

Проект по созданию постоянно действующей связи Европа-Африка через Гибралтарский пролив: доклад об исследованиях и деятельности в период 2006–2009 годов

Резюме

В настоящем докладе, подготовленном совместно Европейской экономической комиссией и Экономической комиссией для Африки во исполнение резолюции 2007/16 Экономического и Социального Совета от 26 июля 2007 года, кратко описывается деятельность двух компаний — «Соседад 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 по созданию постоянно действующей связи через Гибралтарский пролив.

Деятельность, осуществлявшаяся в период 2006–2009 годов, была связана, в частности, с корректировкой первоначального предварительного проекта базового варианта — железнодорожного туннеля — и модели прогнозирования объема перевозок с учетом экономических и финансовых показателей, с проведением исследования воздействия проекта на окружающую среду, исследования по вопросам социально-экономических последствий проекта для прилегающих регионов (Танжер-Тетуан на юге и Андалусия на севере) и общей оценки различных аспектов проекта, не считая дополнительной деятельности, связанной с экспериментальными объектами в Малабате и Тарифе, и исследований, касающихся картографии, геодезии и морских течений в Гибралтарском проливе.

Будущим исследованиям будет посвящена специальная программа, которая в настоящее время разрабатывается в рамках общей оценки проекта и будет представлена на утверждение вышеупомянутому комитету на его следующей сессии, которая должна состояться в Рабате в июле 2009 года. Особое внимание в рамках этой программы будет уделяться проведению дополнительных мероприятий по решению некоторых вопросов, связанных с изучением района будущего расположения объекта, а также конкретных исследований, направленных на более глубокий анализ некоторых аспектов базового варианта.

Кроме того, проект вызвал интерес участников Европейско-средиземноморского форума по вопросам транспорта, который проходил в Брюсселе 29 и 30 мая 2007 года, и был представлен Европейской комиссии в ходе состоявшегося 8 июня 2007 года в Люксембурге специального совещания министров транспорта Марокко и Испании и заместителя Председателя Европейской комиссии, комиссара по вопросам транспорта.

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение	4
II. Деятельность, осуществлявшаяся в период 2006–2009 годов	5
A. Корректировка первоначального предварительного проекта	5
B. Экологическое исследование	7
C. Исследование прогнозируемого объема перевозок	7
D. Исследование по вопросам региональных последствий	7
E. Общая оценка	8
III. Другие мероприятия, проведенные в 2006–2009 годах	9
A. Картография	9
B. Геодезия	9
C. Экспериментальные объекты	10
D. Дополнительные геотехнические исследования брекчий	10
E. Морские течения	10
F. Веб-сайт	11
IV. Будущая деятельность	11
V. Проект в более широком контексте	11
A. Испано-марокканское совещание высокого уровня	11
B. Европейская комиссия	11
C. Европейско-средиземноморский форум по вопросам транспорта	12
VI. Выводы	12

I. Введение

1. В своей резолюции 2007/16 от 26 июля 2007 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 2009 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 краткое резюме хода проведения исследований по состоянию на середину 2009 года, затем вкратце представлены осуществлявшиеся в 2006–2009 годах основные мероприятия 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 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 аспектов изначального решения, процесс строительства в принципе предусматривает три последовательных этапа: а) нулевой этап, предусматривающий строительство подводной разведочной штольни; б) первый этап, который обеспечивает функционирование проекта в режиме «монотуннеля» (строительство

первого железнодорожного путепровода и служебной и аварийно-спасательной штольни); и с) второй этап, предусматривающий строительство второго железнодорожного путепровода, который позволит использовать два туннеля, когда это будет продиктовано потребностями плотности движения.

6. В процессе изучения возможностей постоянно действующей связи через пролив большое внимание уделялось морским геологическим исследованиям на основе проведения четырех этапов буровых работ, последний из которых, проведенный в 2005 году, позволил получить очень интересную информацию о характере геологических формаций, через которые будет проходить маршрут будущего туннеля. Эта информация позволит с большей точностью определить продольный профиль маршрута.

II. Деятельность, осуществлявшаяся в период 2006–2009 годов

7. На тридцать девятом совещании Объединенного комитета, состоявшемся в Мадриде 27 и 28 ноября 2006 года, был одобрен пересмотренный план работы на 2004–2006 годы, а его продление до 2009 года было утверждено на сороковой и сорок первой сессиях этого комитета, состоявшихся соответственно в Рабате 30 января 2008 года и в Мадриде 12 февраля 2009 года. Так, пересмотренный план работы на 2004–2009 годы предусматривает: 1) изменение первоначального предварительного проекта (ППП) концепции туннеля путем включения в него аспектов, связанных с воздействием на окружающую среду; 2) корректировку исследования прогнозируемого объема перевозок с помощью эконометрической модели и исследования по вопросам социально-экономических последствий проекта для прилегающих регионов; 3) изучение юридических и институциональных рамок, в которых должен разрабатываться проект; и 4) подготовку общей технической, социально-экономической, финансовой, юридической и экологической оценки сооружений. Основные исследования, проведенные в период 2006–2009 годов, касаются:

- корректировки первоначального предварительного проекта (ППП-07) концепции туннеля;
- воздействия проекта на окружающую среду;
- разработки модели прогнозирования объема перевозок с учетом анализа экономических и финансовых показателей;
- региональных последствий проекта;
- общей оценки проекта.

A. Корректировка первоначального предварительного проекта

8. Цель исследования ППП-07 заключалась, с одной стороны, в корректировке результатов предыдущего исследования (ППП-96) с учетом обнаруженных с тех пор посередине пролива двух палеоканалов (жил), заполненных четвертичными породами (брекчиями), а с другой — в оценке возможности про

кладки туннеля через эти деформируемые породы и изучении способов их разработки. Главные выводы, содержащиеся в различных отчетах, представленных в рамках исследования, сводятся к следующему:

- в геологическом отчете на основании анализа всех имеющихся данных предлагается выполнить продольное сечение, чтобы уточнить, как распределяются флишевые отложения и брекчии по всей длине маршрута туннеля;
- общая протяженность двух жил в плоскости пролегания туннеля на глубине 475 метров ниже уровня моря составляет, по оценкам, 2,8 километра, а по пессимистичным оценкам — 4,8 километра;
- в геотехническом отчете, обобщившем всю информацию и данные, полученные с начала изучения проекта, приводятся механические характеристики различных формаций, через которые будет проходить будущий туннель. Для целей геомеханического анализа для каждой геологической формации были приняты основные характеристики;
- эти геотехнические параметры (основные характеристики) были включены в трехмерную геомеханическую модель, разработанную на основе различных сценариев проведения выработок и дренажа, предложенных для ведения работ на трудных участках, и с учетом гипотез, касающихся характеристик разрабатываемых пород;
- для разработки брекчий представляется целесообразным усовершенствовать технологию использования туннельных щитов при поддержании разумных темпов ведения работ;
- изменчивость механических свойств отложений имеет важное значение, однако необходимо больше знать об этих породах, чтобы сделать достаточно обоснованные окончательные выводы. Речь идет о более глубоком изучении геомеханической природы брекчий и заполняющих жилы пород в целом, с тем чтобы подобрать соответствующий способ выработки, основываясь на достоверных данных. Следует организовать кампанию глубоководного бурения, учитывая при этом, что она может дать лишь ограниченные результаты из-за вертикальной структуры пород;
- от марокканского берега необходимо проложить разведочную штольню, которая позволит, помимо прочего, оценить характеристики туннельного щита и факторы, которые необходимо учитывать во время ведения работ, с тем чтобы определить сочетания средств, которые позволят осуществить этот проект. Опыт и сведения, полученные в ходе этих дополнительных исследований, позволят оценить выполнимость работ и определить рамки для строительства железнодорожных туннелей;
- корректировка проекта выполнялась одновременно с исследованиями, касающимися вентиляции и безопасности объекта. Схема расположения подземных сооружений, которая предлагалась в рамках ППП-96, была серьезно доработана с учетом важных изменений технического и нормативного характера, произошедших за последние десять лет.

9. Компании провели экспертизу отчетов, представленных в рамках первоначального предварительного проекта, в частности в областях геотехники и геомеханики, чтобы составить мнение о стратегии будущих исследований. Экспертиза подтвердила основные положения исследования, а также замечания консультанта по исследованию и выявленные им ограничения.

В. Экологическое исследование

10. Анализ воздействия проекта на окружающую среду позволил оценить и систематизировать различные последствия, которые на разных этапах реализации и эксплуатации может иметь каждый из его элементов для фауны, флоры, жителей прилегающих территорий и самого объекта. Этот анализ позволил также подчеркнуть степень оптимизации проекта на исследуемом участке, определить уровень его приемлемости с экологической точки зрения, выявить меры по смягчению последствий и подготовить смету расходов, связанных с мерами, необходимыми в ходе строительных работ и эксплуатации.

С. Исследование прогнозируемого объема перевозок

11. Исследование прогнозируемого объема перевозок позволило скорректировать прежние прогнозы объема перевозок по туннелю в Гибралтарском проливе на 2030, 2040 и 2050 годы, подготовленные на основе сценариев экономического и социального развития стран региона. При сохранении нынешней динамики предполагается, что в 2030 году объем перевозок по туннелю составит 10 миллионов пассажиров и 7 миллионов тонн груза, а в случае более благоприятного развития событий, т.е. сближения стран Магриба и Европейского союза и экономического роста в Европе, — 13 миллионов пассажиров и 9 миллионов тонн груза.

12. В дополнение к этому исследованию на основе имеющихся в настоящее время данных, полученных в ходе недавних исследований, в первую очередь исследования первоначального предварительного проекта (ППП) концепции туннеля и исследования прогнозируемого объема перевозок, был подготовлен обзор экономических и финансовых показателей.

Д. Исследование по вопросам региональных последствий

13. Исследование по вопросам региональных последствий проекта позволило проанализировать и оценить воздействие проекта на местном уровне, в том числе на роль и деятельность человека, на использование земли и на развитие транспортных сетей. Для анализа социально-экономических последствий строительных работ и эксплуатации объекта для экономики прилегающих регионов (Танжер-Тетуан на юге и Андалусия на севере) применялась стандартная методология с использованием таблиц «затраты-выпуск». Согласно результатам исследования, эти регионы будут быстро развиваться (особенно южный берег — благодаря более тесному сближению Марокко с Европейским союзом) и получают наибольшую выгоду от реализации проекта в плане производства (значительная часть расходов будет приходиться на сами регионы, главным образом на северном берегу) и в плане прямого и косвенного создания рабочих

мест (приблизительно 120 000 рабочих мест в эквиваленте занятости полный рабочий день — в том числе около 80 000 мест, созданных напрямую, — из которых 40 000 на южном берегу и 80 000 на северном).

Е. Общая оценка

14. Общая оценка проводится с целью подготовки отчета о завершении этапа, в котором будет содержаться 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.

15. По случаю начала проведения оценки компании организовали семинар, состоявшийся 7 и 8 января 2009 года, в работе которого приняли участие главные руководители групп, занимающихся техническими и социально-экономическими исследованиями, и руководители группы, занимающейся проведением оценки. Эта встреча позволила проинформировать участников этой группы о результатах проведенных исследований и изучить стратегии и варианты, предлагаемые исследовательскими группами в техническом и социально-экономическом плане, особенно в отношении наиболее актуальных для проекта проблематичных аспектов, уделив при этом особое внимание технико-экономической осуществимости проекта строительства разведочной штольни, от которого зависит осуществимость проекта сооружения туннеля в целом.

16. В настоящее время работа по проведению оценки подходит к концу, и ее предварительные выводы сводятся к следующему:

- этот проект является одним из ключевых элементов в развитии евро-африканской и особенно западно-средиземноморской сети наземного транспорта, и он должен отвечать соответствующим требованиям и способствовать обменам в регионе;
- согласно имеющимся данным о геологических условиях и геомеханических характеристиках, проходка двух палеоканалов может оказаться крайне сложной задачей. Расходы и сроки, связанные с проведением выработки, ставят под сомнение экономическую осуществимость проекта;
- отсутствие точных данных, касающихся геометрии палеоканалов и геомеханических характеристик заполняющих их брекчий, недопустимо для проекта такого значения. Весьма рискованно принимать решения, руководствуясь исключительно имеющимися на настоящий момент результатами испытаний и параметрического анализа. Необходимы дополнительные разведочные работы и исследования;
- учитывая масштабы, важность и исключительный характер проекта, было бы целесообразно разработать более обширную программу исследований по аналогии с программами, которые применяются для проектов подобного рода;
- по сравнению со стандартными проектами разведочная штольня сама по себе является крупным объектом. Именно поэтому осуществимость проекта по сооружению этой разведочной штольни должна быть доказана с определенной степенью точности;

- чтобы подробнее изучить некоторые аспекты ППП-07, необходимо провести более обстоятельные дополнительные исследования. Цель этих базовых исследований будет заключаться в повторном изучении вариантов проекта путем более глубокого и объективного анализа сценариев, достойных рассмотрения;
- строительство туннеля под проливом является смелым техническим решением, однако этот проект не сводится лишь к сооружению объекта, соединяющего два континента; он предполагает также предоставление услуг широким слоям населения разных стран. Таким образом, крайне важно четко сформулировать, какие транспортные услуги будут предлагаться и в чем их преимущество, чтобы будущие пользователи воспринимали проект в этом контексте;
- нынешний проект характеризуется изысканием способов сокращения инвестиционных расходов и приведения их в соответствие с потребностями в перевозках, весьма сложным профилем железнодорожной линии (уклон в 30 процентов на участке длиной в 17 километров), внушительным парком высокоскоростного железнодорожного транспорта, использованием открытых железнодорожных составов, а также проведением строительных работ и эксплуатацией объекта в два этапа, первый из которых предусматривает сооружение железнодорожного туннеля с одной линией, который будет использоваться по очереди, и служебной и аварийно-спасательной штольни, а второй – строительство второго железнодорожного туннеля;
- необходимо найти и тщательнее проанализировать вариант, представляющий реальную возможность с точки зрения технической осуществимости и удовлетворяющий требованиям, которые компании предъявляют к срокам (реально осуществимый вариант). 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.

III. Другие мероприятия, проведенные в 2006–2009 годах

A. Картография

17. Завершилось составление геологической карты северного и южного берегов масштаба 1:25 000. Карта регулярно обновляется по мере поступления новых данных.

B. Геодезия

18. Сотрудничество с Национальным географическим институтом Испании и Национальным агентством по рациональному использованию земель, кадастру и картографии Марокко на основе соглашения о партнерстве осуществляется по следующим трем направлениям:

- создание геодезической сети стационарных установок ГСОК для геодинамического наблюдения в Гибралтарском проливе;
- создание альтиметрической сети в Гибралтарском проливе. Эта деятельность, частично реализованная в том, что касается точного определения уровня, завершена на южном берегу. Остается выполнить корректировку по высоте на северном и южном берегах посредством оптических наблюдений после проведения опытных работ;
- корректировка физической карты пролива.

С. Экспериментальные объекты

19. На объекте в Малабате, закрытом в 2007 году, были проведены работы по гидроизоляции и укреплению платформы вокруг выхода шахты на поверхность, чтобы обеспечить ее сохранность на случай возможных посещений в будущем.

20. Штольня в Тарифе, где, помимо прочего, хранятся керновые образцы, извлеченные во время различных этапов глубоководного бурения, остается открытой. 4 и 5 ноября 2008 года в штольне были произведены новые замеры схождения пластов, которые показали, что деформация в целом стабилизировалась за исключением некоторых участков аргиллитов в Альмарчале.

Д. Дополнительные геотехнические исследования брекчий

21. В рамках договоренности с Институтом геотехники (Цюрих, Швейцария) компании начали дополнительные геотехнические исследования брекчий. Для этих целей было отобрано 20 керновых образцов, извлеченных во время двух последних этапов глубоководного бурения. Эти образцы в настоящее время изучаются.

Е. Морские течения

22. В рамках соглашения о партнерстве с Университетом Кадиса (Испания) были произведены замеры морских течений в проливе для выверки моделей прогнозирования течений на этом участке, в связи с чем:

- в ходе кампании «Сармьенто де Гамбоа-2008» на континентальных платформах с испанской и марокканской стороны были установлены новые приборы, измеряющие течения; и
- были определены гармонические постоянные скоростей течений на уровне этих платформ, исходя из вновь полученных данных.

23. Кроме того, цели кампании «Сармьенто де Гамбоа-2008», проводившейся 14 сентября — 12 октября 2008 года, включали сбор новых данных для более глубокого изучения гидродинамической системы морских течений и распределения биологических переменных в Гибралтарском проливе, с тем чтобы подтвердить модели циркуляции воды и усовершенствовать программу прогнозирования течений, разработанную в Университете Кадиса. Эта кампания была

организована в рамках сотрудничества между исследовательскими компаниями и Университетом Кадиса при участии Университета Абдельмалека Саади (Марокко), Университета Малаги (Испания), Национального института аэрокосмической техники (Испания) и Института морской гидрографии (Испания).

24. Три прибора, измеряющие течения, были установлены соответственно на двух континентальных платформах с марокканской и испанской стороны и к северу от северного палеоканала. В определенные моменты времени с учетом цикла приливов и отливов замерялись физические показатели (проводимость, температура и плотность), брались пробы воды и планктона и совершались воздушные облеты для отслеживания перемещения масс воды на поверхности.

25. Замеры течений позволяют компаниям скорректировать модель прогнозирования течений на глубоководных участках пролива, которая весьма полезна для разработки и реализации работ по глубоководному бурению. В этих целях и в рамках партнерства с Университетом Кадиса все необходимые данные будут обработаны с помощью компьютерной программы, разработанной в Университете Кадиса, и учтены в рамках модели прогнозирования течений.

F. Веб-сайт

26. Компании СНЕД и СЕСЕГ создали для целей проекта совместный многоязычный веб-сайт (www.sned.gov.ma или www.secegsa.com), информация на котором доступна на испанском, французском, арабском и английском языках.

IV. Будущая деятельность

27. Программа будущей деятельности находится на стадии подготовки в рамках общей оценки проекта и будет представлена Объединенному комитету на его сорок втором совещании, которое состоится в Рабате в июле 2009 года.

V. Проект в более широком контексте

A. Испано-марокканское совещание высокого уровня

28. На испано-марокканском совещании высокого уровня, состоявшемся в Рабате 5 и 6 марта 2007 года, председателю правительства Испании и премьер-министру Марокко был представлен совместный отчет о ходе исследований в рамках проекта. На совещании было принято решение представить проект Европейской комиссии, чтобы привлечь ее к его разработке.

B. Европейская комиссия

29. Министры Марокко и Испании и заместитель Председателя Европейской комиссии, комиссар по вопросам транспорта г-н Жак Барро провели 8 июня 2007 года в Люксембурге совещание, посвященное проекту. На этом совещании обе делегации получили возможность представить высокопоставленным европейским чиновникам результаты исследований в рамках проекта по созданию

постоянно действующей связи через пролив и перспективы его осуществления, а также генеральные планы, предусматривающие продолжение железнодорожных путей на север и на юг. Они также смогли обратиться к Европейскому союзу за институциональной поддержкой в разработке проекта. Стороны, принявшие участие в этом совещании, договорились о нижеследующем:

- министры двух стран представляют Европейской комиссии официальный письменный запрос на предоставление институциональной поддержки в разработке проекта наряду с информационным отчетом о результатах исследований в рамках проекта и перспективах его осуществления. Министры двух стран направили в Европейскую комиссию такой запрос;
- комиссар Европейской комиссии г-н Барро предложил комиссару по внешним связям г-же Бените Ферреро-Вальднер провести совещание в расширенном формате в целях рассмотрения соответствующего запроса на предоставление институциональной поддержки.

С. Европейско-средиземноморский форум по вопросам транспорта

30. На Европейско-средиземноморском форуме по вопросам транспорта, состоявшемся в Брюсселе 29 и 30 мая 2007 года, был изучен и утвержден региональный план действий в сфере транспорта на период 2007–2013 годов. Этот план, разработанный по итогам первой Европейско-средиземноморской конференции министров транспорта, состоявшейся в Марракеше 15 декабря 2005 года, представляет собой план активизации сотрудничества в сфере транспорта в Средиземноморском регионе. Он предусматривает ряд мероприятий, касающихся различных видов транспорта и связанных с планированием развития инфраструктуры и реформированием нормативной базы в области транспортных услуг. К плану прилагается перечень приоритетных проектов, в числе которых — проект по созданию постоянно действующей связи через Гибралтарский пролив. На форуме была учреждена рабочая группа по вопросам инфраструктуры и нормативной базы, в состав которой вошли эксперты в транспортной сфере и которая занимается вопросами осуществления плана действий и содействует координации в вопросах региональных приоритетов и национальных стратегий, уделяя особое внимание трансграничным проектам в целях активизации региональной интеграции.

VI. Выводы

31. Результаты последнего этапа глубоководного бурения позволили устранить некоторую неопределенность в отношении геологии центральной части подводного маршрута проекта. Проводимые в настоящее время 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.

32. 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.

33. Программа работы, которая будет подготовлена в рамках общей оценки проекта и представлена на утверждение Объединенному комитету, позволит начать новый этап, который, вероятно, будет связан с новыми, еще более серьезными задачами в плане выработки решения по столь важному проекту.
