



Европейская экономическая комиссия**Комитет по внутреннему транспорту****Рабочая группа по железнодорожному
транспорту****Комитет по пересмотру Модельных правил
по постоянной идентификации железнодорожного
подвижного состава****Вторая сессия**

Женева, 2–4 сентября 2024 года

Пункт 5 предварительной повестки дня

**Рабочее совещание по роли ГЧП в финансировании
инвестиций в железные дороги****Справочная информация к рабочему совещанию по роли
ГЧП в финансировании инвестиций в железные дороги****Записка секретариата****Справочная информация**

1. Существует растущая потребность в инвестициях в железнодорожный сектор по социальным, экономическим и экологическим причинам. Для этого необходимы значительные финансовые затраты со стороны государственного сектора, однако ресурсы ограничены, поэтому решением может стать привлечение финансирования из частного сектора. Хотя зачастую основное внимание уделяется строительству, техническому обслуживанию или модернизации железнодорожной инфраструктуры, такое инвестирование приносит весьма ограниченные выгоды, если в дополнение к этому нет инвестиций в железнодорожный подвижной состав. В классическом варианте, особенно в отношении пассажирских железнодорожных перевозок, эти расходы также ложатся на государственный сектор. В условиях постоянно растущей нагрузки на государственные бюджеты результатом может стать недостаточное инвестирование, что приводит к потере эффективности. Один из способов освободить правительства от фискального бремени — создать структуры ГЧП, которые позволят им сосредоточить ограниченные ресурсы на инфраструктуре, возможно, при этом разделить расходы с частным сектором, а затем обратиться к частному сектору за финансированием подвижного состава. Это не только обеспечит эффективное использование государственных бюджетов, но и создаст более прозрачную, конкурентоспособную и открытую операционную модель.

2. Основная цель Люксембургского железнодорожного протокола к Кейптаунской конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования (далее «Протокол») и Модельных правил по постоянной идентификации железнодорожного подвижного состава (далее «Модельные правила») —



содействовать инвестициям в железнодорожный подвижной состав. Принимая во внимание присущие железным дорогам свойства, вопросы государственной политики и возможное принятие государством обязательств по обслуживанию населения, в железнодорожном секторе между частными финансистами, операторами подвижного состава и государственными органами часто возникают формальные или неформальные отношения. Более того, оператор может быть и в государственной собственности. В крупных проектах это будет происходить в форме государственно-частного партнерства (ГЧП), когда частный и государственный секторы объединяются для создания комплексного решения по развитию или модернизации железнодорожного сектора.

3. Частное финансирование железнодорожного подвижного состава зачастую используется в железнодорожных ГЧП во всем мире, и многие примеры такой практики уже были продемонстрированы на предыдущих сессиях Рабочей группы по железнодорожному транспорту Европейской экономической комиссии ООН (ЕЭК ООН) в рамках специального пункта повестки дня, который обсуждается ежегодно. Кроме того, в ЕЭК ООН есть специальное подразделение, занимающееся разработкой руководящих принципов ГЧП для ЦУР (<https://unece.org/ppp>), и значительная работа в этом направлении была также проделана Конференцией Организации Объединенных Наций по торговле и развитию через ее Центр инвестиционной политики (<https://investmentpolicy.unctad.org/>).

4. Однако моделей и вариантов ГЧП множество, и универсального решения не существует. Это особенно актуально для финансирования железнодорожного подвижного состава, где необходимо найти баланс между потребностями железнодорожного оператора, его способностью финансировать подвижной состав, необходимостью обеспечить обслуживание населения и имеющимися государственными средствами. Именно здесь так важна определенность, которую привносят Протокол и Модульные правила, поскольку они расширяют спектр возможных вариантов финансирования — от обеспеченного кредитования до лизинга, позволяя перейти от моделей, основанных на дебиторской задолженности, к моделям, основанным на активах, и использовать эти варианты в будущих ГЧП, что в свою очередь приводит к снижению премии за риск, связанный с некоторыми ГЧП.

5. Цель этого рабочего совещания — собрать экспертов от международных финансовых институтов, банковского сектора, железнодорожной отрасли, международных организаций, регулирующих органов и различных структур Организации Объединенных Наций, участвующих в этой работе, для того чтобы обсудить, как Протокол и Модельные правила могут стать катализатором для других ГЧП в секторе и, следовательно, для увеличения инвестиций в развитие и модернизацию железных дорог. Рабочее совещание будет посвящено анализу опыта различных участников ГЧП в секторе, а также вопроса о том, как, по их мнению, изменится рынок частного финансирования подвижного состава и роль, которую он может играть в железнодорожных ГЧП, в результате полной реализации Люксембургского железнодорожного протокола и Модельных правил. Обсуждения будут сосредоточены на расширении понимания того, как лучше всего применять Протокол и Модельные правила для получения наибольшей выгоды для пользователей и правительств.

6. Проект программы рабочего совещания будет опубликован ближе к дате его проведения.