтные стволы, дороги, железнодорожные пути и другая инфраструктура доступа и снабжения). В этой оценке описываются источники этого воздействия, а также определяется и оценивается экологическое воздействие на этапе подготовки к строительству (включая очистку отработанных вод и транспортировку и разгрузку оборудования для бетонных работ и грунта), этапе строительства и этапе эксплуатации (включая влияние шахтных стволов на возможные грунтовые воды, вентиляцию туннеля и выброс воздуха, дренаж терминалов и тепловые выбросы возможной системы охлаждения туннеля). В тех сферах, в которых существует достаточно подробное описание проекта, проведен глубокий анализ соответствующих аспектов.

28. Окончательной целью является выбор и углубленный анализ варианта проекта, наиболее приемлемого с точки зрения технической осуществимости и удовлетворяющего требованиям оптимизации темпов и сроков. Этот анализ должен привести к разработке проекта строительства и подготовке перечня мероприятий по снижению неопределенности и по консолидации расходов на протяжении всего срока осуществления проекта, а также стать прочной основой для принятия решений.

4. Социально-экономические аспекты

29. Социально-экономическая оценка была подготовлена в результате серьезного анализа, проведенного при помощи высококачественных инструментов. Необходимо подчеркнуть охват и высокое качество проанализированных кон-

сультантом баз данных по объему перевозок, социально-демографических и экономических баз данных, как подготовленных компаниями, так и полученных из официальных источников. В частности, доступен весьма значительный объем данных по весьма протяженным временным периодам. То обстоятельство, что соответствующие исследования велись с 1982 года, позволило построить хронологическую последовательность протяженностью более 20 лет; это постарались учесть в использованной методологии.

30. Вместе с тем, каким бы смелым техническим решением ни являлся проект, его нельзя свести лишь к инфраструктуре, связывающей два континента. Это также проект предоставления услуг широким слоям населения разных стран. Таким образом, крайне важно четко сформулировать, какие транспортные услуги будут предлагаться и в чем заключается их преимущество, поскольку будущие пользователи воспринимают проект в контексте предлагаемых им услуг.

31. Анализ мегапроектов, проведенный в рамках исследования воздействия на региональном уровне, содержит примеры, проливающие свет на выгоды проектов такого масштаба и на то, какие институциональные субъекты участвовали в обеспечении международного охвата этих проектов. Принятие сопутствующих мер зависит от субъектов, действующих на таких различных уровнях, как муниципальные власти, обеспечивающие строительство комплексов (совместных зон развития в Кале (Франция), нового делового центра Эрстад в Копенгагене), и Европейская комиссия, объединяющая в еврорегионы районы, прилегающие к трансграничным комплексам. Возможно участие и других субъектов, например портовых властей, как это произошло в уникальной ситуации слияния портов Мальмё и Копенгагена.

32. Ставится цель определить согласно различным сценариям условия (техническую концепцию, стадийность, производительность, тип операций и тарифы) привлекательного предложения услуг, позволяющего проекту стать прочным связующим звеном между Европой и Африкой и реализовать потенциал перевозок, установленный в прогнозах объема перевозок.

В. Предлагаемая будущая деятельность

33. Программа действий на следующем этапе позволяет обеспечить мировое внимание к управлению подготовительными работами по проекту и предоставить директивным органам более точную оценку расходов на строительство различных элементов конструкции и соответствующих сроков. Эта программа 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 будущих этапов осуществления проекта. Речь идет о вспомогательной стратегии для постепенного установления осуществимости проекта. Она включает следующие элементы:

1. Дополнительные разведочные работы

34. На следующем этапе морских буровых работ будет проведено оптимальное количество глубоководных бурений в центральной зоне пролива с использованием уже опробованной в Гибралтарском проливе техники бурения, кото-

рая была улучшена и доработана для достижения как геологических целей, в частности точного определения границ брекчий, так и, прежде всего, геотехнических целей.

2. Повторная техническая оценка

35. Повторные технические оценки проводятся с целью повторного рассмотрения вариантов технического осуществления проекта путем более глубокого и объективного анализа заслуживающих рассмотрения технических сценариев, геотехнических сценариев и разработки исходного проекта прокладки разведочной штольни. Это требует значительных инвестиций, однако предоставляет возможность повысить шансы ее успешной постройки в сравнении с прогнозами на основании доступных данных.

3. Оценка эксплуатации и мощностей

36. Целью оценки эксплуатации и мощностей является установить в рамках различных сценариев условия (техническую концепцию, стадийность, производительность, тип операций и тарифы) привлекательного предложения услуг, позволяющего проекту стать прочным связующим звеном между Европой и Африкой и реализовать потенциал перевозок, установленный в прогнозах объема перевозок.

4. Формулировка предложения услуг

37. Каким бы смелым техническим решением ни являлся проект, его нельзя свести лишь к инфраструктуре, связывающей два континента. Это также проект предоставления услуг широким слоям населения разных стран. Таким образом, крайне важно четко сформулировать, какие транспортные услуги будут предлагаться и в чем заключается их преимущество, поскольку будущие пользователи воспринимают проект в контексте предлагаемых им услуг. Формулировка предложения услуг тесно связана с оценкой эксплуатации и мощностей, упомянутой выше.

5. Оценка безопасности

38. Проводившиеся до сих пор оценки безопасности опирались на бесспорную стадийность ввода проекта в эксплуатацию, обоснованное существование одной зоны остановки повышенной безопасности и наличие туннеля для отвода дыма, используемого в качестве разведочной штольни на этапе осуществления работ. В ходе данной оценки следует рассмотреть возможность многочисленных зон остановки повышенной безопасности, объединенных с системой горизонтального вентилирования без туннеля для отвода дыма, а также расширить ее путем учета, в том числе, факторов, связанных с оптимизацией эксплуатации этой конструкции.

6. Анализ рисков

39. Анализ рисков необходимо рассматривать как вспомогательный инструмент для принятия решений, вписывающийся в более широкие рамки управления проектом. Поскольку глобальный риск складывается из отдельных рисков или типов риска, необходимо провести целенаправленный анализ тех аспектов

проекта, которые способны создать значительные риски или в которых такие риски могут быть выявлены.

7. Баланс выбросов парниковых газов

40. Учитывая текущий настрой международного сообщества и усилия, требуемые в области охраны окружающей среды, целесообразно опубликовать отчет о выбросах парниковых газов проекта, оценив выбросы в результате его осуществления (в частности, строительства и эксплуатации) и сокращение выбросов в результате постепенного перехода с автомобильного транспорта на железнодорожный. Целью является выявить и количественно оценить на основе имеющихся данных выбросы, прямо и косвенно связанные с проектом на различных этапах его осуществления, чтобы составить его углеродный баланс.

8. Базовые социально-экономические сценарии и определение вариантов

41. Поскольку проект оказывает заметное воздействие на макроэкономическую и демографическую ситуацию прилегающих регионов, целесообразно определить социально-демографические сценарии по зонам, установленным с опорой на модель прогнозирования объемов перевозок. В конечном итоге будет отобран ряд рассматриваемых сценариев, построенных на основе прогнозов и логистических исследований и ориентирующихся на различные варианты развития рассматриваемой ситуации, в которых будет оцениваться прямое и косвенное воздействие проекта на экономику соответствующих зон.

9. Новое имитационное моделирование при помощи модели прогнозирования объема перевозок

42. Будет проведено новое имитационное моделирование объема перевозок на основе упомянутых выше социально-экономических сценариев с опорой на улучшенную методику оценки создаваемого объема перевозок и с использованием существующей модели прогнозирования объема перевозок.

10. Повторная социально-экономическая оценка

43. Проведение нового анализа стало возможным благодаря углубленному изучению ситуации с проектом в рамках его рекомендованных оценок, в частности оценки его эксплуатации (включая схему эксплуатации проекта; влияние на его эксплуатацию испанских и марокканских высокоскоростных железнодорожных линий; необходимый парк подвижного состава; ходовые части поездов для оценки парка подвижного состава и их мощности).

11. Повторная финансовая оценка проекта

44. Используемая модель финансового прогнозирования (прогнозирование финансовой отчетности: баланс, счет прибылей и убытков и движение наличности) — хорошо структурирована и приемлема. Вместе с тем, учитывая использование определенных допущений в гипотезах и данных модели, ее результаты не могут рассматриваться как окончательные. В связи с этим целесообразно провести повторный анализ на основе непротиворечивых гипотез, принимая во внимание новые составляющие стоимости работ и учитывая, что продолжительные сроки постройки влекут за собой правовые и институциональные трудности, в связи с которыми придется оценивать весьма необычные

или даже беспрецедентные финансовые механизмы, и что эти механизмы потребуют разработки финансовых моделей, допускающих многочисленные альтернативные варианты.

12. Финансово-правовые механизмы

45. Финансовый анализ должен включать оценку многих альтернативных финансово-правовых механизмов, а не только механизма концессии. Возможны многочисленные альтернативные сценарии использования институциональных и финансово-правовых механизмов, охватывающие все возможные виды разделения рисков между государственными организациями и частными компаниями.

13. Правовая и институциональная оценка

46. Создание новой инфраструктуры потребует скоординированных усилий многих органов власти: на международном уровне — путем соглашений между двумя странами-спонсорами; на национальном уровне — внутри страны; и на региональном или локальном уровнях. Институциональная оценка необходима для определения возможных мер по созданию и регулированию финансово-правовых механизмов, определенных в ходе финансовой оценки.

14. Сопутствующие меры

47. Сопутствующие меры играют ключевую роль в обеспечении успешности проекта и определяют саму возможность его осуществления, поскольку лежат в основе его возможного экономического равновесия. Оценка мегапроектов показала, что сопутствующие меры имеют решающее значение для всех проектов при определении их способности или неспособности обеспечить перевозки и тем самым способствовать социально-экономическому росту соединенных регионов.

С. Программа дополнительных исследовательских и разведочных работ

48. В рамках отклика на эти требования были предприняты следующие меры.

49. На сорок втором совещании Объединенного комитета, состоявшемся в Танжере (Марокко) 29 октября 2009 года, был принят доклад о глобальной оценке исследований, включающий программу дополнительных исследовательских и разведочных работ на период 2010–2013 годов.

50. Эта программа, одобренная сопредседателями Объединенного комитета путем обмена письмами, построена на 30 мероприятиях, связанных с физической средой, инженерными работами и социально-экономическими и институциональными аспектами, а также их глобальной оценкой. Общие затраты на нее оцениваются в 21,7 миллиона евро (не считая операционных бюджетов компаний) и разделены поровну между марокканскими и испанскими компаниями.

51. Глобальной целью программы является выбор и углубленный анализ варианта проекта, наиболее приемлемого с точки зрения технической осуществимости и удовлетворяющего требованиям оптимизации темпов и сроков. Этот

анализ должен привести к разработке проекта строительства и подготовке перечня мероприятий по снижению неопределенности и по консолидации расходов на протяжении всего осуществления проекта, а также стать прочной основой для принятия решений.

52. Последовательные цели программы в отношении физической среды таковы:

а) содействовать получению улучшенной геотехнической характеристики брекчий при помощи глубинного морского бурения, отдавая предпочтение геотехническим пробам *in situ* в случае такой возможности и в лабораториях, работая с бережно полученными и хранящимися в хороших условиях образцами;

б) получить возможность определить размеры жил по всему маршруту туннеля;

с) удостовериться в отсутствии песчаных линз на уровне прохождения туннеля, по крайней мере в местах бурения.

53. В отношении деятельности, связанной с инженерными работами и окружающей средой, ставятся цели по пересмотру оценки предварительного проекта концепции туннеля, с тем чтобы:

а) содействовать технической осуществимости проекта с учетом геотехнических данных, которые будут получены в результате глубоководного морского бурения;

б) пересмотреть критерии концепции проекта, чтобы сделать ее более привлекательной и способной конкурировать с другими видами транспорта;

с) провести экологическую оценку в соответствии с международными стандартами охраны окружающей среды, выявив источники воздействия на окружающую среду на различных этапах осуществления проекта и меры по профилактике, компенсации и смягчению этого воздействия.

54. Социально-экономическая деятельность имеет своей целью:

а) подчеркнуть роль проекта в качестве привилегированной логистической платформы, способствующей развитию торговли в регионе;

б) выработать привлекательное предложение услуг в плане технической концепции, стадийности, производительности, типа операций и тарифов;

с) подготовить финансово-экономическую оценку, представив прогноз создаваемого объема перевозок, определение соответствующих финансовых сценариев и анализ глобальных рисков проекта.

55. Сводный глобальный доклад, подготовленный в завершение этой программы, будет разработан на основе указанных выше элементов в целях представления доказательств технической осуществимости проекта, а также его финансово-экономической и экологической оценки, чтобы содействовать принятию Объединенным комитетом решения относительно перспектив развития проекта.

III. Выводы

56. Результаты последнего этапа глубоководного бурения позволили устранить некоторую неопределенность в отношении геологии центральной части подводного маршрута проекта. Инженерные исследования позволили определить геометрические и функциональные характеристики сначала разведочной штольни, предусмотренной в базовом варианте проекта, а затем и железнодорожного путепровода. Экологическое исследование позволило подготовить оценку последствий проекта в этой области и разработать необходимые меры с целью недопущения негативного воздействия. Социально-экономические исследования и прогнозы объема перевозок позволили определить оставшиеся переменные для оценки проекта.

57. Что касается общей оценки технических, экологических, социально-экономических и правовых аспектов проекта, то основное внимание уделялось проблемам изучения геотехнических характеристик подводных геологических формаций (брекчий) и устранению недостатков в разработке некоторых технических аспектов базового варианта и его аспектов, связанных с безопасностью.

58. Программа работы позволяет начать новый этап, который, вероятно, будет связан с новыми, еще более серьезными задачами в плане выработки решения по столь важному проекту.
