



[www.railworkinggroup.org](http://www.railworkinggroup.org)

[RailWorkingGrp](https://www.railworkinggroup.org) ✕

[LinkedIn](https://www.linkedin.com/company/railworkinggroup)

Baarerstrasse 96, PO Box 7262, 6302 Zug, Switzerland

هاتف: +41 (0) 88 28 760 41 :[info@railworkinggroup.org](mailto:info@railworkinggroup.org)

## تحديد عربات السكك الحديدية المتحركة - حان الوقت لإنشاء نظام عالمي

يُنشئ بروتوكول لوكسمبورغ (السكك الحديدية) الملحق باتفاقية كيب تاون لعام 2001 بشأن المصالح الدولية في المعدات المتحركة إطاراً قانونياً جديداً لحماية المقرضين والمؤجرين الذين يقدمون الائتمان بالاعتماد على عربات السكك الحديدية كضمان. وسيسهل ذلك إنشاء نظام مشترك للاعتراف بحقوق الدائنين وإنفاذها، وإنشاء سجل دولي لتسجيل هذه الحقوق، يمكن الوصول إليه للبحث على مدار الساعة طوال أيام الأسبوع عبر الإنترنت. إذا تمكن الدائنون من النظر إلى قيمة الأصول كضمان بالإضافة إلى حقوقهم تجاه المدين، فسوف يقلل ذلك من حواجز دخول مشغلي السكك الحديدية عن طريق إتاحة الائتمان لهم لأول مرة، وسوف يقلل من تكاليف التمويل للمشغلين الحاليين مع انخفاض مخاطر الأصول وجذب المزيد من رأس المال إلى الصناعة، مما يجعل الصناعة أكثر ابتكاراً وتنافسية. أحدث ظهور التأجير التشغيلي في السبعينيات ثورة في صناعة الطيران، ويمكن أن يفعل الشيء نفسه بالنسبة للسكك الحديدية. ولكن من المتطلبات الأساسية للبروتوكول (ومن المنطقي) أن تكون عربات السكك الحديدية قابلة للتعريف بشكل فريد.<sup>1</sup>

يجب أن يكون الدائن قادراً في جميع الأوقات، من أجل تسجيل حقوقه وتأمينها، على إثبات بشكل قاطع أي عنصر من عناصر المعدات الدارجة يمتلك حق ملكية أو حق ضمان آخر فيه. ونتيجة لذلك، يجب أن يكون المعرف فريداً (ودائماً فريداً) ويجب أن تكون المعدات الدارجة المادية قابلة للتحديد بالرجوع إلى هذا المعرف.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> تنص المادة الرابعة عشرة من البروتوكول على أنه يجب أن تصدر السلطة الإشرافية لوائح تنص على "نظام لتخصيص أرقام تعريفية من قبل المسجل تتيح التعرف الفريد للعناصر المتحركة للسكك الحديدية".

<sup>2</sup> وتنص المادة الرابعة عشرة أيضاً على أن "رقم التعريف يجب أن يكون:

(أ) ملصقاً على عربة السكك الحديدية؛

(ب) مرتبطاً في السجل الدولي باسم الشركة المصنعة ورقم تعريف الشركة المصنعة للقطعة الملصق عليها؛ أو

(ج) مرتبطاً في السجل الدولي برقم تعريف وطني أو إقليمي موضوع عليه".



## مشكلة ستخلق فرصاً

يخلق هذا مشكلة وفرصة في الوقت نفسه لصناعة السكك الحديدية. على عكس الصناعات الأخرى، لا يوجد نظام عالمي متفق عليه لتحديد معدات السكك الحديدية. علاوة على ذلك، في حالة وجود أنظمة ترقيم، فإنها إما أن تتغير (على سبيل المثال إذا تم نقل المعدات الدارجة إلى بلد آخر أو إعادة بنائها أو بيعها في الخارج أو حتى إذا تم تشغيلها من قبل طرف آخر) أو أن يتم تكرارها (على سبيل المثال، استخدام مصنعين مختلفين للأرقام نفسها للمعدات). على وجه التحديد، يتم تسجيل "التسجيل" - أي قبول المعدات الدارجة، التي تتوافق مع المعايير الفنية اللازمة، للعمل على نظام السكك الحديدية في العديد من البلدان بالرجوع إلى رقم تشغيل. لكن هذا الرقم هو رقم محلي ويمكن أن يتغير أو يعاد استخدامه أو يتكرر في مكان آخر. قد يتم تطبيق أنظمة ترقيم مختلفة حتى داخل ولاية قضائية واحدة فيما يتعلق بمختلف المعدات الدارجة (على سبيل المثال، عربات الشحن مقارنة بالترام)، ومن ثم قد تعمل أنواع مماثلة من الأصول، مثل القاطرات، في بلد واحد بنظم أرقام تشغيل مختلفة بسبب قياس المسار الذي تسيّر عليه. وبالتالي، لا تفي هذه الأنظمة بمتطلبات الدائن الذي يقدم تمويلاً قائماً على الأصول، حيث يجب أن يكون الدائن قادراً على إثبات، دون شك، أي الأصول تخصه أو تشكل ضماناً للتمويل الذي يقدمه.

بعد المؤتمر الدبلوماسي في لوكسمبورغ، الذي اعتمد البروتوكول، شكلت مجموعة العمل المعنية بالسكك الحديدية فريق عمل صناعي مخصص لدراسة المشكلة واقتراح الحلول. ونتيجة لذلك، طورت معرف URVIS<sup>3</sup>، وهو نظام ترقيم مكون من 20 رقماً<sup>4</sup> لتعريف المعدات الدارجة بشكل فريد برقم لا يمكن إعادة استخدامه أبداً ويتم إرفاقه بالمعدات الدارجة. سيتم إصدار المعرف الفريد من قبل مسجل السجل الدولي المنشأ بموجب البروتوكول، ومن المفترض أن يتم منحه للمصنعين لتخصيصه للمعدات الدارجة الجديدة عند إنتاجها أو لشركات الصيانة عند إصلاح المعدات الحديدية الحالية. تجري مجموعة العمل المعنية بالسكك الحديدية بالفعل مناقشات مع الشركات التي يمكنها توفير أنظمة دائمة لتثبيت وقراءة رقم URVIS.

## ليس رقماً آخر؟

معظم الأصول المستخدمة على مستوى العالم لها رقمان، أحدهما معرف فريد لا يتغير أبداً، والآخر اسم غير دائم. على سبيل المثال، تعمل السيارات والهواتف وأجهزة الكمبيوتر والطائرات جميعها في ظل هذا النظام المزدوج. سيارة ما سيكون لها لوحة أرقام ورقم هيكل. قد تتغير لوحة الأرقام، لكن رقم الهيكل لا يتغير أبداً. لكن وجود معرف فريد دائم للمعدات الدارجة يمكن أن يخلق مزايا أخرى تتجاوز تسهيل التمويل. سوف

- يسهل تتبع الأصول طوال عمرها على المصنعين
- ويسمح للمشغلين بمعرفة مكان أصولهم إذا تم تأجيرها للآخرين
- دعم أنظمة مراقبة مواقع الأصول في الوقت الفعلي الجديدة - وهي مفيدة بشكل خاص لشركات الشحن الدولية والمشغلين الذين يسعون إلى استخدام الأصول بشكل أكثر كفاءة
- المساعدة في أي مطالبات تتعلق بالتأمين أو الضمان

<sup>3</sup> نظام التعريف الفريد للمركبات السككية.

<sup>4</sup> انظر "تخصيص ووضع أرقام دائمة على عربات السكك الحديدية" على [http://www.railworkinggroup.org/wp-content/uploads/docs/r0184\\_240210%20RWG.pdf](http://www.railworkinggroup.org/wp-content/uploads/docs/r0184_240210%20RWG.pdf)



• السماح بالتمويل القائم على الأصول حتى قبل منح رقم تشغيل لعنصر من عناصر المعدات الدارجة

سيتمتع الممول أيضًا براحة البال لتمكنه من تحديد موقع أصوله بسهولة أكبر في الوقت الفعلي، سواء لغرض مراقبة الامتثال التشغيلي أو الاسترداد، بغض النظر عن مكان وجود الأصول في العالم.

إن إدخال نظام عالمي للتعريف الفريد للمعدات الدارجة لن يكون فقط جزءًا أساسيًا من فتح الصناعة أمام التمويل الخاص الذي تشتد الحاجة إليه، بل سيحدث فرقًا إيجابيًا في تطوير صناعة سكك حديدية ديناميكية في القرن الحادي والعشرين.

لمزيد من المعلومات حول بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية، يرجى زيارة الموقع [www.railworkinggroup.org](http://www.railworkinggroup.org)، وكذلك موقع [www.unidroit.org](http://www.unidroit.org) UNIDROIT. تابع آخر المستجدات عبر [صفحة مجموعة عمل السكك الحديدية على LinkedIn](#).