



---

## **Европейская экономическая комиссия**

### **Комитет по внутреннему транспорту**

#### **Рабочая группа по внутреннему водному транспорту**

##### **Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях**

##### **Тридцать девятая сессия**

Женева, 15–17 июня 2011 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

##### **Стратегическое развитие инфраструктуры внутренних водных путей**

### **Дискуссионная записка по общеевропейскому подходу к дальнейшему развитию инфраструктуры внутреннего водного транспорта**

#### **Записка секретариата**

## **I. Мандат**

1. В "Белой книге по эффективному и устойчивому внутреннему водному транспорту в Европе", подготовленной Рабочей группой по внутреннему водному транспорту (SC.3), отмечается, что SC.3 с целью недопущения дублирования деятельности могла бы в тесном сотрудничестве с другими международными органами выполнять функции соответствующего форума для специальных комитетов, групп экспертов или совещаний "за круглым столом" в интересах дальнейшей координации усилий по развитию сети водных путей категории "Е" (ECE/TRANS/SC.3/189, пункт 205 с)).

2. В ходе обсуждения "Белой книги" на своей тридцать восьмой сессии Рабочая группа по унификации технических предписаний и правил безопасности на внутренних водных путях (SC.3/WP.3) приветствовала предложение секретариата о проведении встречи экспертов по инфраструктуре внутренних водных путей в соответствии с вышеупомянутой стратегической рекомендацией и в контексте проводящегося пересмотра Перечня основных характеристик и пара-

метров сети водных путей категории "Е" ("Синей книги") (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/76, пункт 18).

3. Ниже приводится дискуссионный документ, подготовленный секретариатом в консультациях с руководителем комплекса работ по инфраструктуре в контексте проекта Платформы по осуществлению программы НАЯДЫ ЕС (ПЛАТИНА). Его цель состоит в том, чтобы предложить возможный подход к дальнейшему развитию инфраструктуры внутреннего водного транспорта (ВВТ) в регионе ЕЭК и выработать предложения о конкретных совместных действиях учреждений, занимающихся стимулированием развития ВВТ.

4. SC.3/WP.3, возможно, пожелает обсудить настоящий документ в свете материалов по инфраструктуре ВВТ в Европе, которые будут представлены экспертами в ходе ее тридцать девятой сессии, и согласовать выводы относительно роли ЕЭК ООН в данной области, которые будут представлены SC.3.

## **II. На пути к разработке комплексной общеевропейской стратегии развития инфраструктуры ВВТ**

### **A. Введение**

5. Цель настоящего документа состоит в том, чтобы предложить способ достижения прогресса в области оказания помощи странам и компетентным международным организациям в деле разработки комплексной стратегии развития инфраструктуры ВВТ и инициатив по ее реализации. В целом в документе указан сетевой подход, позволяющий увязать ВВТ с общим транспортно-логистическим компонентом цепочек поставок. На самом деле конкурентоспособность ВВТ зависит от дальнейшей интеграции осуществляемых операций в стратегических подходах к формированию согласованной общеевропейской инфраструктуры.

6. Для обеспечения эффективной экономики в Европе необходимо развивать и поддерживать эффективные транспортные системы. Предполагается, что в средне- и долгосрочной перспективе объемы перевозок будут значительно возрастать, а предельные возможности существующих транспортных систем все чаще будут превышать. Нехватка транспортной инфраструктуры приводит к повышению уровня выбросов, аварийности и увеличению заторов, а также к снижению надежности и пунктуальности. Сектор ВВТ может внести ценный вклад в решение растущих транспортных задач эффективным, устойчивым и экологически обоснованным образом. ВВТ уже в течение продолжительного времени рассматривается в качестве наиболее чистого в экологическом отношении и безопасного вида наземного транспорта, характеризующегося высокой энергоэффективностью. В силу этого различные организации стимулируют использование ВВТ и укрепляют его конкурентоспособность<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Европейская комиссия: "Комплексная программа действий в области стимулирования перевозок по внутренним водным путям (НАЯДЫ)".

## **В. Развитие инфраструктуры в контексте общей стратегии стимулирования ВВТ**

7. Одним из средств реализации общеевропейской стратегии стимулирования ВВТ служит разработка и развитие общеевропейской сети физической инфраструктуры. В контексте поддержки таких усилий можно обозначить два этапа, нацеленных на оказание содействия в развитии общеевропейской сети инфраструктуры ВВТ, а именно:

а) На первом этапе следует оценить состояние инфраструктуры ВВТ в Европе, выявив в ней различные узкие места и недостающие звенья на европейском уровне, а также определив некоторые концепции восприятия различных проблем и основополагающих тенденций.

б) На втором этапе должна быть выработана стратегия общеевропейской сети инфраструктуры с указанием рамок для дальнейших действий, т.е. с определением очередности и этапов реализации мер по усовершенствованию инфраструктуры. Стандартная стратегия, лежащая в основе развития инфраструктуры ВВТ, выражается в увязке ВВТ с развитием глобальной цепочки поставок и со стратегическими требованиями на национальном/местном уровне. Такой подход позволит наладить сотрудничество со всеми видами транспорта, различными заинтересованными сторонами и операторами, а также обеспечить предоставление дополнительных услуг, логистическую поддержку в соответствии с требованиями по охране окружающей среды, модернизацию и рационализацию европейской сети инфраструктуры в целом.

8. В настоящем дискуссионном документе подробно охарактеризован второй этап.

## **С. На пути к разработке стратегии общеевропейской сети инфраструктуры ВВТ**

9. Одним из неприемлемых условий стимулирования ВВТ служит разработка стратегии общеевропейской сети инфраструктуры. В данном смысле требуются следующие два вида деятельности:

а) Определение общей стратегии сети инфраструктуры ВВТ; существенный вклад в эту деятельность могут внести различные перечни ("Синяя книга" ЕЭК ООН, программа трансъвропейской транспортной сети (ТЕС-Т) и ПЛАТИНА). Кроме того, в процессе разработки стратегии общеевропейской инфраструктуры ВВТ необходимо поставить различные вопросы и получить на них ответы. По возможности, следует определить предпочитаемое конечное состояние сети инфраструктуры ВВТ.

б) Согласование общей позиции относительно способов эффективной реализации стратегии общеевропейской инфраструктуры ВВТ; для выработки такой позиции должен быть сделан выбор в плане определения очередности и этапов реализации мер по усовершенствованию инфраструктуры ВВТ. Полезно было бы на практике определить, какие из этих мер принесут наибольшую отдачу в смысле повышения эффективности всей транспортной цепи.

10. Повышению эффективности могут способствовать сокращение издержек, более рациональное перераспределение перевозок между различными видами транспорта и содействие их устойчивости, открытие новых рынков и/или стимулирование регионального развития. Водные пути и бассейны (в значительной

мере) отличаются друг от друга по компонентам инфраструктуры, составу флотов и обслуживаемым рынкам. Поэтому развитие инфраструктуры на этих водных путях и в этих бассейнах также будет осуществляться неодинаково. Следует осознать, какие капиталовложения в инфраструктуру наиболее выгодны с точки зрения ВВТ и эффективности транспортных сетей в целом с учетом различия водных путей и бассейнов.

11. Кроме того, следует оценить выгоду, связанную с усовершенствованием соединений между городами, портами и другими крупными экономическими центрами. Улучшение сообщения, особенно на ВВТ, может стимулировать экономическое развитие и в значительной мере повысить конкурентоспособность городов, портов и других экономических центров. Капиталовложения в инфраструктуру ВВТ могут оказать положительное воздействие на экономическое развитие регионов. Обеспечение высококачественных соединений на ВВТ между городами, портами и другими экономическими центрами может послужить стимулом для налаживания и организации предприятиями и компаниями своей деятельности в соответствующем районе. Обусловленное этим развитие экономики может способствовать расширению различных отраслей промышленности и извлечению местным населением значительной выгоды.

12. В целом эти два вида деятельности представляют собой стратегию развития инфраструктуры и стимулируют взаимодействие и сотрудничество стран и других заинтересованных сторон в подготовке мероприятий в контексте общеевропейской инфраструктуры ВВТ.

13. Обозначено два подхода, позволяющих обеспечить учет наиболее уместных проблем и вопросов в рамках стратегии инфраструктуры ВВТ, а именно:

- a) нисходящий подход (долгосрочная перспектива с ориентацией на выработку стратегии);
- b) восходящий подход (кратко-/среднесрочная перспектива с ориентацией на деловую деятельность).

#### **1. Вопросы, относящиеся к нисходящему подходу**

14. В рамках этого подхода нынешнее состояние сети инфраструктуры сопоставляется с ее идеальным конечным состоянием. Различные виды анализа существующих пробелов могут способствовать осознанию того, где и какие капиталовложения в инфраструктуру наиболее необходимы, а также какие усилия и финансовые и иные издержки для этого потребуются.

15. В данной связи могут быть заданы различные вопросы, а именно:

- a) Каково состояние нынешней сети инфраструктуры с учетом следующих элементов:
  - i) схемы расположения сети водных путей;
  - ii) категории водных путей и иных характеристик, например высоты пролета мостов, ограничений по осадке, размеров фарватеров, пропускной способности шлюзов, характеристик портов?
- d) Какова общепринятая позиция заинтересованных сторон в отношении идеального или конечного состояния инфраструктуры в долгосрочной перспективе, включая информацию о жилье и промышленных районах, обладающих (потенциальной) экономической ценностью, которую можно выявить при помощи ВВТ в ЕС и за его пределами?

e) Какие недостающие звенья и узкие места несовместимы с идеальным состоянием (например, с учетом определений, содержащихся в "Синей книге" ЕЭК ООН)<sup>2</sup>?

f) Насколько нынешняя сеть инфраструктуры отличается от конечной сети?

i) Какие затраты необходимы для обеспечения конечного состояния?

ii) Насколько далеки различные регионы/бассейны/коридоры от обеспечения конечного состояния?

iii) Какова стоимость усовершенствования инфраструктуры в разбивке по регионам/бассейнам/коридорам?

g) Какие особенности узких мест или недостающих звеньев наиболее ошутимы: высота пролета мостов, ограничения по осадке, размеры фарватеров, пропускная способность шлюзов, порты?

i) Какие виды узких мест наиболее распространены в различных регионах/бассейнах/коридорах?

ii) Насколько базовыми или стратегическими (согласно определению, приведенному в "Синей книге") являются эти узкие места?

iii) Каким образом этот обзор соотносится с различными регионами/бассейнами/коридорами?

h) Сколько недостающих звеньев надлежит создать?

Сколько недостающих звеньев надлежит создать в различных регионах/бассейнах/коридорах?

i) В какой степени обеспечены соединения между основными или возникающими экономическими центрами – промышленными или жилыми?

i) В какой степени основные экономические центры соединены с морем при помощи ВВТ?

ii) В какой степени основные экономические центры соединены друг с другом при помощи ВВТ?

iii) В какой степени основные экономические центры соединены с морем или друг с другом при помощи ВВТ в разбивке по различным регионам/бассейнам/коридорам?

j) В какой степени узкие места и недостающие звенья влияют на возможность создания новых жилых и промышленных районов и экономического развития, обусловленного их созданием?

Каким образом данный обзор соотносится с различными регионами/бассейнами/коридорами?

к) В какой степени европейская сеть ВВТ может обеспечить соединения между регионами?

Каким образом данный обзор соотносится с различными регионами/бассейнами/коридорами?

<sup>2</sup> Перечень основных характеристик и параметров сети водных путей категории "Е" ("Синяя книга") (ECE/TRANS/SC.3/144.Rev.1).

1) В контексте рассмотрения конечного состояния инфраструктуры какие из усовершенствований имеют важное значение с точки зрения единообразия и последовательности сети инфраструктуры?

В какой степени достигается единообразие и последовательность в различных регионах/бассейнах/регионах?

16. В свете информации, содержащейся в "Синей книге" ЕЭК ООН и других перечнях, представляется, что на большинство из этих вопросов ответ либо уже дан, либо может быть дан с использованием уже собранной информации. Схема расположения уже охарактеризована вместе с некоторыми аспектами водных путей. Одна из дополнительных задач состоит в определении идеального конечного состояния (водных путей международного значения, т.е. всех путей категории IV и выше). С учетом ответов на эти вопросы можно будет определить, какие капиталовложения в инфраструктуру необходимы на различных участках сети инфраструктуры.

17. Один из других вероятных элементов – это переоценка проектов на основе возможностей создания жилых и промышленных районов либо районов, где высока вероятность экономического развития. Даже если эти усилия не позволят определить направление последующей деятельности, они помогут осознать, какие виды капиталовложений в инфраструктуру окажут более ощутимое воздействие в деле обеспечения конечного состояния по сравнению с другими видами капиталовложений. Капиталовложения в проекты инфраструктуры следует оценивать как совокупность всех проектов в каждом бассейне или коридоре, а не основе каждого проекта в отдельности.

## 2. Вопросы, относящиеся к восходящему подходу

18. Основной вопрос состоит в том, каким образом получить максимальную отдачу от средств, расходуемых на инфраструктуру, для ВВТ, региона или общества в целом. Надлежит определить возможности, обусловленные капиталовложениями в инфраструктуру. Эти возможности могут выражаться в повышении производительности на ВВТ, новых рыночных перспективах в плане увеличения объемов грузовых перевозок и перераспределения перевозок между видами транспорта либо в увеличении конкурентоспособности основных городов, портов и центров. Ниже приведены примерные вопросы, которые могут быть заданы в связи с восходящим подходом:

a) Каковы характеристики флота и операций на ВВТ в регионе, бассейне или коридоре:

- i) существующие потоки грузов по типу и объему с разбивкой по водным путям, бассейнам или коридорам;
- ii) состав флота, использующего те или иные водные пути;
- iii) структура расходов этого флота;
- iv) грузоподъемность судов (в связи с водными условиями);
- v) время в пути и время ожидания (для шлюзов и мостов);
- vi) рынки, обслуживаемые ВВТ и другими видами транспорта?

b) Какие особенности узких мест (высота пролета мостов, ограничения по осадке, пропускная способность шлюзов, характеристики внутренних портов, наличие внутренних портов, размеры фарватеров) более всего влияют на эффективность ВВТ? С учетом конкретного вида грузопотока, объема пере-

возок, характеристик флота ВВТ и т.п. каким образом капиталовложения, направленные на устранение конкретных узких мест, могут наиболее всего способствовать повышению производительности ВВТ на том или ином водном пути или том или ином коридоре? Например:

- i) когда основная часть грузопотока состоит из укрупненных генеральных грузов, следует снимать ограничения по осадке; однако когда грузопотоки включают контейнерную перевозку, увеличение высоты пролета мостов может более благоприятно отразиться на ВВТ в конкретном коридоре;
  - ii) когда коридор используется главным образом судами, совершающими однодневные рейсы, эффективность ВВТ можно повысить за счет капиталовложений в объекты, позволяющие оставаться в соответствующих пунктах на ночь; когда же коридоры используются в основном судами, совершающими рейсы на непрерывной основе, необходимость в таких капиталовложениях является не столь настоятельной.
- с) Какие субстратегии капиталовложений (капиталовложения с целью устранения узких мест конкретного вида) позволили бы получить максимальную отдачу для ВВТ и общества в целом<sup>3</sup>?
- i) Какие субстратегии капиталовложений позволили бы получить максимальную отдачу в различных регионах/бассейнах/коридорах?
  - ii) В какую сумму обойдется усовершенствование инфраструктуры в разбивке по региону/бассейну/коридору?
  - iii) В каком регионе достигается наивысшая отдача от капиталовложений?
  - d) В какой степени ВВТ может выиграть от усовершенствования соединений с основными экономическими центрами или с потенциально важными центрами – как промышленными, так и жилыми – либо между этими центрами?
    - i) Какие (потенциально) важные экономические центры в настоящее время не соединены (оптимальным образом) с морем или друг с другом посредством ВВТ (узкое место и недостающее звено)?
    - ii) Какие из этих центров обслуживаются другими видами транспорта (автомобильным и/или железнодорожным)?
    - iii) Насколько структура издержек ВВТ сопоставима со структурой издержек других видов транспорта и в этой связи какие возможности для перераспределения перевозок между видами транспорта мог бы получить ВВТ в результате капиталовложений в инфраструктуру, направленных на улучшение таких соединений?
    - iv) Какие возможности для новых грузопотоков могут открыться для ВВТ в результате соединения развивающихся экономических центров?
  - e) В какой мере могут выиграть города, порты и другие экономические центры либо европейские регионы в целом от усовершенствования соединений с другими основными экономическими или потенциально важными промышленными и жилыми центрами?

<sup>3</sup> На этот вопрос можно ответить посредством оценки отдачи от капиталовложений по выборке проектов, направленных на устранение узкого места конкретного типа.

- i) Какие европейские города, порты и другие экономические центры могут больше всего выиграть от повышения конкурентоспособности в результате улучшения соединений при помощи ВВТ?
- ii) В каком европейском регионе наиболее велики перспективы новых рынков, грузопотоков и перераспределения перевозок между видами транспорта?
- iii) В какой степени в результате установления или усовершенствования соединений при помощи инфраструктуры ВВТ у регионов появляются возможности для развития и какую выгоду от этого может получить общество?
- f) Какой европейский регион в целом обладает наибольшим потенциалом экономического развития благодаря капиталовложениям в инфраструктуру ВВТ?
- g) Как затраты на капиталовложения в инфраструктуру соотносятся с издержками в целом (например, позволяют ли географические и иные условия осуществлять капиталовложения в инфраструктуру, которые обладают оптимальным потенциалом отдачи)?
- h) Какое воздействие окажут капиталовложения на состав флота на соответствующих водных путях и в соответствующих коридорах?

19. Информации об имеющихся знаниях о стратегических проектах в сфере внутренних водных путей, которая содержится в "Синей книге" ЕЭК ООН и Перечне ПЛАТИНА, недостаточно для оценки отдачи от капиталовложений в развитие инфраструктуры. В собранной информации о видах и объемах грузопотоков недостает детализация. Кроме того, следует определить, в какой степени предлагаемые усовершенствования инфраструктуры соотносятся с видом и объемом грузопотоков. Как отмечалось выше, различные виды грузопотоков требуют различных усовершенствований инфраструктуры, но такая работа в контексте общеевропейской инфраструктуры ВВТ пока не проводилась<sup>4</sup>. Информация об узких местах во внутренних портах окажется полезной при выяснении того, какие из усовершенствований во внутренних портах принесут наиболее ощутимую выгоду ВВТ.

20. В краткосрочной (-среднесрочной) перспективе выделяется определенный бюджет на усовершенствование инфраструктуры: обсуждение этих вопросов позволит заинтересованным сторонам принять решение о том, какие из стратегий капиталовложений в инфраструктуру принесут наибольшую выгоду для ВВТ и общества в целом. На основе сопоставления отдачи от капиталовложений в рамках различных субстратегий можно определить очередность проек-

---

<sup>4</sup> Такое исследование было проведено в Нидерландах. В 2006–2007 годах правительство Нидерландов заказало исследование о конкурентоспособности ВВТ Нидерландов ("Политическая стратегия в области перевозок по внутренним водным путям" (*Policy Strategy Inland Waterway Transport*)), проведенное Корпорацией по исследованию стратегических проблем по поручению Министерства транспорта, общественных работ и управления водными ресурсами Нидерландов в 2006–2007 годах. Часть исследования была посвящена оценке затрат на различные проекты в области инфраструктуры ВВТ и полученной от них выгоды. Была произведена оценка нескольких проектов в области инфраструктуры с целью формулирования общих выводов об общественной выгоде различных видов проектов в области инфраструктуры и определения очередности проектов в области инфраструктуры ВВТ. В анализе также была учтена информация о грузопотоках.



тов различных видов. Такая оценка позволит ответить и на другие вопросы, например: приносят ли капиталовложения во внутренние порты, особенно на менее значительных водных путях сети, более высокую отдачу, чем капиталовложения в расширение водных путей. Кроме того, можно рассмотреть вопрос о том, приносит ли повышение категории водного пути с II до IV более высокую отдачу от капиталовложений, чем ее повышение с IV до V. Вместе с тем при оценке отдачи от капиталовложений в рамках различных субстратегий крайне важно проводить различие между регионами, так как отдача от капиталовложений в них может варьироваться. Это может также означать, что отдача от капиталовложений в одних регионах или коридорах дает больший выигрыш в плане производительности ВВТ, чем в других регионах или коридорах.

#### **D. Выводы: последующий процесс**

21. В целом стратегия развития инфраструктуры ВВТ должна включать:

- a) краткое описание идеального конечного состояния инфраструктуры ВВТ;
- b) краткое описание выгоды, которую инфраструктура ВВТ приносит относительно затраченных денег; и
- c) определение элементов, которые следует принимать во внимание с учетом их воздействия.

22. Государства – члены ЕЭК ООН должны отобрать вопросы, которые они хотели бы и могли бы рассмотреть. В рамках ЕЭК ООН должен быть налажен процесс сбора и обсуждения информации между членами ЕЭК ООН и заинтересованными сторонами. Вопросы, поставленные в настоящем документе, могут определить направления информационного процесса.

23. Государствам – членам ЕЭК ООН крайне важно достичь согласия по вопросу о необходимости сбора дополнительной информации с целью принятия решений об определении очередности и этапов реализации мер по усовершенствованию инфраструктуры. Следует также достичь согласия по вопросам, касающимся развития инфраструктуры, и выводам, основывающимся на оценках информации. Вопросы, изложенные в настоящем документе, следует более четко сформулировать и доработать. Кроме того, должны быть определены различные заинтересованные стороны, которым следует принять участие в данном процессе и внести свой вклад в работу. В этой связи следует выделить несколько месяцев на доработку и уточнение методов сбора информации.

24. Когда компетентный межправительственный орган ЕЭК ООН (Рабочая группа по внутреннему водному транспорту) одобрит разработку последовательной стратегии в области инфраструктуры ВВТ, данный процесс следует начать с проведения специального совещания. Задачи такого совещания состояли бы в:

- a) определении масштабов работы;
- b) определении вопросов, подлежащих охвату;
- c) определении вопросов, на которые следует ответить;
- d) определении внешних сторон/заинтересованных субъектов, с которыми следует связаться;
- e) определении важной документации;

- f) разделении работы;
- g) учреждении центральной координационной группы;
- h) обсуждении возможности формирования региональных групп (если это необходимо, то как это сделать);
- i) определении процесса.

25. В идеале под эгидой SC.3 следовало бы учредить различные региональные группы с мандатом на оценку капиталовложений в инфраструктуру на конкретных отрезках сети инфраструктуры (регионах/бассейнах)<sup>5</sup>. Эти региональные группы примут собственные решения относительно способов эффективного сбора необходимой информации и формулирования заключений. Информацию, собираемую региональными группами, следует обсуждать в рамках не только одной группы с целью принятия решения по приоритетам в регионе/бассейне, но и в рамках различных групп. В результате не только будет сформировано общее представление о ситуации в сети, но и региональные группы смогут ознакомиться с используемыми процедурами сбора информации и сопоставить свои методы работы. В частности, если каждая из региональных групп будет регулярно проводить совещания для обсуждения результатов, то на центральном уровне совещания рабочих групп могут созываться раз в два-три месяца для сопоставления результатов и осознания и методов, используемых другими региональными группами.

26. Важно, чтобы решения о капиталовложениях в инфраструктуру оценивались в более широких рамках с учетом идеального конечного состояния общеевропейской инфраструктуры ВВТ и отдачи от капиталовложений в рамках различных стратегий. Поскольку для проведения оценок могут потребоваться довольно подробные данные или расчеты по будущим грузопотокам, перспективам экономического роста и т.п., собрать всю соответствующую информацию, возможно, будет непросто. С другой стороны, обсуждение вопроса об отдаче от капиталовложений в проекты или от стратегий капиталовложений могут проходить и на основе более ограниченного объема информации, дополняемой приближенными расчетами и мнениями региональных экспертов о том, какую выгоду те или иные решения о капиталовложениях принесут ВВТ и/или обществу в целом. Для определения очередности в стратегиях капиталовложений, возможно, нет смысла тратить особые средства и время на сбор подробной информации.

27. В заключение уместно отметить, что всю информацию и выводы следует объединить на центральном уровне; для этого следует учредить соответствующую координационную группу под эгидой SC.3. Итогом данного процесса станет (уже проводившийся) обзор недостающих звеньев и узких мест в инфраструктуре ВВТ, дополняемый оценкой относительного воздействия различных видов развития инфраструктуры на состояние ВВТ в Европе в разбивке по региону/бассейну/коридору, а также на потенциал повышения конкурентоспособности городов, портов и других экономических центров благодаря усовершенствованию соединений на ВВТ. Такая объединенная информация послужит справочным материалом для директивных органов в области инфраструктуры ВВТ и позволит им определять и оценивать ход развития инфраструктуры с ис-

---

<sup>5</sup> С учетом ограниченности ресурсов в контенте проекта ПЛАТИНА пока не ясно, можно ли учредить более двух региональных групп (дунайской и западноевропейской). Возможно, активную роль в содействии осуществлению данного процесса могут сыграть речные комиссии.

пользованием рыночных показателей выгоды, которую приносят те или иные виды развития инфраструктуры.

---