



www.railworkinggroup.org

[RailWorkingGrp](#) ✕
[LinkedIn](#)

Baarerstrasse 96, PO Box 7262, 6302 Zug, Switzerland
هاتف: +41 (0) 760 28 88 : info@railworkinggroup.org

منتدى ائتمانات التصدير

باريس

12 مارس 2025

كيف يمكن لوكالات ائتمان الصادرات التابعة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) أن تقدم مزيداً من الدعم لـ الأسواق الناشئة والاقتصادات النامية؟

حجج وكالات ائتمان الصادرات التابعة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) لمنح خصم كيب تاون على أقساطها المفروضة على تمويل عربات السكك الحديدية عند تطبيق بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية

عرض مقدم إلى منتدى ائتمانات التصدير لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية 2025 من قبل مجموعة عمل السكك الحديدية،
زوغ، سويسرا.

مجموعة عمل السكك الحديدية هي جمعية غير ربحية تأسست بموجب القانون السويسري وتمثل قطاعاً واسعاً من مجتمع السكك الحديدية العالمي.
للحصول على قائمة كاملة بأعضائنا ومزيد من المعلومات عنا، يرجى زيارة موقعنا على الإنترنت www.railworkinggroup.org

رقم تسجيل الشفافية في الاتحاد الأوروبي: 61-958065448312.



ملخص

• تحتاج الأسواق الناشئة والاقتصادات النامية (EMDEs) بشكل عاجل إلى تطوير شبكات السكك الحديدية الخاصة بها. الموارد العامة محدودة للغاية، وحتى في حالة توفر التمويل الخاص لمعدات السكك الحديدية، غالبًا ما يكون ذلك بتكلفة غير مستدامة اقتصاديًا.

• بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية الملحق باتفاقية كيب تاون هو معاهدة دولية تجعل من السهل والأرخص على القطاع الخاص تمويل جميع أنواع عربات السكك الحديدية¹. ويحقق ذلك من خلال:

➤ وضع إطار عالمي واضح ينص على حقوق الدائنين

➤ ضمان الائتمان على أساس ضمانات المعدات الممولة بدلاً من الجدارة الائتمانية للمدين

➤ إنشاء نظام مشترك يقلل من الحاجة إلى وثائق تمويل خاصة بكل بلد ويسهل التشغيل عبر الحدود للمعدات الممولة

• دخل بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية حيز التنفيذ منذ 8 مارس 2024. وحتى الآن، تم اعتماده من قبل ست دول بالإضافة إلى الاتحاد الأوروبي فيما يتعلق باختصاصاته. وهناك المزيد من التصديقات قادمة، لا سيما في أفريقيا، حيث يحظى البروتوكول بدعم كامل من الاتحاد الأفريقي واللجنة الاقتصادية لأفريقيا التابعة للأمم المتحدة. ينطبق البروتوكول عندما يكون المدين/المستأجر في دولة متعاقدة.

• بموجب اتفاقية منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية بشأن انتمانات التصدير المدعومة رسمياً (الاتفاقية) وتفاهم قطاع الطائرات بموجبها، يجوز لوكالات انتمانات التصدير (ECAs) خصم أقساط المخاطر بنسبة تصل إلى 10٪ (المعروفة باسم "خصم كيب تاون") عندما تنطبق اتفاقية كيب تاون وبروتوكول الطائرات الملحق بها، وتصدر الدولة المتعاقدة المعنية إعلانات معينة.

• بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية مشابه جدًا لبروتوكول الطائرات، حيث يطبق اتفاقية كيب تاون على عربات السكك الحديدية بدلاً من الطائرات. ومع ذلك، فإنه يقدم ثلاثة ابتكارات رئيسية تتعامل مع مشاكل محددة لا توجد فيما يتعلق بالطائرات، وهي:

➤ أول سجل عام على الإطلاق يمكن فيه تسجيل حق الضمان الخاص بالدائن

➤ نظام عالمي فريد لتعريف المركبات السككية (URVIS) ينطبق على جميع أنواع معدات السكك الحديدية

➤ قواعد نموذجية خاصة للأمم المتحدة تنص على كيفية وضع علامة دائمة على عربات السكك الحديدية
برقم URVIS

¹ من قاطرات وشاحنات نقل البضائع والركاب إلى الترام، ومجموعات القطارات الخفيفة، ومعدات بناء وصيانة البنية التحتية للسكك الحديدية (مثل آلات الحفر والدك)، والتفريك والمركبات الأخرى التي تسير على القضبان أو فوقها أو تحتها (المادة 1 (2) (هـ) من بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية).



• بالإضافة إلى ذلك، يجري العمل مع الأمم المتحدة لإدخال آلية لترقيم URVIS لتضمينها في المنصات الرقمية، مما يتيح للدائنين تحديد موقع وحالة معدات السكك الحديدية الممولة في الوقت الفعلي. وهذا يعزز أمن الدائنين بشكل أكبر من خلال تسهيل استعادة الملكية في حالة إفسار المدين أو تخلفه عن السداد (لأن الدائن يعرف بالضبط مكان المعدات). كما يدعم إنشاء ضمانات أخرى للدائنين، بما في ذلك تحديد الموقع الجغرافي ومراقبة الصيانة.

• وبناءً على ذلك، ينبغي أن ينعكس الضمان الإضافي الذي يمنحه بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية للدائنين، وكذلك لوكالات ائتمان الصادات التي تضمن الائتمانات، في خفض التكلفة الإجمالية للائتمان. وتطلب مجموعة العمل المعنية بالسكك الحديدية من وكالات ائتمان الصادات تعديل الترتيب للسماح لوكالات ائتمان الصادات الفردية بتطبيق خصم كيب تاون على الحد الأدنى من الأقساط التي يمكن فرضها فيما يتعلق بتمويل عربات السكك الحديدية عند تطبيق بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية. ونعتقد أن هذا الخصم يجب أن يكون 10٪ على الأقل، ولكن ربما أعلى من ذلك، مع الأخذ في الاعتبار ما يلي:

➤ تلعب السكك الحديدية دوراً رئيسياً في مكافحة تغير المناخ، حيث توفر الطريقة الأكثر كفاءة من الناحية البيئية والأكثر أماناً لنقل البضائع والأشخاص بكميات كبيرة، و

➤ السكك الحديدية عامل مهم في التنمية الاقتصادية والتكامل الإقليمي للبلدان النامية والاقتصادات الناشئة.

على أي حال، بالنظر إلى الفوائد البيئية والاجتماعية والاقتصادية الواضحة للسكك الحديدية مقارنة بالطيران، لا يمكن تبرير قيام وكالات ائتمان التصدير (ECAs) بتقديم أقساط مخفضة عند الاكتتاب في تمويل الطائرات دون الاكتتاب في تمويل عربات السكك الحديدية ()، في حين أن الشروط هي نفسها في الأساس.

• نطلب أن تعتمد وكالات الائتمان للتصدير بموجب الاتفاقية اقترحنا من حيث المبدأ في أقرب فرصة ممكنة. وتقف مجموعة العمل المعنية بالسكك الحديدية على أهبة الاستعداد لتقديم المساعدة من خلال المشاركة في أي لجنة أو فريق عمل تكلفه وكالات الائتمان للتصدير لوضع تفاصيل كيفية تطبيق خصم كيب تاون على عربات السكك الحديدية.

مقدمة

تعد السكك الحديدية جزءاً أساسياً من أي استراتيجية للتنمية المستدامة.

فهي تتيح نقل البضائع والركاب بكميات كبيرة بأكثر الطرق كفاءة من الناحيتين الاقتصادية والبيئية، كما أنها عنصر أساسي في التكامل الإقليمي، بل وأحياناً التكامل داخل القارات بين الاقتصادات. علاوة على ذلك، عندما يكون البديل هو النقل البري، تشير أرقام منظمة الصحة العالمية² إلى أن حوادث المرور على الطرق تؤدي إلى وفاة ما يقرب من 1.2 مليون شخص وإصابة 20 إلى 50 مليون شخص بجروح غير مميتة في جميع أنحاء العالم، بتكلفة عالمية تبلغ حوالي 3٪ من الناتج المحلي الإجمالي. في المقابل، فإن عدد الإصابات والوفيات على السكك الحديدية كل عام ضئيل للغاية.³ كما أن نقل البضائع والشحنات

² دراسة منظمة الصحة العالمية 13 ديسمبر 2023

³ 92٪ من الوفيات على الطرق في العالم تحدث في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل، على الرغم من أن هذه البلدان تمتلك حوالي 60٪ من المركبات في العالم



في المدن من الطرق إلى السكك الحديدية يؤدي إلى انخفاض كبير في الازدحام والتلوث. وبالتالي، فإن السكك الحديدية تحقق ما لا يقل عن تسعة من أهداف الأمم المتحدة السبعة عشر للتنمية المستدامة.⁴

في أي مشروع سكك حديدية جديد كبير، تمثل تكلفة عربات السكك الحديدية عمومًا ما بين 20% و 30% من إجمالي تكاليف المشروع؛ ويتم تخصيص المبلغ المتبقي للبنية التحتية. ومع ذلك، بدأت هذه النسبة تتغير بسبب:

➤ زيادة استخدام التكنولوجيا في القطارات، مما يلغي الحاجة إلى إشارات السكك الحديدية

➤ أنظمة الدفع الجديدة التي تستخدم الهيدروجين وخلايا الوقود وتكنولوجيا البطاريات قد تلغي الحاجة إلى الكاتيناري المكلف

➤ الذكاء الاصطناعي يفتح الطريق لاستخدام البنية التحتية بشكل أكثر كثافة وكفاءة.

مع الأخذ في الاعتبار الحاجة المستمرة إلى إعادة تجهيز البنية التحتية الحالية بمعدات سكك حديدية جديدة، أصبحت خيارات تمويل معدات السكك الحديدية أكثر أهمية.

حوالي 60% من شبكة السكك الحديدية في العالم عبارة عن مسارات قياسية. وبصرف النظر عن إمدادات عربات السكك الحديدية من الصين، فإن الجزء الأكبر من عربات السكك الحديدية القياسية يتم تصنيعه في دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية. ومع ذلك، تعاني الحكومات في جميع الاقتصادات النامية تقريبًا من نقص شديد في الموارد. أشار مقال نشر مؤخرًا إلى أن 23 دولة من أصل 40 دولة أفريقية قيمها البنك الدولي معرضة لخطر كبير من أزمة الديون، أو أنها تعاني بالفعل من هذه الأزمة.⁵ ونتيجة لذلك، إذا تم توفير الائتمان الخاص على الإطلاق، فإنه يتم توفيره بتكلفة عالية، مما يعكس التصنيف الائتماني الضعيف للبلد الذي يوجد فيه المدين. وهذا يخلق فخًا للديون: التكلفة العالية للائتمان تجعل الإجراءات اللازمة لتحسين الهيكل الاقتصادي للدولة غير مستدامة ماليًا.⁶ أحد الحلول لهذه المشكلة هو جلب رأس مال خاص مضمون بأصول يتم تمويلها بدلاً من التصنيف الائتماني للمدين (أو البلد الذي يوجد فيه المدين). ولكن يجب أن يتم ذلك بطريقة آمنة وفعالة من حيث التكلفة قدر الإمكان بالنسبة للمدين.

وكالات ائتمان الصادرات تدعم تمويل معدات السكك الحديدية في جميع أنحاء العالم

تلعب وكالات ائتمان الصادرات (ECAs) دوراً حاسماً في دعم التمويل الخاص لمعدات السكك الحديدية الجديدة. بموجب أحدث نسخة من اتفاقية منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية بشأن ائتمانات التصدير المدعومة رسمياً (الاتفاقية)، التي تم تقديمها في يوليو 2023⁷، والتي تنقل معظم معدات السكك الحديدية إلى اتفاقية قطاع تغير المناخ، فقد تحسنت بلا شك الشروط المالية المتاحة عند الاكتتاب من قبل وكالات ائتمان الصادرات. لكن تكلفة الائتمان للدول النامية التي تسعى إلى تمويل عربات السكك الحديدية الجديدة لا تزال مرتفعة للغاية. يتم تقوية فرص مهمة لمكافحة تغير المناخ ودعم التنمية الاقتصادية والتكامل الإقليمي من خلال الاستثمار في السكك الحديدية.

الحل هو تسهيل الحصول على ائتمان خاص أكثر وأرخص لتجهيز شبكات السكك الحديدية بمعدات حديثة، حيث يتم ضمان الديون المقدمة من الدائنين بطريقة قانونية فعالة من خلال المعدات التي يتم تمويلها.

⁴ لمزيد من المعلومات، انظر <https://www.railworkinggroup.org/wp-content/uploads/docs/R0870.pdf>

⁵ رئاسة جنوب أفريقيا لمجموعة العشرين: فرصة لمعالجة أزمة الديون - فيرا سونغوي وديفيد ماكنير، African Business 16 ديسمبر 2024

⁶ على سبيل المثال، 61% من الدول الأفريقية مصنفة حاليًا في فئة المخاطر 7 (الأسوأ) وفقًا لتصنيف منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، و 25% أخرى مصنفة في فئة المخاطر 6.

⁷ تم التحديث في سبتمبر 2024 على [https://one.oecd.org/document/TAD/PG\(2024\)6/en/pdf](https://one.oecd.org/document/TAD/PG(2024)6/en/pdf)



أداة جديدة لوكالات ائتمان الصادات

يُنشئ بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية الملحق باتفاقية كيب تاون بشأن المصالح الدولية في المعدات المتنقلة إطاراً قانونياً عالمياً جديداً للاعتراف بالمصالح الضمانية التي يمتلكها الدائنون الذين يقرضون أو يؤجرون جميع أنواع معدات السكك الحديدية، وإنفاذها، وإعطائها الأولوية. يتم تسجيل هذه المصالح الضمانية (المعروفة باسم "المصالح الدولية") في سجل دولي جديد، مقره في لوكسمبورغ، ويمكن للجمهور البحث فيه عبر الإنترنت على مدار الساعة طوال أيام الأسبوع.

يقدم البروتوكول نظام التعريف الفريد للمركبات السككية (URVIS)، وهو نظام ترقيم عالمي جديد مكون من 16 رقماً لتعريف المركبات السككية بشكل دائم وفريد. يتم إصدار هذا الرقم عند الطلب من قبل السجل الدولي. ولا يمكن إعادة استخدامه أو تكراره. يجب أن يكون الاهتمام الدولي المسجل في السجل الدولي بالرجوع إلى رقم URVIS.

وقد اعتمدت الأمم المتحدة الآن قواعد نموذجية عالمية بشأن التعريف الدائم للمركبات السككية (القواعد النموذجية) التي تحدد المعايير الدنيا لوضع علامات دائمة على المركبات السككية بأرقام نظام التعريف الفريد للمركبات السككية. ويعد الامتثال للقواعد النموذجية شرطاً مسبقاً لتسجيل مصلحة دولية. يجري العمل حالياً مع اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة لتعزيز القواعد النموذجية من خلال إنشاء إطار عمل لدمج أرقام URVIS في المنصات الرقمية. سيسمح ذلك للدائنين بمعرفة الموقع الدقيق وحالة المعدات الدارجة التي يمولونها في الوقت الفعلي لأول مرة، مما يسهل بدوره الامتثال للعقود واستعادة المعدات الممولة في حالة تخلف المدين عن السداد أو إفلاسه.

ونتيجة لذلك، لا يقتصر دور البروتوكول على تعزيز الأمن لممولي عربات السكك الحديدية وضمانهم على المستوى المحلي، من خلال إنشاء مجموعة من الحقوق القانونية المقبولة بشكل عام للدائنين، بل إنه يجعل من السهل (والأكثر أماناً) بشكل كبير نقل المعدات الممولة عبر الحدود الوطنية عند تطبيق نظام قانوني مشترك قائم على معاهدة.

يوفر بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية فرصة مهمة لمجتمع ائتمان الصادات لاستخدام أداة جديدة لتقديم دعم قيم وأرخص للاقتصادات النامية، عندما يتعلق الأمر بضمان التمويل التجاري لعربات السكك الحديدية، دون المساس بملف مخاطر وكالات ائتمان الصادات.

دخل البروتوكول حيز التنفيذ في الدول المتعاقدة منذ 8 مارس 2024. وقد صدقت كل من الغابون ولوكسمبورغ وباراغواي وجنوب أفريقيا وإسبانيا والسويد والاتحاد الأوروبي، فيما يتعلق باختصاصاته، على البروتوكول (وكذلك على الاتفاقية). وقد وقعت فرنسا وألمانيا وسويسرا وموزمبيق وإيطاليا والمملكة المتحدة بالفعل على البروتوكول وتسير بسرعات مختلفة نحو التصديق عليه. وتنتظر العديد من الدول الأفريقية، بما في ذلك جمهورية الكونغو الديمقراطية وكينيا وناميبيا وإسواتيني والسنغال وإثيوبيا وزيمبابوي وموريشيوس، بجدية في اعتماد البروتوكول.

خصم كيب تاون

قدمت مجموعة العمل المعنية بالسكك الحديدية ورقة مفصلة إلى وكالات الائتمان الأوروبية بعنوان "دعم فعال وعادل من وكالات الائتمان الأوروبية للسكك الحديدية في أفريقيا" في نوفمبر 2023⁸. كما يوحى العنوان، ركزت الورقة بشكل أساسي على أفريقيا، لكن العديد من التعليقات تنطبق بشكل عام على الاقتصادات النامية الأخرى. وتظل الحجج الواردة في الورقة، والتي لا نعتمد تكرارها، صالحة. في تلك المرحلة، لم يكن البروتوكول قد دخل حيز التنفيذ، ولم تكن اللوائح الخاصة بتشغيل

⁸ <https://www.railworkinggroup.org/wp-content/uploads/docs/R1034.pdf>



السجل الدولي قد اكتملت، ولم يكن السجل الدولي قد بدأ عمله، ولم تكن قواعد الأمم المتحدة النموذجية قد اعتمدت. وقد تغير هذا الوضع الآن.

تم اعتماد اتفاقية كيب تاون وبروتوكول الطائرات الملحق بها، الذي يطبق الاتفاقية على الطائرات، في عام 2001، وهما ساريان المفعول الآن في 84 دولة. بموجب الترتيب وتفاهم قطاع الطائرات الوارد فيه، يجوز لوكالات الائتمان التجاري (ECAs) خصم أقساط المخاطر بنسبة تصل إلى 10% عند تطبيق بروتوكول الطائرات. ويُعرف هذا في الصناعة باسم "خصم كيب تاون".

وكما ذكرنا في عام 2023، فليس من المعقول ولا من العدل أن يُسمح لوكالات ائتمان التصدير بتطبيق خصم كيب تاون على تمويل الطائرات عند تطبيق بروتوكول الطائرات الملحق باتفاقية كيب تاون، دون تطبيقه على تمويل عربات السكك الحديدية عند تطبيق بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية الملحق بالاتفاقية نفسها، لا سيما بالنظر إلى اهتمام وكالات ائتمان التصدير بتقديم مزيد من المساعدة إلى الاقتصادات النامية والناشئة. علاوة على ذلك، هناك حجة قوية مفادها أن خصم كيب تاون يجب أن يكون أعلى من 10% في ضوء السياسة الواضحة لوكالات ائتمان التصدير التابعة لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) التي تفضل تمويل الأصول الأكثر صداقة للبيئة، فضلاً عن الفوائد الاجتماعية والاقتصادية الواضحة لدعم تطوير السكك الحديدية. بالإضافة إلى ذلك، نظرًا لأن الاقتصادات النامية والناشئة غالبًا ما تصنف على أنها عالية المخاطر وفقًا لتصنيف مخاطر البلدان الصادر عن منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، فإن فائدة خصم كيب تاون من الناحية النقدية أعلى نسبيًا - وتحدث فرقًا كبيرًا في التكلفة الحالية للمشتريات في هذه الدول.

وللتوضيح، هذا ليس عملاً خيريًا. كما تم توضيحه بالفعل في ورقتنا لعام 2023، يوفر البروتوكول أماناً معززاً للدائنين والضامنين:

- (i) فهو يضيف إلى القانون المحلي للدول المتعاقدة إطارًا قانونيًا واضحًا يضمن حقوق الدائنين المضمونة بمعدات السكك الحديدية، سواء من خلال عقود الإيجار أو القروض المضمونة، ويجعل من السهل والأرخص والأسرع على هؤلاء الدائنين إنفاذ حقوقهم في حالة تخلف المدين عن السداد أو إفلاسه.
- (ii) ويتم ضمان هذا الإطار بشكل فعال بفضل وضع البروتوكول كاتفاقية دولية⁹.
- (iii) وسيكون إطارًا مشتركًا يعمل في البلدان المجاورة، مما يوفر مزيدًا من الأمان عند عبور عربات السكك الحديدية للحدود القضائية.
- (iv) تؤدي مجموعة القواعد المشتركة إلى إجراءات العناية الواجبة والوثائق المحلية الأكثر توحيدًا والأقل تكلفة.
- (v) يوفر السجل الدولي الذي تم إنشاؤه بموجب البروتوكول لأول مرة سجلًا عامًا يمكن للأطراف التي تقدم ائتماناً مضموناً للمعدات الدارجة تسجيل ضماناتهم فيه، وهو سجل عام يمكن البحث فيه على مدار الساعة عبر الإنترنت، مما يوفر حماية فعالة ضد الاحتيال، فضلاً عن تنظيم أولوية المصالح الضمانية المتنافسة.

⁹ تنص المادة 27 من اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات على أنه "لا يجوز لأي طرف أن يتذرع بأحكام قانونه الداخلي لتبرير عدم تنفيذه لمعاهدة. ولا تخل هذه القاعدة بالمادة 46". تنص المادة 46 من اتفاقية فيينا على أنه "لا يجوز لأي دولة أن تدعي أن موافقتها على الالتزام بمعاهدة ما قد تم التعبير عنها بطريقة تنتهك أحد أحكام قانونها الداخلي المتعلق بالاختصاص في إبرام المعاهدات، باعتبار ذلك انتهاكًا لشرط من شروط صحة موافقتها، ما لم يكن هذا الانتهاك واضحًا ويتعلق بقاعدة من قواعد قانونها الداخلي ذات أهمية أساسية".



(vi) يُنشئ نظام التعريف الفريد للمركبات السككية (URVIS) الذي أدخله البروتوكول أول نظام عالمي مشترك على الإطلاق للتعريف الفريد للمعدات الدارجة، مما يدعم التمويل المضمون بالأصول، بغض النظر عن مخاطر البلد أو المدين.

(vii) تضع قواعد الأمم المتحدة النموذجية معياراً عالمياً أدنى لوضع علامات مادية على المعدات الدارجة للسكك الحديدية برقم URVIS، وسيؤدي التوسيع المخطط لهذه القواعد لإنشاء نظام لدمج هذا الرقم في المنصات الرقمية إلى تعزيز أمن الدائنين بشكل أكبر من خلال تسهيل تتبعهم للمعدات الحديدية الممولة في الوقت الفعلي، واستعادتها إذا لزم الأمر.

(viii) ويفتح البروتوكول، من خلال ضمان عقود الإيجار التشغيلية وتخفيض الإجراءات عندما تكون القيم المتبقية أعلى، الطريق أمام سوق ثانوية أكثر اتساعاً للمعدات الدارجة للسكك الحديدية. ويخلق حافزاً لمعدات سكك حديدية أكثر توحيداً وقابلية للتشغيل البيني¹⁰، فضلاً عن تسهيل سوق سكك حديدية أكثر ديناميكية من خلال إزالة الحواجز المالية التي تحول دون دخول المنافسين¹¹.

يقلل بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية بشكل واضح من مخاطر الدائنين، وبالتالي الضامنين. في الواقع، لن يؤدي توسيع وكالات ائتمان الصادرات لتطبيق خصم كيب تاون على عربات السكك الحديدية إلى خلق حافز للدول لاعتماد البروتوكول فحسب، بل سيعزز أيضاً أمن المقرض/المؤجر فيما يتعلق بالتمويلات السابقة التي تم ضمانها بالفعل من قبل وكالات ائتمان الصادرات¹².

الحجج ضد خصم كيب تاون للمعدات الدارجة للسكك الحديدية

يقدم المشككون عدداً من الحجج حول عدم وجوب تطبيق خصم كيب تاون على عربات السكك الحديدية. وناقش عدداً من هذه الحجج أدناه:

(i) الطائرات هي نوع مختلف من الأصول، وبالتالي يسهل إعادة تسويقها مقارنة بمعدات السكك الحديدية.

يعتمد ذلك كلياً على الأصل. عربات الحاويات المسطحة موجودة في كل مكان ويسهل إعادة تسويقها نسبياً. لكن معدات السكك الحديدية يتم شراؤها لتلبية متطلبات محددة، وهذه المتطلبات لا تختفي بالضرورة حتى إذا فشل المدين. علاوة على ذلك، عند الاكتتاب في التأجير التشغيلي، يخلق بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية ديناميكية اقتصادية نحو توحيد عربات السكك الحديدية، حيث ستكون قيمتها المتبقية أعلى إذا كانت معدات موحدة، مما يقلل من الإجراءات ويساعد بشكل غير مباشر في إعادة تشكيل السوق. أخيراً، يمكن لوكالات ائتمان الصادرات تشجيع المزيد من التوحيد من خلال تطبيق مستويات مختلفة من الخصم على تمويل أنواع مختلفة من معدات السكك الحديدية، وليس من خلال رفض الخصم على أقساط جميع تمويلات عربات السكك الحديدية.

(ii) من الأسهل استعادة الطائرات ونقلها جواً من استعادة المعدات الدارجة ونقلها.

هذا صحيح جزئياً إذا كانت عملية الاسترداد تؤدي إلى نقل المعدات الدارجة فعلياً من ولاية قضائية إلى أخرى. ومع ذلك، إذا كان هناك نظام قياس مشترك إقليمي، فإن هذا لا يمنع نقل المعدات الدارجة داخل ذلك النظام الإقليمي. وبالتأكيد، من المجدي اقتصادياً نقل المعدات الأكثر تكلفة إلى مواقع أخرى غير متجاورة ذات نفس

¹⁰ مع الميزة الإضافية المتمثلة في انعكاس وفورات الحجم في التصنيع على انخفاض تكاليف الوحدات لمعدات السكك الحديدية.

¹¹ أي الحاجة إلى رأس مال كبير.

¹² هذه مسألة معقدة، ولكن على الرغم من أن البروتوكول لا يمكن أن ينطبق إلا على التمويلات المبرمة بعد دخول البروتوكول حيز التنفيذ في الدولة التي يقع فيها المدين، هناك أحكام محددة تتعلق بالحفاظ على أولويات الدائنين بشأن المصالح الموجودة مسبقاً وتسجيلها في السجل الدولي (المادة 60 من اتفاقية كيب تاون بصيغتها المعدلة بالمادة السادسة والعشرين من بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية).



القياس خارج الولاية القضائية. علاوة على ذلك، غالبًا ما تفيد البنوك أنها في حالة تخلف المدين عن السداد أو إفلاسه، فإنها تبحث عن طرق لإعادة توزيع المعدات، وليس استعادتها. ويسهل البروتوكول بشكل مباشر هذا الإجراء التصحيحي للدائنين، مما يجعل من السهل استعادة المعدات الدارجة وإعادة توزيعها داخل نظام السكك الحديدية الوطني أو الإقليمي. علاوة على ذلك، يلزم البروتوكول الحكومة المحلية بتقديم المساعدة (بافتراض أن البروتوكول ساري المفعول في الدولة المعنية).

كما يمنح البروتوكول الدائنين المزيد من الحقوق لإنفاذ مطالباتهم على الضمانات، ويسهل إعادة تسويق المعدات في الحالات التي تؤدي فيها المعدات الدارجة، كما هو الحال في كثير من الأحيان، خدمة عامة، وبالتالي، على الرغم من إمكانية استبدال المدين، لا تزال هناك حاجة واضحة إلى المعدات الدارجة. وأخيرًا، فإن سهولة نقل الطائرات يمثل أيضًا خطرًا إضافيًا للدائنين.

(iii) تعد اتفاقية قطاع الطائرات (ASU) وثيقة معقدة للغاية، لذا من السذاجة نقل نفس الشروط إلى المعدات الدارجة.

إنها معقدة بالفعل (وهذا ليس خطأ صناعة السكك الحديدية)، ولكن هذا لا ينبغي أن يحجب حقيقة أن الضمان الإضافي الذي توفره الأحكام الإضافية في معاهدة دولية، ولا سيما الحقوق المميزة في الاسترداد في حالة تقصير المدين أو إفلاسه، له قيمة حقيقية للدائن. وينبغي أن تأخذ وكالات ائتمان الصادات في الاعتبار ذلك عند تحديد الأسعار - وهذا هو بالضبط السبب في منح خصم كيب تاون بموجب اتفاقية الطائرات طالما أن بروتوكول الطائرات الملحق باتفاقية كيب تاون ساري المفعول (وليس خلاف ذلك).

في الواقع، فإن الضمان الإضافي الممنوح لممولي عربات السكك الحديدية بموجب بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية أكبر من الضمان الإضافي المماثل لتمويل الطائرات:

➤ تتمتع الطائرات بنظام تعريف عالمي موحد وفريد. ومع ذلك، لا ينطبق هذا على المعدات الدارجة بدون بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية.

➤ يتمتع الدائنون الذين يمولون الطائرات بميزة سجلات الطائرات الوطنية التي يتم فيها تسجيل مصالحهم واتفاقية جنيف لعام 1948 بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق في الطائرات. لا توجد هذه المزايا في قطاع السكك الحديدية بدون بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية.

➤ يُنشئ السجل الدولي الذي تم إنشاؤه بموجب بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية، لأول مرة، نظامًا عالميًا لتسجيل المصالح الضمانية في المعدات الدارجة. نظام التقييم URVIS هو نظام ثوري.

➤ تنشئ القواعد النموذجية للأمم المتحدة آلية عالمية للتعرف على المعدات الدارجة للسكك الحديدية ووضع علامات عليها بشكل دائم باستخدام رقم URVIS.

(iv) تتطلب ASU إجراء تدقيق مستقل للدولة المتعاقدة لضمان تقديم جميع الإقرارات اللازمة وأن تكون ملزمة للأطراف بموجب القانون المحلي.

نجد هذه العملية بيروقراطية إلى حد ما، ولكن إذا كان هذا هو المطلوب، فسوف تقبل صناعة السكك الحديدية ذلك طالما أن اعتماد الدولة المتعاقدة للخيار أ أو الخيار ج بموجب المادة التاسعة (استعادة الملكية في حالة إعسار المدين) مقبول باعتباره امتثالاً لقائمة الإعلانات المطلوبة (لا يوجد خيار ج بموجب المادة الحادية عشرة المماثلة من بروتوكول الطائرات). نحن على استعداد للعمل مع وكالات ائتمان الصادات لإيجاد حل عادل وعملي. وهذا ليس سبباً للتقاعس عن العمل.

(v) من الأسهل التحقق من موقع الطائرات وحالتها مقارنة بالمعدات الدارجة.



كان هذا هو الحال في الماضي، ولكن الوضع أخذ في التغير. تمنح قواعد الأمم المتحدة النموذجية الآن الدائنين صلاحية تحديد عناصر المعدات الدارجة بشكل لا لبس فيه، وسيتمكنون قريباً من تتبع استخدام وموقع المعدات الدارجة في الوقت الفعلي. تكون حقوق الاسترداد محدودة الفائدة إذا لم يتمكن الدائن من تحديد ضماناته بوضوح ولم يكن لديه أي فكرة عن مكان وجود المعدات الدارجة. وهذا يمثل تحسناً كبيراً في الحقوق العملية للدائن الذي يقدم تمويلاً مضموناً للمعدات الدارجة عند تطبيقه.

الطريق إلى الأمام

تقبل صناعة السكك الحديدية أن توسيع نطاق خصم كيب تاون ليشمل المعدات الدارجة للسكك الحديدية يتطلب دراسة متأنية. وسيتم عند التنفيذ مراعاة هيكل الترتيب ووضع قواعد محددة لضمان عدم إساءة استخدام التوسيع. نقترح عملية من ثلاث مراحل:

(i) إعلان السياسة

في البداية، يجب أن تتفق وكالات ائتمان الصادات على بيان سياسة واضح يقبل مبدأ توسيع نطاق خصم كيب تاون ليشمل عربات السكك الحديدية عندما ينطبق بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية على المدين، ويتم تسجيل الفائدة الدولية الناتجة عن الائتمان في السجل الدولي.

وسيشكل هذا بحد ذاته حافزاً واضحاً للدول في جميع أنحاء العالم للمضي قدماً بسرعة في اعتماد بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية، مع الأخذ في الاعتبار أن المعاهدات الدولية تستغرق وقتاً للتصديق عليها ثم تضمينها في القانون الوطني.

(ii) التشاور والمراجعة التفصيلية

نقترح أن تنشئ مجموعة العمل المعنية بائتمانات التصدير و ضمانات الائتمان التابعة لمنظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي (مجموعة العمل) فريق عمل أو لجنة مكلفة بوضع:

➤ مجموعة مفصلة من الشروط المتعلقة بتطبيق خصم كيب تاون على تمويلات وكالات ائتمان التصدير، أو ضمان التمويلات، للمعدات السككية الجديدة المصدرة من قبل الشركات المصنعة في دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية.

➤ إذا اعتبر ذلك مناسباً، الشروط المنصوص عليها في القانون المحلي للحصول على خصم كيب تاون (لا سيما الإعلانات التي يجب على الدول المتعاقدة الإدلاء بها للاستفادة من مزايا هذا الخصم).

➤ نظام مراجعة حسابات لضمان أن الحرية الممنوحة لوكالات ائتمان التصدير لتخفيض أقساط المخاطر لا تمارس إلا عند الامتثال للشروط.

ينبغي أن تنظر فرقة العمل أو اللجنة أيضاً في ما إذا كان التخفيض الثابت بنسبة 10% هو الرقم المناسب لخصم كيب تاون لعربات السكك الحديدية وتقدم توصيات في هذا الشأن.

نقترح أن تكون هذه المجموعة أو اللجنة مفتوحة لمشاركة خبراء وممثلي الصناعة. وتعبّر مجموعة العمل المعنية بالسكك الحديدية عن استعدادها للمشاركة. ونأمل أن تقدم أمانة منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي بعض الدعم. وسيتم على المجموعة أو اللجنة إصدار تقارير مؤقتة والتشاور مع وكالات ائتمان التصدير قبل التوصل إلى استنتاجات نهائية.



(iii) صياغة الشروط التفصيلية

سيتم صياغة شروط مفصلة وتعميمها للتعليق عليها، ثم عرضها على اجتماع مقبل للفريق العامل للموافقة عليها ونشرها لاحقاً.

الخلاصة

يعد بناء وتشغيل شبكات السكك الحديدية أمراً أساسياً للتنمية الاقتصادية المستدامة في الأسواق الناشئة والناشئة. لكن الحكومات في هذه الأسواق غالباً ما تعاني من نقص شديد في الائتمان، ولتحقيق ذلك، فإن تمويل القطاع الخاص أمر ضروري. أسهل طريقة لتحقيق ذلك هي تشجيع القطاع الخاص على تمويل عربات السكك الحديدية بأسعار تنافسية. وهذا يدعم الاقتصادات النامية وكذلك مصنعي عربات السكك الحديدية ومورديهم في دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) التي تسعى إلى توسيع أسواقها، كما يساعدهم على التنافس بفعالية مع الموردين في الدول غير الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) الذين يقدمون حزم تمويلية جذابة للغاية.

يوفر بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية أمناً إضافياً كبيراً للدائنين. ستقل المخاطر عند تطبيقه، ومن المنطقي والعاقل أن ينعكس ذلك في أسعار الأقساط التي تقدمها وكالات ائتمان الصادرات. كما سيسمح ذلك لوكالات ائتمان الصادرات بالقيام بدور محوري في تعزيز توسع وتحديث شبكات السكك الحديدية العالمية ومساعدة الاقتصادات النامية والناشئة على التطور بطريقة عملية ومستدامة.

إن الحجة الداعية إلى قيام وكالات ائتمان الصادرات بتمديد خصم كيب تاون على أقساط التأمين لتمويل عربات السكك الحديدية الجديدة بموجب بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية هي حجة قوية للغاية. وهو يكمل الأهداف الاستراتيجية للفريق العامل لدعم المشاريع المستدامة ببنياً وتقديم مساعدة عملية مهمة، من خلال تسهيل التمويل الأرخص لتصدير عربات السكك الحديدية إلى الاقتصادات النامية والناشئة.

لا يمكن أن يكون من الصواب أن يتم دعم صادرات الطائرات بخصم كيب تاون عندما ينطبق بروتوكول الطائرات لاتفاقية كيب تاون، في حين أن صادرات عربات السكك الحديدية لا تستحق الخصم، الذي لا يقل عن 10٪، عندما ينطبق بروتوكول السكك الحديدية لاتفاقية كيب تاون. في الواقع، يجب أن يكون مستوى الخصم أعلى لعربات السكك الحديدية، مع الأخذ في الاعتبار الفوائد البنائية والاجتماعية والاقتصادية الأكبر للسكك الحديدية مقارنة بالطيران.

سيطلب توسيع نطاق خصم كيب تاون ليشمل تمويل عربات السكك الحديدية الجديدة دراسة تفصيلية، مع تحديد دقيق للشروط التي يجب الامتثال لها قبل أن تقدم وكالات ائتمان التصدير الخصم، ومستوى الخصم. نقترح عملية من ثلاث مراحل من أجل تنفيذ هذا التوسيع بشكل سليم. وتقف مجموعة عمل السكك الحديدية على أهبة الاستعداد لتقديم المساعدة عند الحاجة.

نبذة عن مجموعة عمل السكك الحديدية

مجموعة عمل السكك الحديدية هي جمعية غير ربحية مقرها سويسرا تركز على اعتماد وتنفيذ بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية. تضم المجموعة حوالي 90 عضواً مباشراً، بالإضافة إلى آلاف من أصحاب المصلحة في مجال السكك الحديدية الذين يمثلهم بشكل غير مباشر منظمات صناعية تنتمي إلى مجموعة عمل السكك الحديدية وتدعم أهدافها.

اتصل بنا

لمزيد من المعلومات حول بروتوكول لوكسمبورغ للسكك الحديدية ومجموعة عمل السكك الحديدية

انتقل إلى www.railworkinggroup.org،

تابعنا على LinkedIn على <https://www.linkedin.com/groups/8944744> أو

اتصل بنا على info@railworkinggroup.org.