У порту Рені через безпекові ризики заблоковані понад 100 молдовських вагонів із зерном

Молдовські зернотрейдери закликають держпідприємство «Залізниця Молдови» (CFM) переглянути плату за простій вагонів у порту Рені.

Про це повідомляє Інститут Дунайських досліджень.

Асоціація експортерів зернових Agrocereale звернулася до державного підприємства «Залізниця Молдови» (CFM) із пропозицією знайти справедливе та економічно обґрунтоване рішення щодо плати за простій вагонів із молдовським зерном, які тривалий час залишаються заблокованими в українському порту Рені.

Офіційне звернення направили CFM 11 вересня. За даними Agrocereale, лише у двох компаній – членів асоціації – в Рені близько місяця простоюють 83 вагони, які неможливо розвантажити. Станом на 9 вересня нарахована плата за їхній простій становила приблизно 40,5 тис. доларів США і продовжувала щоденно збільшуватися. Аналогічні проблеми, за інформацією асоціації, виникли й у інших експортерів.

Причиною ситуації Agrocereale називає безпекові ризики на півдні України. За інформацією, отриманою асоціацією від операторів ринку, частина судновласників відмовляється направляти судна до Рені або переорієнтовує їх на інші порти. За відсутності судна біля причалу зерно неможливо вивантажити з вагонів, а реалістичної альтернативи, яка дозволила б оперативно звільнити рухомий склад і повернути його до Молдови, для відповідних партій вантажу наразі немає.

Agrocereale при цьому не ставить питання про автоматичне звільнення трейдерів від усіх платежів. Асоціація пропонує розмежовувати випадки, коли простій виникає з вини оператора, і ситуації, коли причиною стають зовнішні обставини, на які

експортер фактично не може впливати. Йдеться про започаткування технічного діалогу між CFM та постраждалими компаніями і вироблення передбачуваного механізму розподілу витрат.

Проблема має ширший характер. Виконавчий директор Agrocereale Юріє Ріжа повідомляв, що загалом у Рені можуть залишатися заблокованими понад 100 вагонів CFM із зерновими вантажами. За його словами, це суттєва величина для молдовського залізничного парку та експортної логістики країни.

В Інституті Дунайських досліджень зазначають, що ситуація в Рені виходить за межі звичайного комерційного спору щодо плати за користування вагонами. Вона демонструє системну проблему дунайської логістики в умовах війни – відсутність усталеного механізму розподілу витрат, які виникають через безпекові обставини, що не контролюються жодним із безпосередніх учасників перевезення.

«Економічна логіка плати за простій полягає в тому, щоб стимулювати вантажовласника максимально швидко звільняти рухомий склад. Але цей механізм втрачає частину свого регуляторного сенсу, якщо оператор фізично не може розвантажити вагон через відсутність судна, а судно не заходить у порт через воєнний ризик. У такій ситуації звичайна тарифна модель починає трансформувати зовнішній безпековий ризик у прямі фінансові збитки конкретного експортера», – зазначають в ІДД.

На думку Інституту, питання потребує не разових винятків для окремих компаній, а формування прозорого кризового механізму для міжнародних перевезень через Дунай. Він може передбачати диференціацію причин простою, документальне підтвердження обставин, які не залежать від вантажовласника, можливість відстрочення або часткового коригування платежів та узгоджений порядок дій перевізника й трейдера у випадку тривалого блокування вантажу.

Такий підхід важливий і для самої CFM. Тривале вилучення десятків вагонів з обороту зменшує пропускну спроможність молдовської залізничної системи, тоді як накопичення непередбачених платежів у трейдерів робить дунайський маршрут

економічно менш привабливим.
Рені є важливою складовою не тільки української, а й молдовської експортної логістики. Тому нинішня ситуація показує, що стійкість Дунайського коридору залежить уже не лише від портових потужностей, залізничної інфраструктури та наявності флоту. Не менш важливими стають механізми розподілу воєнного ризику між портами, перевізниками, судновласниками та вантажовідправниками.
Саме створення таких правил може запобігти ситуації, коли безпекове блокування одного елементу логістичного ланцюга поступово перетворюється на фінансове блокування всіх інших його учасників.
https://usm.media/u-portu-reni-cherez-bezpekovi-riziki-zablokovani-ponad-100-moldovskih-vagoniv-iz-zernom/