



Центр научно-технической информации и библиотек  
– филиал ОАО «РЖД»

## Дифференцированное Обеспечение Руководства

---

98/2023

### Новые разработки в области идентификации вагонов в Европе помогут привлечь дополнительное финансирование

По оценкам специалистов, в подвижной состав ежегодно инвестируется порядка 35 млрд евро. Государства стремятся модернизировать и расширять железные дороги как эффективный, экологически чистый и безопасный вид транспорта, но не всегда могут поддержать требуемый уровень финансирования. Одним из препятствий с привлечением частного капитала является отсутствие единой международной системы регистрации обеспечительных интересов и реестра конкретных активов на национальном уровне, которая бы фиксировала приоритет обеспечительных прав, а также отсутствие глобальной системы идентификации подвижного состава.

Рабочая группа по вопросам железнодорожного транспорта (Railway Working Group, RWG), некоммерческая международная ассоциация, в которую входят представители всех секторов железнодорожной отрасли со всего мира, продвигает новую глобальную цифровую платформу по отслеживанию передвижения вагонов и грузов среди 42 стран-подписантов Люксембургского протокола<sup>1</sup>.

Ранее, частными инвесторами в Швейцарии финансировалась разработка компании Nexxiot AG из Цюриха в сфере цифровизации железнодорожных грузовых перевозок, чей информационный продукт уже

---

<sup>1</sup> Люксембургский протокол по железнодорожному оборудованию к Кейптаунской конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования от 2001 г. был принят на дипломатической конференции, проходившей в Люксембурге в феврале 2007 г., которую спонсировали UNIDROIT и OTIF и в работе которой приняли участие представители 42 государств и 12 международных организаций. Протокол создает международную нормативно-правовую базу для регистрации и регулирования обеспечительных интересов кредиторов, лизингодателей и продавцов, осуществляющих сделки по договору условной продажи, каждая из которых обеспечивается железнодорожным подвижным составом.

используется в 167 странах мира. Сейчас же фактически предлагается остальной Европе воспользоваться этими наработками.

Интерес частных инвесторов, обеспечивающих клиентов льготными кредитами, состоит в том, чтобы создать новую международную систему признания прав кредиторов на подвижной состав независимо от его местоположения, увеличить объемы финансирования по закупке вагонов и эффективность капиталовложений с точки зрения частного сектора.

Проект отслеживания подвижного состава в Европе продвигается под эгидой снижения выбросов CO<sub>2</sub> в отрасли логистики. По расчетам экспертов, при внедрении глобальной системы идентификации, сокращение порожних пробегов вагонов за счет повышения эффективности грузовых перевозок и устранения неэффективных маршрутов должно снизить выбросы парниковых газов на 5%.

Новая цифровая платформа позволяет идентифицировать подвижной состав на железных дорогах мира с помощью системы URVIS (Unique Rail Vehicle Identification System – уникальная система идентификации железнодорожного оборудования), которая работает на облачной технологии. Она присваивает идентифицирующей подвижной состав всех типов 16-значный номер, который наносится как минимум на две таблички (мобильных датчика) по одной с каждой стороны подлежащего маркировке железнодорожного подвижного состава. Установленные мобильные датчики, которые питаются от солнечной энергии, затем подсоединяются к шлюзам системы, которые обеспечивают отслеживание и учет железнодорожных грузов и вагонов. У клиента устанавливается программа «Know Your Cargo» (KYC) (или «Знай свой груз») и через нее открывается доступ к позиционированию. Финансовые права банков и арендодателей будут зарегистрированы в глобальной системе URVIS.

По мнению экспертов, внедрение URVIS позволит создать глобальную систему (реестр) регистрации единиц подвижного состава, которой пока не существует. Главное преимущество такой системы заключается в том, что она снизит риски для частных кредиторов и арендодателей, работающих в сфере финансирования железнодорожного сектора, что, в свою очередь, снизит затраты на финансирование железнодорожной отрасли в целом. Регистрация в международном реестре останется добровольной.

Внедрение такого реестра существенно упростит трансграничную эксплуатацию подвижного состава по всему миру, а также:

– за счет снижения рисков на рынке появится больше частных кредиторов и лизингодателей, что потенциально приведет к удешевлению финансирования для операторов подвижного состава, не имеющих государственной поддержки, а также создаст для них возможность выбора

финансирования по цене и условиям;

– поможет получить финансирование клиентам, чья низкая кредитоспособность и/или отсутствие правовой инфраструктуры отпугивали кредиторов;

– привлечет капиталовложения, что, в свою очередь, будет способствовать расширению производства подвижного состава;

– позволит осуществлять краткосрочный операционный лизинг подвижного состава не только между операторами и лизингодателями, но и между самими операторами, что обеспечит более эффективную эксплуатацию железнодорожного оборудования.

В проекте участвует группа экспертов комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН. Они занимаются вопросами идентификации железнодорожного подвижного состава и разрабатывают соответствующие стандартизированные руководства.

Конечным результатом совместной работы станет устранение барьеров для выхода на рынок частных операторов, а также повышение эффективности и конкурентоспособности существующих операторов, снижение зависимости государственных и частных операторов от государственного финансирования, что поможет отрасли стать более динамичной, что в свою очередь позволит правительствам стран сосредоточиться на финансировании необходимых объектов инфраструктуры, а не подвижного состава.

*Источники: railpage.com.au, 05.03.2023 (англ. яз.);  
railwaygazette.com, 21.03.2023 (англ.яз.);  
материал сайта railworkinggroup.org;  
материал сайта trans.info.*