



بروتوكول السكك الحديدية في لوكسمبورغ - المساعدة في بناء البنية التحتية للسكك الحديدية في المستقبل

بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية الملحق باتفاقية كيب تاون هو معاهدة دولية جديدة تضع إطاراً قانونياً عالمياً لجعل تمويل القطاع الخاص لجميع أنواع عربات السكك الحديدية (الجديدة أو المستعملة، من قاطرات الركاب والبضائع والعربات إلى قطارات المترو الحضرية والقطارات الخفيفة) أكثر أماناً، وبالتالي أرخص وأسهل، دون الحاجة إلى ضمانات أو دعم من الدولة.

إذن، كيف يدعم البروتوكول بناء البنية التحتية للسكك الحديدية؟ من خلال ست طرق رئيسية:

1. تعد عربات السكك الحديدية عنصراً أساسياً في أي مشروع لبناء خطوط سكك حديدية جديدة أو إعادة تأهيل خطوط قديمة. فلا فائدة من بناء خطوط سكك حديدية إذا لم تكن هناك عربات سكك حديدية تسير عليها.
2. من خلال السماح للقطاع الخاص بتمويل عربات السكك الحديدية بطريقة مستدامة مالياً، يتيح البروتوكول للحكومات والمستثمرين تركيز مواردهم المحدودة على بناء البنية التحتية.
3. إذا تم دمج المعدات الدارجة في نماذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص، فإن البروتوكول يسمح بتمويل منفصل وأرخص ومحدود الموارد للمعدات، بالاستفادة من مجموعة من نماذج التأجير ودعم انتماء التصدير - على أمل الحصول على خصم كيب تاون بنسبة 10% على الأقل عندما يكون المدين في دولة متعاقدة. يمنح التأجير التشغيلي للمعدات الدارجة المشغلين مزيداً من المرونة، مما يسمح لهم بتعظيم عائدات الاستثمار مع نقل المخاطر المالية ومخاطر التقادم إلى المؤجرين من القطاع الخاص.
4. ينطبق البروتوكول على جميع المعدات الدارجة للسكك الحديدية، أي أي مركبة تسير على القضبان. وهذا يعني أن آلات حفر الأنفاق وطحن القضبان، ورافعات السكك الحديدية، ووحدات مد القضبان ووضع الروابط ودك القضبان، وغيرها من معدات البناء المكلفة التي تعمل على القضبان يمكن تمويلها بأسعار أفضل مع الاستفادة من البروتوكول عند تطبيقه. وعلى وجه الخصوص، يسمح البروتوكول للمقاولين بتأجير هذه المعدات عند الحاجة إليها - وإعادة تأجيرها إلى المؤجر بعد ذلك لاستخدامها في مكان آخر.
5. ستسهل التكنولوجيا الجديدة المثبتة في عربات السكك الحديدية بناء وتشغيل البنية التحتية بشكل أكثر كفاءة، بدءاً من قاطرات الهيدروجين/خلايا الوقود التي تلغي الحاجة إلى الكابلات الكهربائية والدعامات باهظة الثمن، وصولاً إلى التوصيل الرقمي الآلي، ونقل الإشارات إلى كابينة السائق. يمكن أن تغير عربات السكك الحديدية ذات المقاس المتغير قواعد اللعبة، حيث تقلل من الحاجة إلى بناء شبكات سكك حديدية متوافقة، ومن الحاجة إلى الموانئ الجافة/مراقف إعادة الشحن ومحطات تبادل الركاب. ستنتج الذكاء الاصطناعي تشغيل المزيد من عربات السكك الحديدية على بنية تحتية أقل، مما يقلل من تكاليف البناء (على سبيل المثال، استبدال الخطوط المزدوجة بخطوط مفردة ونقاط تجاوز - وهو أمر مفيد بشكل خاص عند بناء الجسور والأنفاق)، كما يحسن بشكل كبير النموذج الاقتصادي للمشروع من خلال الاستخدام الأكثر كفاءة للبنية التحتية الجديدة أو المعاد بناؤها. ولكن لكي ينجح ذلك، يلزم تمويل المزيد من عربات السكك الحديدية بأسعار مغرية.
6. إذا تم تطبيق البروتوكول في منطقة ما، فسوف يدعم التشغيل السلس لخدمات نقل الركاب والبضائع عبر الحدود دون قيود من الممولين.

مجموعة عمل السكك الحديدية هي جمعية غير ربحية تأسست بموجب القانون السويسري وتمثل قطاعاً عريضاً من مجتمع السكك الحديدية العالمي.

للحصول على قائمة كاملة بأعضائنا ومزيد من المعلومات عنا، يرجى زيارة موقعنا على الإنترنت www.railworkinggroup.org



ينص بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية على الاعتراف بالمصالح الأمنية التي يمتلكها الدائنون الذين يقرضون أو يؤجرون جميع أنواع عربات السكك الحديدية وإعطائها الأولوية. سيتم تسجيل هذه الضمانات ويمكن البحث عنها علناً في [سجل دولي](#) جديد، يمكن الوصول إليه على مدار الساعة عبر الإنترنت.

يقدم البروتوكول، لأول مرة، نظاماً عالمياً جديداً موحداً للتعريف الدائم (URVIS) لجميع عربات السكك الحديدية، بغض النظر عن نوعها أو ما إذا كانت جديدة أو مستعملة. وقد قدمت الأمم المتحدة بشكل منفصل [قواعد الأمم المتحدة النموذجية للتعريف الدائم لعربات السكك الحديدية](#)، والتي تحدد معياراً أدنى لوضع العلامة الدائمة لرقم URVIS على عربات السكك الحديدية.

دخل بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية حيز التنفيذ في الدول المتعاقدة في 8 مارس 2024. وقد صدقت عليه حتى الآن ست دول هي: إسبانيا والسويد ولوكسمبورغ وباراغواي والغابون وجنوب أفريقيا والاتحاد الأوروبي فيما يتعلق باختصاصاته. وقد وقعت عليه فرنسا وألمانيا وإيطاليا وموزمبيق والمملكة المتحدة وسويسرا، ولكنها لم تصدق عليه بعد. وتعمل العديد من الدول الأخرى بنشاط على اعتماد البروتوكول.

اتفاقية كيب تاون وبروتوكول الطائرات الملحق بها ساريان المفعول بالفعل في 83 دولة وحققا نجاحاً مؤكداً. وفي العديد من البلدان، سيكون العمل الإضافي اللازم لاعتماد بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية الملحق باتفاقية كيب تاون محدوداً.

لا يترتب على الحكومات أي تكلفة لاعتماد بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية. وسواء قامت الحكومات بتكليف إنشاء بنية تحتية جديدة للسكك الحديدية أو إعادة تأهيل الخطوط القائمة، فإن البروتوكول لا يمكن إلا أن يساعد في تشجيع القطاع الخاص على تقديم الدعم المالي الضروري والفعال من حيث التكلفة لصناعة السكك الحديدية. وسيكون تطوير قطاع السكك الحديدية أمراً بالغ الأهمية في مكافحة تغير المناخ وتحقيق العديد من أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة. وينبغي للحكومات أن تصدق على البروتوكول في أقرب فرصة ممكنة.

مجموعة عمل السكك الحديدية على استعداد لتقديم الدعم للحكومات بشأن الجوانب العملية للتصديق ومساعدة مجتمع أصحاب المصلحة على الاستفادة القصوى من الآثار الإيجابية للبروتوكول.

لمزيد من المعلومات حول بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية، يرجى زيارة الموقع www.railworkinggroup.org، وكذلك موقع www.unidroit.org UNIDROIT أو مراسلتنا على info@railworkinggroup.org. تابِعوا آخر المستجدات عبر [صفحة مجموعة عمل السكك الحديدية على LinkedIn](#).