



Основная сессия 2005 года

Нью-Йорк, 29 июня — 27 июля 2005 года

Пункт 10 предварительной повестки 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 2003/52 Совета 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 (см. приложение).

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/2005/100.

Приложение

Проект по созданию постоянно действующей связи Европа-Африка через Гибралтарский пролив: доклад об исследованиях и деятельности в период 2003–2004 годов

Резюме

В настоящем докладе, подготовленном совместно Экономической комиссией для Африки и Европейской экономической комиссией во исполнение резолюции 2003/52 Экономического и Социального Совета от 24 июля 2003 года, кратко охарактеризована деятельность двух компаний, отвечающих за проведение исследований, — «Сосьедад эспаньола де эстудиос пара ла комуникасьон фиха а травес дель Эстречо де Хибралтар» (СЕСЕГ) и «Сосьете насиональ д'этюд дю Детруа» (СНЕД) — в рамках проекта по созданию постоянно действующей связи через Гибралтарский пролив в период 2001–2002 годов. Эта деятельность касалась, в частности, следующих областей: геодезия, океанография, геологическая разведка, глубоководное морское бурение и социально-экономические исследования. Утверждение в декабре 2003 года программы работы на 2004–2006 годы придало новый импульс исследованиям и позволило, в частности, возобновить глубоководное бурение морского дна. Эти буровые работы продолжались на момент подготовки настоящего доклада. Они должны дать возможность прояснить геологический характер центральной части подводного маршрута проекта и определить его продольный профиль, равно как и стратегии строительства сначала разведочной штольни, предусмотренной базовым вариантом проекта, а затем и железнодорожного туннеля, также предусмотренного этим базовым вариантом.

Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Введение	1–7	4
II. Деятельность в рамках проекта в период 2003–2004 годов	8–18	5
A. Геодезия	9–10	5
B. Океанография	11–12	6
C. Геологическая разведка	13–14	6
D. Глубоководное бурение	15–17	7
E. Социально-экономические исследования	18	7
III. Прочая деятельность в рамках проекта	19–26	8
A. Совещание «Систематическая аускультация и обработка местности при механизированном строительстве туннелей»	19–20	8
B. Участие в исследованиях Европейской комиссии	21–22	8
C. События	23–26	8
IV. Будущая деятельность	27	9
V. Выводы	28	9

I. Введение

1. В своей резолюции 2003/52 от 24 июля 2003 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 по этому вопросу на его основной сессии 2005 года.
2. Цель настоящего доклада, подготовленного совместно двумя региональными комиссиями на основе информации, полученной от двух исследовательских компаний, представляется во исполнение вышеуказанной просьбы. Вначале приводится краткое резюме прогресса, достигнутого в проведении исследований по состоянию на конец 2002 года. Затем кратко охарактеризованы осуществлявшиеся в 2003–2004 годах основные мероприятия, которые непосредственно легли в основу настоящего очередного доклада.
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 было официально закреплено обязательство сторон совместно подготовить технико-экономическое обоснование проекта по созданию постоянно действующей связи через Гибралтарский пролив, основываясь на принципе равного распределения финансовых издержек и под руководством постоянного объединенного межправительственного комитета, при содействии двух государственных исследовательских компаний — «Сосьедад эспаньола де эстудиос пара ла комуникасьон фиха а травес дель эстречо де Хибралтар» (СЕСЕГ) с головной конторой в Мадриде и «Сосьете насиональ д'этиюдю Детруа» (СНЕД) с головной конторой в Рабате.
4. Осуществляемый ныне процесс исследований, в рамках которого было завершено несколько фаз и этапов, с 1996 года основывается на базовом варианте, который предусматривает прокладку под проливом туннеля, состоящего из двух веток железнодорожного путепровода (по одной в каждом направлении) и расположенной между ними служебной и аварийно-спасательной штольни. Эта функциональная концепция, аналогичная концепции туннеля под Ла-Маншем, позволяет связать железнодорожные сети двух стран, а также обеспечить погрузку автомобилей на челночные платформы в двух терминалах, один из которых будет находиться в Испании, а другой — в Марокко. Стандартная протяженность сооружений будет составлять: 42 километра между терминалами; 37,7 километра в туннеле; 27,7 километра в туннеле под морским дном.
5. По причинам технико-экономического характера процесс строительства в принципе предусматривает три последовательных этапа, а именно: а) этап 0, предусматривающий строительство части подводного служебного и аварийно-спасательного туннеля в качестве разведочной штольни; б) этап 1, в рамках которого будет проложен первый железнодорожный путепровод, что позволит эксплуатировать проект в режиме «монотуннеля»; в) этап 2, предусматривающий строительство второго железнодорожного путепровода, который обеспечит эксплуатацию двух туннелей, когда это будет продиктовано потребностями плотности движения.

6. Определение рабочего маршрута в настоящее время является предметом исследования альтернативных вариантов, касающихся, в частности, глубины продольного профиля, которая зависит от геологии зоны проекта в том месте, где глубина воды является максимальной, на равном удалении от обоих берегов. Однако по причинам, связанным, с одной стороны, со сложностью геологического строения, исследование которого требует проведения глубоководного подводного бурения, а с другой стороны, с трудностями бурения, обусловленными исключительным режимом течений в проливе, эти геологические исследования сопряжены с большими проблемами и затратами.

7. Поэтому в процессе изучения возможностей постоянной действующей связи через пролив в последнее время все большее внимание уделяется вышеупомянутым геологическим исследованиям, для целей которых было организовано уже три буровых кампании, а недавно началась и четвертая (см. пункт 15 ниже), которая в принципе призвана обеспечить достаточно информации для выбора маршрута предварительного проекта. Таким образом, оценка прогресса в плане исследований по состоянию на конец 2002 года в сущности зависела от дополнительных важных геологических изысканий.

II. Деятельность в рамках проекта в период 2003–2004 годов

8. На тридцать пятом совещании объединенного комитета, состоявшемся 2 декабря 2003 года в Мадриде, удалось активизировать процесс исследований за счет утверждения плана работы на период 2004–2006 годов, конечная цель которого состоит в том, чтобы сформулировать условия проекта и произвести технико-экономическую оценку на основе знаний, которые будут накоплены к 2006 году, в частности применительно к реализации предварительного инженерного проекта и моделирования прогнозов плотности движения. Ниже приводится резюме основных мероприятий, проведенных в рамках этого плана работы.

A. Геодезия

9. Геодезическая сеть геодинимических наблюдений в проливе, созданная в 1984 году после длительной совместной работы исследовательских обществ и специализированных институтов двух стран, а именно Национального географического института с испанской стороны и Управления картографии с марокканской стороны, неоднократно пересматривалась и расширялась и в настоящее время объединяет 11 точек испанской подсети и 11 точек марокканской подсети.

10. С 26 сентября по 1 октября 2004 года была проведена продолжительная кампания одновременных наблюдений на всех точках с помощью приемников Глобальной системы определения координат (ГСОК), установленных в каждой точке. Обработка полученных данных не только заложит прочную геодезическую основу проекта, но и позволит инкорпорировать результаты в базы данных, которые могут обеспечить обнаружение возможных геодинимических сдвигов.

В. Океанография

11. В целях совершенствования методов прогнозирования картины течений в проливе и более эффективного управления буровыми операциями в море исследовательские компании приняли участие в организации и осуществлении исследовательского проекта, посвященного гидродинамическим явлениям, формирующимся в процессе смешивания атлантических и средиземноморских вод в проливе, в частности внутреннего волнообразования, которое способно влиять на параметры течений, спрогнозированные с применением имеющихся методов, в сущности на основе аналитического согласования имеющихся результатов продолжительных наблюдений.

12. В сотрудничестве с Кадисским университетом, который координировал этот исследовательский проект с участием, среди прочих, Малагского и Танжерского университетов, в ноябре 2003 года была проведена так называемая кампания «Митилус». Сбор данных осуществлялся с помощью системы приборов для измерения элементов течения, установленных на морском дне, и с помощью еще одной системы приборов, установленных на океанографическом судне «Митилус». Продолжающаяся на данный момент обработка данных уже дала результаты, пригодные к практическому использованию, по меньшей мере в экспериментальном порядке, в рамках краткосрочного прогнозирования течений.

С. Геологическая разведка

13. Полоса маршрута, расположенная на южной и северной морских платформах, была предметом исследования многочисленных геологоразведочных кампаний в течение 1980–1995 годов. В действительности эти исследования играют чрезвычайно важную роль в геологическом обосновании проекта, ибо около двух третей проектируемого подводного маршрута туннеля проходят через эти платформы. С учетом значительного прогресса, достигнутого в области разведочных технологий, исследовательские общества провели кампанию «Платформы 2004», главная цель которой состояла в том, чтобы дополнить полученные ранее сведения и произвести их обзор.

14. Эта кампания, реализованная в октябре–ноябре 2004 года с помощью океанографического исследовательского судна «Гарсия дель Сид», позволила, в частности, получить: а) картину сонограмм с привязкой к географическим координатам, которая охватывает полосу маршрута, пролегающую через две платформы, и состоит из примерно 1000 километров изображений гидролокатора бокового обзора; б) геофизическую съемку примерно тех же зон в виде порядка 700 километров геоимпульсных изображений; в) градуирование проб гравитационного пробоотборника, позволяющее более эффективно интерпретировать полученные ранее результаты гидролокационных и сейсмических изысканий. Эти результаты позволили обогатить имеющуюся информацию, упрочив тем самым геологическое обоснование проекта в исследованных зонах.

D. Глубоководное бурение

15. Наиболее важным направлением деятельности, предпринятой в отчетный период, была четвертая буровая кампания в Гибралтарском проливе, преследовавшая цель устранить геологическую неопределенность, присущую средней части маршрута. Хотя эта неопределенность присуща участку относительно небольшой протяженности (около двух километров), она представляет собой решающий фактор в плане выбора продольного профиля и применимых стратегий строительства.

16. Четвертая буровая кампания была организована через посредство контракта, заключенного в ноябре 2004 года в рамках международного призыва с открытым участием. В сущности, она состоит в бурении скважин совокупной глубиной порядка 1750 метров в различных точках морского дна в исследуемой зоне с использованием бурового судна «Кингфишер» в нефиксированном положении, которое обеспечивает бортовая каротажная система и система многократного бурения одной и той же скважины, позволяющая устранить или смягчить ограничение продолжительности бурения, продиктованное скоростью периодов времени, в течение которого параметры течений являются приемлемыми для бурового судна, как было в случае с предыдущими кампаниями. Это новшество подкрепляется внедрением дополнительной процедуры передачи картины течений в реальном масштабе времени со вспомогательного исследовательского судна «Е. Ева», которое задействовано в кампании для замера параметров течений, на буровое судно.

17. На момент подготовки настоящего доклада буровые работы продолжались, их результаты обнадеживают как в плане технических параметров, которые уже превысили показатели предыдущих кампаний, так и в плане достижения некоторых поставленных геологических целей. Среди технических успехов следует отметить недавнее достижение глубины бурения свыше 300 метров при толщине водного слоя 280 метров, что позволит значительно прояснить последние неясные геологические факторы касательно выбора маршрута проекта.

E. Социально-экономические исследования

18. Работа в этой области была сосредоточена на поддержании баз социально-экономических данных и сведений о плотности движения в зоне воздействия проекта, а также на обработке статистических исследований морских перевозок в проливе с учетом критериев происхождения/назначения и воздушного сообщения между Марокко и Европой, с тем чтобы инкорпорировать результаты в базы статистических данных, на основе которых составляется пересмотренная модель прогнозирования плотности движения потенциальных пользователей проекта, завершение которой запланировано на нынешний год.

III. Прочая деятельность в рамках проекта

A. Совещание «Систематическая аускультация и обработка местности при механизированном строительстве туннелей»

19. Техническое совещание по систематической аускультации и обработке местности при механизированном строительстве туннелей, организованное в 2004 году в рамках сотрудничества между исследовательскими кампаниями, Европейской экономической комиссией и Международной ассоциацией туннелей и подземных работ, проходило в Мадриде 20–21 января 2005 года с участием более чем 40 экспертов из более чем 10 стран. Это совещание стало четвертым мероприятием, организованным в рамках этого сотрудничества.

20. На основе 3 базовых докладов и 12 письменных сообщений было проведено 3 рабочих сеанса технических дискуссий, посвященных соответственно геофизической (недеструктивной) аускультации, механической (буровой) аускультации и заблаговременной обработке местности, с уделением особого внимания геологическим условиям, аналогичным зоне туннеля под Гибралтарским проливом. Техническое бюро совещания, в состав которого вошли авторы основных докладов, было сформировано Международной ассоциацией туннелей и подземных работ. Исследовательские компании обеспечивали организацию совещания и последующую публикацию документов.

B. Участие в исследованиях Европейской комиссии

21. В качестве члена консорциумов, обеспечивающих руководство проведением соответственно исследований ДЕСТИН («Определение и оценка сети стратегической транспортной инфраструктуры в западном Средиземноморье») и МЕДА ТЕН-Т («средиземноморские и трансъевропейские транспортные сети»), проводимых Европейской комиссией, компания СНЕД подготовила целый ряд докладов, включая монографии об экспортной торговле марокканскими товарами и маршрутах их доставки сухопутным и морским транспортом.

22. Исследование ДЕСТИН, в частности, преследует цель разработки моделей прогнозирования плотности движения в целях выявления приоритетных проектов для развития комплексной стратегической транспортной сети в районе западного Средиземноморья. Исследование МЕДА ТЕН-Т посвящено изучению интеграции транспортных систем всех стран Средиземноморья посредством анализа функционирования фактических сетей и определения приоритетных коридоров и ключевых проектов для их развития.

C. События

23. В декабре 2003 года по случаю шестого совещания высокого уровня в Рабате между представителями марокканского и испанского правительств две стороны отметили принятие объединенным комитетом на его тридцать пятом совещании нового плана работы на 2004–2006 годы в связи с изучением возможностей постоянно действующей связи через Гибралтарский пролив, который позволит начать прокладку разведочной штольни в рамках проекта примерно в 2008 году.

24. В январе 2004 года исследовательские кампании организовали первую презентацию в Европейской комиссии, посвященную состоянию прогресса в текущих исследованиях в целях возможного сотрудничества в деле разработки проекта.

25. В декабре 2004 года в Рабате состоялось тридцать шестое совещание объединенного межправительственного комитета, на котором, в частности, было подчеркнуто то обстоятельство, что создание постоянно действующей связи через Гибралтарский пролив представляет собой комплексный проект в рамках стратегического плана развития инфраструктуры и транспорта на 2005–2020 годы, который в настоящее время находится на утверждении испанского правительства, а также было отмечено достигнутое двумя сторонами соглашение поддерживать контакты с Европейским союзом через посредство официальной презентации проекта с учетом прогресса, который будет достигнут в проведении исследований по состоянию на конец 2005 года, и новых документов в области планирования и финансирования транспортных проектов Европейской комиссии.

26. В январе 2005 года по случаю государственного визита в Марокко короля Испании Хуана Карлоса I и королевы Софии указанные выше договоренности были вновь подтверждены на более высоком уровне и в рамках аудиенции, организованной по этому поводу королем Мохаммедом VI, их Королевским Величествам был представлен отчет о состоянии прогресса в проведении исследований по проекту.

IV. Будущая деятельность

27. Будущая деятельность будет сосредоточена на осуществлении программы работы на 2004–2006 годы. Особое внимание будет уделено реализации четвертой кампании глубоководного бурения, которая на момент подготовки настоящего доклада продолжалась, а также проведению фундаментальных инженерных исследований и прогнозированию плотности движения пользователей в целях составления оценки технико-экономического обоснования проекта.

V. Выводы

28. Утверждение в декабре 2003 года программы работы на 2004–2006 годы придало новый импульс проведению исследований и позволило, в частности, возобновить буровые работы в море. Результаты этого бурения должны позволить устранить геологическую неопределенность в отношении центральной части подводного маршрута проекта и определить его продольный профиль, а также стратегии строительства сначала разведочной штольни, предусмотренной базовым вариантом проекта, а затем железнодорожного туннеля, также предусмотренного этим базовым вариантом.