

Prof. dr hab. Andrzej S. Grzelakowski  
Katedra Logistyki i Systemów Transportowych  
Uniwersytet Morski w Gdyni

## **Oplata manipulacyjna za obsługę kolejową pobierana w DCT Gdańsk.**

### **Jej charakter ekonomiczno-prawny i zasadność poboru przez zarządcę terminalu**

#### Ekspertyza

1. Przedmiot sporu między operatorami transportu intermodalnego a operatorem morskiego terminalu kontenerowego DCT. Geneza i etapy narastania konfliktu.

Terminal DCT rozpoczął działalność operacyjną w czerwcu 2007 roku. Oprócz przeładunków terminalowych oferował wówczas swoim klientom tj. spedytorom, przewoźnikom lądowym oraz armatorom usługi związane z tzw. obsługą kolejową. W ramach typowych dla terminalu zadań, odpowiadał on również za manipulacje wagonami. Manipulacje te sprowadzały się do organizacji wtaczania wagonów przewoźnika kolejowego ze stacji Gdańsk Port Północny na bocznice terminalu oraz ich wytaczania z powrotem na stację po wykonanym przeładunku. Zgodnie z ówczesną taryfą terminalową DCT pobierał za powyższe usługi opłatę od zlecającego, tj. tzw. usługę przeładunkową. Operatora kolejowego /operatora transportu intermodalnego nie łączyły wówczas z operatorem/zarządcą DCT żadne stosunki umowne. Stan taki trwał jednak zaledwie 1 rok.

Od lipca 2008 roku DCT zaprzestał bowiem świadczenia usług obsługi kolejowej pomiędzy swoją bocznicą i stacją kolejową. Obowiązek i koszty dostarczenia i odebrania wagonów na/z bocznic DCT zostały przeniesione bezpośrednio na operatora intermodalnego. Zaprzestając świadczenia usług obsługi kolejowej, DCT przestał także pobierać opłaty z tego tytułu. Rezygnacja jednakże ze świadczenia usług obsługi kolejowej w morskim terminalu intermodalnym, jakim jest DCT i w konsekwencji brak wpływów uzyskiwanych dotychczas z tego tytułu zainspirowała operatora terminalu do wprowadzenia kolejnej opłaty. Miała to być opłata za świadczone przez DCT na rzecz operatora kolejowego tzw. usługi bierne, czyli korzystania przez wagony kolejowe z infrastruktury kolejowej, którą DCT wybudował i którą utrzymuje, tj. z bocznic kolejowej oraz z torów dojazdowych pomiędzy bocznicą terminalową

oraz stacją kolejową. Opłaty tego typu pobierane są w wielu portach morskich i terminalach. Ich uzasadnieniem jest potrzeba zwrotu wyłożonego kapitału na budowę i utrzymanie infrastruktury kolejowej, co w praktyce w krajach UE wynika z przyjętej zasady „użytkownik płaci” (*user pays*), wspartej kolejną zasadą „pełnego pokrycia kosztów” (*full costs recovery*).

Takie rozwiązanie mogło być uznane za uzasadnione i akceptowalne przez operatorów intermodalnych. W realnych polskich warunkach pojawił się jednakże problem natury formalno-prawnej dotyczący możliwości wprowadzenia takiej opłaty. Obowiązujące wówczas przepisy Ustawy o portach i przystaniach morskich z 1996 r. uniemożliwiły jej wprowadzenia. Tory dojazdowe oraz bocznica DCT stanowiły bowiem infrastrukturę portową, a Ustawa za samo korzystanie z takiej infrastruktury pozwalała pobierać tylko opłaty wyszczególnione w niej, których płatnikiem był głównie armator. Wśród nich nie było zatem opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej na terenie portu. W tej sytuacji DCT, nie chcąc podejmować ryzyka i narazić się na zarzuty łamania prawa, nie mógł wprost, w sposób jawny wprowadzić opłaty za korzystanie z torów swojej bocznic. Obchodząc formalnie tę niedogodność, a jednocześnie zapewniając sobie realnie możliwość uzyskania przychodów od operatorów intermodalnych, którzy wykonują obsługę kolejową na torach DCT, wprowadził w taryfie DCT z dniem 01.07. 2008 r. „opłatę manipulacyjną za obsługę kolejową”.

Jak słusznie twierdzą operatorzy intermodalni, nazwa tej opłaty od samego momentu jej wpisania do wykazu opłat taryfowych była niewłaściwa – nieadekwatna do jej istoty prawnej, charakteru ekonomicznego i zakresu. Dowodem świadczącym o jej stricte fiskalnym charakterze jest bowiem fakt, iż DCT nie świadczył na rzecz operatorów intermodalnych żadnych usług "obsługi kolejowej" ani nie "manipulował wagonami". Jej wprowadzenie nie spowodowało jednakże większych sporów i oporu operatorów intermodalnych i kolejowych, którzy przyjęły i zaakceptowały ją, uznając że pod tą niefortunną nazwą kryje się faktycznie opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej znajdującej się na terenie DCT.

Tak zresztą oficjalnie wypowiadał się na ten temat zarząd DCT. Utrzymywał on w 2017 r. branżę intermodalną w przekonaniu, że „opłata manipulacyjna” oraz stała konieczność jej podwyżki wynika z potrzeby ponoszenia przez morski terminal intermodalny wysokich nakładów inwestycyjnych w związku z budową i modernizacją terminalowej bocznic kolejowej oraz wyposażania jej w nowoczesny sprzęt przeładunkowy. Tego typu oficjalnie prezentowane stanowisko DCT potwierdzało faktycznie charakter tej opłaty, jako formy swoistej rekompensaty finansowej pobieranej od operatorów intermodalnych za korzystanie

z terminalowej boczniczy kolejowej. Utrzymywano, że ta nieco zakamuflowana nazwa kryje w sobie treść właściwą dla charakteru opłaty infrastrukturalnej.

Operatorów intermodalnych o tym, że była to w istocie opłata infrastrukturalna a nie de facto manipulacyjna, przekonywała sama konstrukcja taryf DCT publikowanych w latach 2008-2017. Wszystkie stawki dotyczące różnych usług świadczonych przez DCT podlegały bowiem zawsze taryfowym dodatkom za pracę w soboty, niedzielę i święta. Tylko dwie pozycje w tej taryfie nie były objęte takimi dodatkami, tj. opłata za składowanie kontenerów oraz „opłata manipulacyjna”. Obie te opłaty odnosiły się bowiem wyłącznie do sfery usług sieciowych, tj. związane były z korzystaniem z infrastruktury, a nie z usługami wymagającymi czynnego zaangażowania pracowników terminalu oraz urządzeń i sprzętu przeładunkowego, czyli suprastruktury portowej.

Etap dowolnego kształtowania wysokości „opłaty manipulacyjnej” przez DCT, traktowanej nieformalnie jako opłata za dostęp do infrastruktury kolejowej, zakończył się jednak w 2017 r. Po znowelizowaniu bowiem Ustawy o transporcie kolejowym, w myśl której stało się jasnym, że bocznicza i terminal DCT stanowią tzw. infrastrukturę portów morskich z dostępem do torów i jako tzw. Obiekt Infrastruktury Usługowej podlegają nadzorowi regulatora rynku kolejowego, tj. Urzędu Transportu Kolejowego (UTK), zarząd DCT wyzbył się złudzeń, że wprowadzoną opłatę manipulacyjną można nadal stosować w formule dotychczas przyjętej.

W ramach nowych, wprowadzonych na mocy wspomnianej Ustawy regulacji prawnych, oddających w gestię (nadzór) UTK kwestie nadzoru nad: 1/ infrastrukturą kolejową wraz z obowiązkiem zapewnienia do niej powszechnej dostępności na zasadach niedyskryminacji, 2/ prawidłowym, zgodnym z wymaganiami ustawowymi kształtowaniem taryf za dostęp do infrastruktury kolejowej wraz z możliwością ingerencji w sferę opłat, DCT utracił formalnie i faktycznie wszelkie argumenty pozwalające na utrzymywanie swoistej dwoistości w odniesieniu do stosowanej dotychczas opłaty obciążającej operatorów intermodalnych.

W tej sytuacji, wzorem wcześniej już stosowanych rozwiązań, DCT podejmuje dość karkołomną decyzję, stwierdzając wprost, że od początku 2018 r. "opłata manipulacyjna" nie będzie już opłatą za dostęp i korzystanie z torów bocznicowych terminala, a staje się ryczałtową opłatą za usługi, które DCT świadczy na rzecz operatorów intermodalnych. W tej sytuacji, odnosząc się nie tylko do standardów obowiązujących w pozostałych polskich morskich

terminalach intermodalnych, tj. BCT i GCT, ale również europejskich, pojawiają się dwa pytania, a mianowicie:

1. jakie to są faktycznie usługi, które świadczy DCT na rzecz operatora intermodalnego/przewoźnika kolejowego, których swoim zakresem nie obejmuje stosowany powszechnie w terminalach kontenerowych na świecie liniowy THC (*Terminal Handling Charge*); to aspekt techniczno-operacyjny i ekonomiczny dotyczący sporu ?,
2. kto, gdyż nie jest to na pewno operator intermodalny ani przewoźnik kolejowy, zleca ich wykonanie terminalowi DCT ( aspekt prawny ) ?

Tego typu interpretacja pobieranej przez DCT „opłaty manipulacyjnej”, przekształconej przez DCT z akceptowalnej formuły opłaty infrastrukturalnej, a więc za usługi sieciowe w formułę opłaty za usługi „czynne”, w stosunku do której, jak zapisano w taryfie DCT od 2018 r pobiera się również dodatki za pracę w soboty, niedzielę i święta, bez zdefiniowania i określenia w fazie jej wprowadzenia, jakie są to faktycznie usługi, które DCT świadczy na rzecz operatorów intermodalnych, stało się powodem narastającego konfliktu między stronami.

Dopiero po kilkunastu miesiącach, tj. w kwietniu 2019 r. odpowiadając na liczne zapytania zainteresowanych podmiotów, DCT uzupełnił zapisy w swojej taryfie o „adnotację nr 24”, w której stwierdza, że „opłata manipulacyjna za obsługę kolejową” obejmuje, ale nie ogranicza się do: „uzgadniania okien obsługi pociągów”, „bieżącego planowania usług” czy „weryfikacji planu otrzymanego od zleceniodawcy z rzeczywistym stanem przygotowania transportu” itp. W odpowiedzi tej, która oczywiście nikogo nie satysfakcjonowała, zawarto zatem jedynie pewne hasła i bardzo ogólnikowo brzmiące terminy. Adnotacja nr 24 zamieszczona w taryfie DCT, trwającego sporu nie tylko zatem nie rozstrzygnęła, ani też nie złagodziła, a wręcz nasiliła.

DCT w podanym bardziej szczegółowym opisie "opłaty manipulacyjnej" wskazuje bowiem te rodzaje czynności, które są potrzebne terminalowi do realizacji procesu przeładunku, jako głównego za który odpowiada w łańcuchu intermodalnym. Przedmiotowy zakres opłat określono w następujący sposób: „Opłata manipulacyjna za obsługę kolejową obejmuje, ale nie ogranicza się do: 1/ przygotowywania wagonów do przeładunku kontenerów; w tym ustawiania czopów/trzpieni wagonowych; 2/ weryfikacji zgodności planu otrzymanego od zleceniodawcy z rzeczywistym stanem przygotowania transportu, 3/ realizacji zatrzymań celnych lub innych; 4/ sporządzania raportów i przesyłania informacji o zaistniałych rozbieżnościach z uwzględnieniem propozycji rozwiązań; 5/ uzgadniania okien obsługi

składów pociągowych i bieżącego planowania usług; 6/ wprowadzania informacji do TOS o zaawizowanych przez zleceniodawcę kontenerach”.

Wymienione przez DCT czynności, które terminal wykonuje w celu realizacji usługi przeładunkowej, którą formalnie zleca i za którą płaci armator, zarządca terminalu kontenerowego w Gdańsku przedstawia zatem, jako zestaw rzekomo odrębnych operacji, a więc nietowarzyszących głównemu procesowi przeładunkowemu, czy też wręcz uzupełniających go, które musi wykonać (realizuje zatem nowe produkty – usługi) na rzecz i potrzeby operatorów intermodalnych. Nie ma przy tym żadnego znaczenia fakt, iż to nie operator intermodalny zleca terminalowi realizację usługi przeładunkowej.

Wszystkie tego rodzaju czynności i operacje wykonywane w DCT, jak też i innych morskich terminalach kontenerowych, należą do szerokiego zestawu różnych czynności o charakterze przygotowawczym, techniczno-wykonawczym i administracyjnym. Są one integralnie, tj. zarówno w sensie organizacyjno-technicznym, jak i technologicznym związane z procesem przeładunku, jako podstawowym rodzajem działalności terminalu tego typu. Traktuje się je w standardzie międzynarodowym jako usługi niezbędne do tego, by móc zapewnić sprawny i efektywny w kategoriach logistycznych przeładunek jednostek intermodalnych zarówno w relacjach burtowych, jak i poza burtowych, tj. podczas przeładunku kontenera z/na samochód, czy też platformę kolejową. Usług o takim charakterze w DCT wykonuje się wiele na rzecz innych podmiotów, w tym operatorów transportowych. Podkreślić przy tym należy jednak, iż w taryfie DCT „opłaty manipulacyjnej” nie stosuje się za obsługę samochodów oraz statków.

W zaistniałej sytuacji, absolutnie nietypowej jak na standardy obowiązujące w morskich terminalach intermodalnych UE oraz wiodących portów i terminali kontenerowych świata, która doprowadziła do konfliktu kluczowych podmiotów, które powinny być żywotnie zainteresowane możliwie daleko posuniętą współpracą i promocją rozwoju transportu intermodalnego w Polsce, rodzą się trzy istotne pytania:

1. Jaki jest rzeczywisty powód wprowadzenia tzw. „opłaty manipulacyjnej” i na jakiej podstawie DCT Gdańsk (jako jedyny morski terminal kontenerowy w Europie) żąda od operatorów intermodalnych jej zapłaty? Szukając odpowiedzi na to pytanie należy przy tym pamiętać, że operator intermodalny nie zamawia, gdyż nie ma takiej potrzeby żadnej usługi terminalowej w DCT, a wszystkie koszty, jakie powstają i wiążą się z przeładunkiem oraz

wydaniem lub odbiorem kontenera pokrywa armator i rozlicza je następnie ze swoimi klientami w ramach liniowego THC.

2. Czy takie działanie ze strony DCT Gdańsk jest celową i świadomą dyskryminacją operatorów intermodalnych w stosunku do przewoźników drogowych ? Należy bowiem pamiętać, iż od tych ostatnich terminal nie pobiera żadnych dodatkowych opłat.

3. Czy w polskich terminalach morskich mają zastosowanie warunki tzw. liniowego THC, czyli takie same, jakie obowiązują praktycznie na wszystkich terminalach morskich w europejskich portach i większości portów świata ?

## 2. THC – zakres czynności i operacji jakie obejmuje w morskim terminalu kontenerowym

W przewozach ładunków drogą morską realizowanych na warunkach liniowych, a przede wszystkim w przewozach jednostek intermodalnych, wzajemne relacje pomiędzy operatorami transportowymi zaangażowanym w tę działalność przewozową, tj. z jednej strony armatorem (linią żeglugową), a z drugiej zarządcą morskiego terminalu intermodalnego i organizatorem transportu lądowego (operatorem transportu intermodalnego) są powszechnie na świecie jasno i jednoznacznie określone. Odnoszą się głównie zarówno do zakresu i podziału zadań oraz operacji transportowych wykonywanych w ramach tego ogniwa łańcucha dostaw, jak również podziału kosztów i ryzyka towarzyszących realizacji przez strony procesów za- i wyładunku kontenerów i innych jednostek intermodalnych. We wszystkich terminalach morskich – portowych terminalach kontenerowych, w których obowiązują zasady i warunki liniowego THC (*Terminal Handling Charges*), stosowane są tego rodzaju opłaty, obejmujące w sposób kompleksowy wszystkie koszty portowe/terminalowe związane z przeładunkiem kontenera w porcie i realizacją wymaganych operacji bezpośrednio i pośrednio mu towarzyszących, takich jak np. rozformowanie kontenera, złożenie towaru na magazyn oraz ponownym jego za lub wyładunkiem na określony środek transportu, etc.<sup>1</sup>. Oznacza to, że:

1. Armator w ramach pobieranej od swoich klientów opłaty THC rozlicza z terminalem morskim wszystkie koszty związane z przeładunkiem i obsługą terminalową kontenera

---

<sup>1</sup> <https://www.timocom.pl/lexicon/leksykon-transportowy/thc-terminal-handling-charges> oraz <http://seacargo.com/blog/39/liniowe-thc-epidemia-jakas-czy-co> (07.06.2020)

tj. od wyładunku ze statku do bramy terminalu lub odwrotnie od bramy terminalu do załadunku na statek.

2. Organizator transportu lądowego (bez względu na to, czy przewóz odbywa się samochodem, pociągiem czy barką) realizuje zlecenie transportowe i w swojej ofercie zawiera wszystkie związane z tym koszty od bramy lub do bramy terminalu morskiego.

Sposób i forma rozliczania tych kosztów w formule THC zostały koncepcyjnie określone dość precyzyjnie już w końcu 1989 r. tj. w okresie schyłkowym funkcjonowania konferencji liniowych i coraz bardziej dynamicznie rozwijających się przewozów kontenerowych w relacjach lądowo-morskich. Przewoźnicy morscy zrzeszeni w konferencjach żeglugowych (kartele żeglugowe) obsługujących liczne porty świata chcieli w ten sposób, a więc jednolicie i w pełnym zakresie w możliwie uproszczonej – syntetycznej formie, ująć wszystkie koszty terminalowe związane z przeładunkiem kontenerów od ich przybycia do bramy terminalu do dostarczenia do ładowni statku lub złożenia na pokładzie.

Podstawowy zakres liniowego THC został ustandaryzowany już w latach 90-tych ubiegłego wieku na forum międzynarodowych konferencji żeglugowych - the Council of European and Japanese National Shipowners Association (CENSA) - i w takiej formie funkcjonuje do dziś powszechnie w portach Europy i świata. W końcu pierwszej dekady XXI w (2009 r), a więc już w okresie obowiązywania zakazu zawijania statków konferencji liniowych do portów UE i w dobie dynamicznego rozwoju aliansów żeglugowych, podjęto na forum Komisji Europejskiej (KE) jedyną i ostatnią do tej pory, akceptowalną nie tylko w UE próbę określenia THC, jako kategorii ekonomicznej i finansowej oraz wskazania zakresu czynności i operacji, jakie ona obejmuje, wraz z uwzględnieniem elementów kosztów terminalu, jakie powstają w ich następstwie. <sup>2</sup>

W myśl przyjętej definicji DG Competition KE, THC to efektywnie pobierane przez linie żeglugowe opłaty za usługi terminali kontenerowych z tytułu załadunku lub rozładunku kontenerów oraz inne towarzyszące im czynności i operacje, których wykonanie operatorzy żeglugowi zlecają terminalom, ponosząc z tego tytułu w portach nadania i odbioru określone

---

<sup>2</sup> Terminal handling charges during and after the liner conference era. October 2009, EC Competition , [https://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/reports/terminal\\_handling\\_charges](https://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/reports/terminal_handling_charges) (09.06.2020)

koszty, mające na celu odzyskanie ich zwrotu od załadowców.<sup>3</sup> Identyczną wręcz definicję THC znajdujemy na popularnych portalach morskich.<sup>4</sup> Często opłata terminalowa tego typu nazywana jest również Container Service Charge (CSC) i obejmuje analogiczny zakres czynności i kosztów ich wykonania, jak THC.<sup>5</sup>

Oznacza to, że dla kontenerów wysyłanych na warunkach FOB (*Free-On-Board*), które określają podział kosztów przewozu i przeładunku między stronami kontraktu, tj. kupującym i sprzedającym oraz odpowiedzialności i ryzyka, to załadowca opłaca THC w porcie początkowym podróży (załadunku), a odbiorca lub nabywca jest odpowiedzialny za opłacenie stawki frachtowej i THC w porcie wyładunkowym. Jest to zgodne z regułami Incoterms.

Poczynając od 1990 r. większość linii żeglugowych wprowadziła odrębne opłaty za przewóz, tj. stawkę frachtową i THC, traktując tę ostatnią, jako dodatek frachtowy za zlecone operacje terminalowe. Obecnie sporadycznie jedynie spotyka się rozwiązania, gdzie THC jest włączone do bazowej stawki frachtowej, traktowanej wówczas jako tzw. *all-inclusive rate*. THC, której wysokość przewoźnicy żeglugowi zwyczajowo podają na swoich stronach internetowych nie podlega negocjacji, aczkolwiek jest zróżnicowana w zależności od terminala (poziom opłaty).<sup>6</sup>

W tym kontekście pewnego wyjaśnienia wymaga także kolejna kwestia, dotycząca stosowania w portach i terminalach intermodalnych dwu często spotykanych zasad przemieszczania kontenera. Są to reguły typu: 1. CIP (*Carriage and Insurance Paid to*) i CPT (*Carriage Paid To*.) W każdym z tych przypadków sprzedawca/eksporter organizuje i opłaca transport kontenera do wskazanego miejsca, za które przyjmuje się zwykle terminal kontenerowy. Jeśli miejsce to znajduje się gdzieś indziej, np. jest to magazyn kupującego/importera to sytuacja jest podobna – wszystkie opłaty terminalowe wiążące się z przeładunkiem kontenera opłaca sprzedający. Zarówno w formule CPT, jak i CIP, podział kosztów po dostarczeniu jednostki do terminalu jest określony w umowie przewozu zawartej

---

3 What are Terminal Handling Charges. <https://www.freightos.com/freight-resources/terminal-handling-charges-thc/> (12.06.2020) oraz <https://www.google.pl/search?newwindow=1&safe=active&sxsrf> (12.06.2020)

4 <https://www.saloodo.com/logistics-dictionary/terminal-handling-charges/> (09.06.2020)

5 Ibidem, s. 4

6 Ibidem, s. 4-6.



przez sprzedającego z przewoźnikiem. Dla niektórych przewoźników i kierunków, jak wspomniano wcześniej, koszty frachtu będą obejmować również wyładunek kontenera i jego transfer do przygotowanego przez odbiorcę środka transportu.<sup>7</sup>

Nie dotyczy to jednak wszystkich przypadków i jeśli takie rozwiązanie nie występuje, to wówczas opłaty tego typu ponosi kupujący. Aby uniknąć przykrych niespodzianek i nieoczekiwanych kosztów, kupujący powinni każdorazowo negocjować lub porozumiewać się ze sprzedającymi we wszystkich kwestiach dotyczących: 1/ szczegółowych zasad naliczania kosztów i stosowania opłat obciążających przewoźnika za czynności wykonywane w terminalu docelowym, by jednoznacznie ustalić, które z nich są włączone do opłat frachtowych, a które nie, 2/ miejsca przeznaczenia - w razie potrzeby należy dokładnie określić lokalizację na terenie terminalu intermodalnego.

Warto podkreślić, iż opłaty THC są zwyczajowo ustalane na okres jednego roku. Opłaty występują dla każdej przesyłki (niezależnie od formuły zawarcia kontraktu) w porcie pochodzenia, przeznaczenia i przeładunku. Koszty przeładunku w formule THC (powiedzmy w punkcie B) są zawsze opłacane przez przewoźnika, który organizuje przesyłkę z punktu A do punktu C za pośrednictwem punktu B, ponieważ ich stawka za fracht morski obejmuje ten koszt. Zwykle opłaty za obsługę terminalu (THC) dla eksportu są pobierane od nadawcy przez przewoźników, jednocześnie zwalniając list przewozowy po zakończeniu procedur odprawy celnej wywozu. Opłaty za obsługę terminalu importowego są odbierane przez przewoźników w momencie wystawiania zlecenia dostawy odbiorcy przed przyjęciem dostawy towarów.

W większości morskich terminali intermodalnych do celów kalkulacji stawki THC uwzględnia się, w nawiązaniu do ustalonej przez CENSA formuły konstrukcji tego typu opłaty terminalowej, 11 składników kosztów, odpowiadających poszczególnym rodzajom czynności i operacji realizowanych w terminalu na rzecz przedmiotu przeładunku (kontenera). Przedstawiono je w tabeli 1. Pełny zestaw kosztów w formule CENSA obejmuje w odniesieniu do kontenera uniwersalnego (*general purpose containers*) 17 pozycji, z czego koszty dotyczące

---

<sup>7</sup> <https://www.incotermsexplained.com/terminal-handling-charges-2/> (12.96.2020)

pozycji 1-11 i 15 (80 %) obciążają właściciela ładunku, a te zawarte w wykazie w pozycjach 12 - 14 przewoźnika morskiego.<sup>8</sup>

Tab. 1. Wykaz czynności i kosztów ich realizacji dotyczących przeładunku kontenera w terminalu portowym wliczanych do bazy THC w powszechnie stosowanej formule CENSA

	ACTIVITY	COVERED BY
01	Delivery MT and receiving full (+all associated clerical work and reporting)	THC
02	Inspection and reporting condition of container/ completion interchange	THC
03	Inspection and reporting of seals and wiring, removal invalid labels, re-sealing	THC
04	Movement of container on/from chassis, barge or wagon	THC
05	Internal transport of container to or from stack	THC
06	Handling container into or out of stack	THC
07	Reporting of chassis, barge and wagon activities in and or out of terminal	THC
08	Storage of full container within time limits defined by Conference	THC
09	Take laden box out of stack	THC
10	Internal transport from stack to ship's side under hook	THC
11	Move of container from ship's side to ship's rail	THC

Źródło: Terminal handling charges during and after the liner conference era. October 2009, EC Competition, [https://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/reports/terminal\\_handling\\_charges\\_\(10.06.2020\)](https://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/reports/terminal_handling_charges_(10.06.2020))

Z przedstawionego w tab. 1. zestawienia zakresu wykonywanych czynności i towarzyszących im kosztów jednoznacznie wynika, iż według przyjętego standardu międzynarodowego (CENSA), zarządca terminalu kontenerowego nie powinien naliczać operatorowi intermodalnemu lub przewoźnikowi kolejowemu żadnych dodatkowych kosztów i w konsekwencji pobierać jakichkolwiek opłat za realizowane operacje za i wyładunku kontenera na lub z platformy kolejowej. Wszystkie koszty tego typu naliczone przez operatora terminalu kontenerowego pokrywa bowiem w ramach opłaty THC operator żeglugowy.

Poniżej przykładowo przedstawiono (w wariancie opłaty zintegrowanej) stawki THC, które od 01.02.2020 dla wszystkich obsługiwanych relacji handlowych i typów kontenerów wprowadził globalny armator kontenerowy CMA CGM do i z portów Hamburg, Bremerhaven i Wilhelmshaven, zamieszczając je, analogicznie jak czynią to inni operatorzy, na swojej stronie internetowej [CMA CGM Germany Group](#) (informacja z 08.01.2020). Jednocześnie armator

---

<sup>8</sup> Terminal handling charges during and after the liner conference era. October 2009, EC Competition, [https://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/reports/terminal\\_handling\\_charges\\_\(09.06.2020\)](https://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/reports/terminal_handling_charges_(09.06.2020))

wskazuje, że dokonano zmian wysokości stawek stosowanych opłat lokalnych, wprowadzając je z tą samą datą.

„As of February 1st, 2020, the following THC rates will be applicable on all trades:

Hamburg & Bremerhaven per 20' / 40' Dry per 20' / 40' Reefer		
- THC Import	237 EUR	362 EUR
- THC Export	237 EUR	362 EUR
Wilhelmshaven per 20' / 40' Dry per 20' / 40' Reefer		
- THC Import	205 EUR	360 EUR
- THC Export	205 EUR	360 EUR

Furthermore we want to inform you, that our tariff of local charges for Germany has changed.

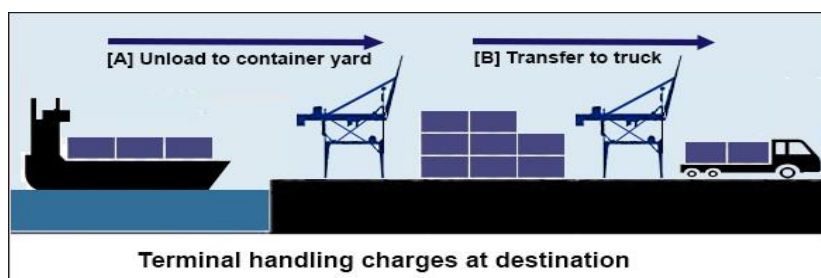
- increased Hazardous P/C & O/C additional,
- increased Import Inspection Fee (Dry & Reefer). “

I w tym przypadku, analogicznie jak w większości terminali kontenerowych na świecie, nie stosuje się poza THC i jasno określonymi opłatami lokalnymi żadnych dodatkowych opłat za czynności związane z załadunkiem lub rozładunkiem kontenera z lądowego środka transportu i nie obciąża nimi operatora intermodalnego lub przewoźnika.

### 3. Zasadność pobierania opłaty manipulacyjnej od operatora intermodalnego – uwagi końcowe i wnioski

Podejmując próbę odpowiedzi na postawione w pierwszej części opracowania pytania dotyczące zarówno przyczyn wprowadzenia „opłaty manipulacyjnej” i ujęcia jej w taryfie DCT, jak i formalno-prawnych podstaw uzasadniających obciążenie nią operatorów intermodalnych/kolejowych (ale już nie przewoźników drogowych), co jest swoistym ewenementem wśród morskich terminali kontenerowych w Europie, wskazać należy, oprócz już przedstawionych warunków i zasad ustalania THC w powszechnie obowiązującym standardzie światowym, na pewne pojawiające się sporadycznie na portalach internetowych interpretacje dotyczące tych kwestii. I tak w słowniku logistycznym, na który powołuje się wiele podmiotów ze sfery logistyki morskiej, pod pojęciem THC (ujęcie typowo akademickie, zawężone w wymiarze merytorycznym) rozumie się opłatę za czynności polegające na wyładunku kontenera z samochodu (wymienia się tylko ten środek transportu –podkr. A. G), jego transferze na plan składowy i dalej z placu na nabrzeże w sąsiedztwie suwnicy, która

załaduje go na statek (dotyczy to głównie przewozu FCL).<sup>9</sup> Wykonywane operacje przedstawiono w sposób schematyczny na rys. 1.



Legenda: [A] Przeładunek kontenera na plac kontenerowy terminalu, [B] Transfer kontenera na samochód podstawiony przez odbiorcę/spedytora.

Rys. 1. Zakres czynności zaliczanych do podstawy ustalenia THC w docelowym terminalu kontenerowym wg. słownika logistycznego i transportowego.

Źródło: <https://www.logisticsglossary.com/term/terminal-handling-charges/> (12.06.2020)

Analogicznie postrzega się THC w ujęciu przedmiotowym i procesowym w słowniku transportowym, uwzględniając jedynie pojazd drogowy, jako lądowy dowozowo-odwozowy środek transportu, względem którego nalicza się koszty realizacji czynności przeładunkowych objętych THC.<sup>10</sup> Ten sposób interpretacji opłaty terminalowej, odbiegający od przyjętego powszechnie standardu CENSA i nietypowy dla europejskich morskich terminali intermodalnych, mógł w mojej ocenie, jako jedna z przyczyn, posłużyć za podstawę przyjęcia takiego rozwiązania przez DCT.

Każdy powód bowiem mógł być brany pod uwagę, by merytorycznie uzasadnić możliwość przekształcenia pobieranej wówczas „opłaty infrastrukturalnej” w „opłatę manipulacyjną”. Z finansowego punktu widzenia stwarzało to bowiem DCT, jako faktycznie funkcjonującemu „monopoliście” na rynku krajowym, możliwość zachowania dotychczasowych przychodów, uzyskiwanych z opłaty, którą wcześniej nieformalnie wprowadził i pobierał od operatorów intermodalnych.<sup>11</sup> Miało to dla DCT i właściciela spółki istotne znaczenie z punktu widzenia

---

9 <https://www.logisticsglossary.com/term/terminal-handling-charges/> (12.06.2020).

10 <https://www.timocom.pl/lexicon/leksykon-transportowy/thc-terminal-handling-charges> oraz <http://seacargo.com/blog/39/liniowe-thc-epidemia-jakas-czy-co> : (10.06.2020)

11 DCT w swej pozycji rynkowej nie jest typowym monopolem działającym na polskim morskim rynku przeładunku kontenerów. Istniejący układ z BCT i GCT, jako jego lokalnymi konkurentami, określić można jako formę konkurencyjnego oligopolu, w ramach którego absolutnie wiodącą pozycję, mierzoną udziałem w tym

przeprowadzanych wówczas zmian strukturalno-właścicielskich oraz, co się z tym ściśle łączy, potrzebą wykazania możliwości zwrotu nakładów kapitałowych poniesionych na realizację II etapu rozbudowy terminalu (nie osiągnięto bowiem tzw. *break even point*) w wymaganym czasie.

Kolejnym powodem, wiążącym się z tym pierwszym, stricte fiskalnym, jest niewątpliwie fakt, iż rosnący w siłę „monopolista”, dążący do maksymalizacji swoich przychodów celem budowy wartości firmy dla właściciela, świadom istniejącej różnicy w zdolności płatniczej między przewoźnikiem drogowym a kolejowym, czy też operatorem intermodalnym, świadomie adresuje do tego ostatniego sztucznie wykreowaną opłatę, jako rekompensatę finansową za rzekome usługi świadczone jego rzecz, które swym zakresem wykraczają poza ten, który obejmuje THC stosowane w polskich morskich terminalach kontenerowych. Pod presją słusznym żądań jej płatników, próbujących wyjaśnić przyczyny takiego dyskryminacyjnego postępowania względem nich, przedstawia wprawdzie wykaz sześciu rodzajów czynności wiążących się z tzw. obsługą kolejową w terminalu (por. str. 4), lecz wyjaśnienia te nie przekonują operatorów intermodalnych. W swej odpowiedzi operatorzy intermodalni, odnosząc się do każdej z rzekomo świadczonych na ich rzecz usług terminalowych, moim zdaniem słuszenie stwierdzają, że:

Ad 1. Ustawienie trzpieni dotyczy tylko niewielkiej liczby wagonów przy załadunku kontenerów (jeśli rozładowany jest kontener 40' a w to miejsce ma być załadowany kontener 20', to z oczywistych powodów, że dwa trzpienie trzeba zamknąć, a dwa inne ustawić; jest to jednak integralna część usługi przeładunkowej, gdyż obowiązkiem terminalu jest bezpieczne posadowienie kontenera na wagonie i za tę usługę płaci armator i rozliczając ją w ramach liniowego THC,

Ad 2. Weryfikacja zgodności planu otrzymanego od zleceniodawcy z rzeczywistym stanem przygotowania transportu; w procesie zarządzania operacyjnego zarządca terminalu musi wiedzieć, jakie kontenery przyjął oraz jakie i komu wydał – to jego obowiązek, a zatem terminal

---

ryнку posiada DCT. Często w literaturze przedmiotu takiego absolutnie wiodącego lidera rynku określa się mianem „konkurencyjnego monopolisty”. Przejawem jego siły jest możliwość podejmowania działań i realizacji strategii marketingowej i logistycznej w sposób absolutnie niezależny, bez liczenia się nie tylko ze swoimi słabszymi konkurentami, ale również z wiodącymi podmiotami reprezentującymi stronę popytową, jak np. operatorami intermodalnymi, typu PCC Intermodal, czy też Loconi Intermodal.

nie realizuje tych czynności dla potrzeb operatora intermodalnego, któremu nie są one potrzebne i nie musi ich wykonywać,

Ad 3. Zatrzymania celne są decyzją Urzędu Celnego, a nie operatora intermodalnego; jeśli taka sytuacja występuje (na kontener założona jest tzw. "stopka celna"), to wówczas terminal go nie przeładowuje (blokada) i kontener nie może opuścić terminala i to niezależnie od tego, czy wywóz miałoby nastąpić samochodem, czy pociągiem,

Ad 4. Sporządzanie raportów i przesyłanie informacji o zaistniałych rozbieżnościach - operator intermodalny nie potrzebuje od terminala żadnych raportów w tym zakresie; to on z 8-godzinnym wyprzedzeniem, awizuje z jakimi kontenerami przyjeżdża na terminal oraz informuje, jakie kontenery planuje zabrać z terminala, przesyłając jednocześnie plan załadunkowy ze wskazaniem, jakie kontenery powinny być załadowane na wagony,

Ad 5. Bieżące planowanie usług - terminal kontenerowy, aby możliwie sprawnie realizować przeładunki, które zleca i za które płaci armator, musi sam w dobrze rozumianym własnym interesie, zaplanować i zorganizować pracę; czynności tego typu wykonuje zatem dla siebie, a nie dla operatora intermodalnego,

Ad 6. Wprowadzenie informacji do TOS (*Terminal Operating System*), tj. do systemu operacyjnego terminalu; operator intermodalny, analogicznie jak inne podmioty, nie ma do niego dostępu, a z kolei DCT nie jest przygotowany na wymianę danych w formacie EDI (*Electronic Data Interchange*) i to z tego powodu musi sam manualnie wprowadzać dane do swojego systemu - czynności te są poza zakresem zainteresowań operatora intermodalnego.

Z przeprowadzonej analizy czynności, które obecnie DCT podaje w rozszerzonym opisie "opłaty manipulacyjnej" wynika, że są to operacje potrzebne terminalowi do przeprowadzania procesów przeładunkowych na terminalu, a nie operatorowi intermodalnemu do organizacji procesu przewozowego. W tej sytuacji jawi się pytanie, czy w ogóle DCT jest w stanie zaoferować pakiet usług, których wykonanie operatorzy intermodalni mogliby terminalowi zlecić i opłacić w takiej formie – zasadnej dla nazwy tej opłaty ? W obecnych warunkach bowiem DCT Gdańsk nie świadczy na ich rzecz i zlecenie żadnych usług, żądając jedynie bezpodstawnie, jak to jednoznacznie podkreślają, zapłaty w formie tzw. „opłaty manipulacyjnej”.

Operator terminalu DCT Gdańsk, uzasadniając swoje nieprzejednane stanowisko w sprawie poboru „opłaty manipulacyjnej” i jej utrzymania w przyszłości, używa również,

odnosząc się do swoich relacji z armatorami i stosowanej tam formuły THC, innego argumentu. Twierdzi on, że zasady liniowego THC w DCT Gdańsk nie obowiązują w pełnym zakresie, gdyż terminal (który *notabene* powinien zachowywać standardy międzynarodowe) ma swój własny model biznesowy. W modelu tym (a to byłby swoisty ewenement Gdańska) armator: 1/ pokrywa 100% kosztów przeładunkowych tylko w relacji statek-samochód lub odwrotnie, 2/ lecz jedynie 95% kosztów przeładunkowych w relacji statek-wagon lub odwrotnie. To właśnie to „brakujące 5%” ma pokrywać operator intermodalny w ramach "opłaty manipulacyjnej".

Jest wysoce nieprawdopodobnym, by *primo* globalni operatorzy kontenerowi korzystający z terminalu DCT, tacy jak Maersk Line, MSC, CMA CGM, Hapag Lloyd i inni tej klasy stosowali zróżnicowane standardy naliczania kosztów i poboru THC w hubach europejskich, które obsługują. Po wtóre, żaden z armatorów nie potwierdza wersji oficjalnie prezentowanej operatorom intermodalnym przez DCT, których model biznesowy operatora terminalu nie interesuje. Po trzecie wreszcie, rozwiązanie takie świadczyłoby o: a/ wyjątkowej słabości DCT (jako monopolisty w relacjach krajowych) wobec operatorów globalnych i stanowiłoby dowód na ustalanie cen poniżej kosztów własnych produkcji określonych usług, a więc tworzenia nieuzasadnionych koncesji finansowych na rzecz podmiotów obcych, kosztem podmiotów krajowych (operatorów intermodalnych i przewoźników kolejowych), b/ preferencji silnych podmiotów i dyskryminacji słabszych w wymiarze finansowym i ekonomicznym oraz c/ preferencji przewoźników drogowych, kosztem kolejowych, co byłoby rozwiązaniem kuriozalnym na skalę europejską - niezaprzeczalnym dowodem ignorancji wręcz ustalonych zasad polityki zrównoważonego rozwoju transportu przyjętej przez UE już w 1992 r (I Biała Księga ustalająca zasady polityki transportowej) i ujętych w strategiach rozwoju transportu RP.

Byłoby to tym bardziej niezrozumiałe w sytuacji, gdy udział proekologicznego transportu kolejowego w obsłudze portowych terminali kontenerowych w Polsce jest nadal bardzo niski (w skali kraju zaledwie około 32 % transportu intermodalnego z udziałem kolei odbywa się z wykorzystaniem terminali portowych) i dalece odbiega od przyjętych założeń UE i ESPO oraz praktyki europejskiej.<sup>12</sup> Jeśli zatem przyjąć prezentowaną oficjalnie wersję DCT, to można by stwierdzić, iż takie działanie ze strony DCT Gdańsk jest zamierzoną i wręcz świadomą dyskryminacją operatorów intermodalnych w stosunku do przewoźników drogowych. Gdyby tak było, to oznaczałoby to, że działanie takie, jako sprzeczne ze standardem UE (równa

---

12 Zwiększenie roli kolei w równoważeniu transportu towarów w Polsce. Wyzwania, propozycje, dobre praktyki. Wersja zaktualizowana. UTK, Warszawa, kwiecień 2019, s, 23

konkurencja oraz wysokie wymagania ekologiczne) i może stanowić podstawę do wstrzymania wszelkich form pomocy finansowej dla DCT, jaką KE przeznacza na wspieranie rozwoju transportu intermodalnego.

Podsumowując te rozważania można zatem stwierdzić, iż wprowadzona w latach 2009-2013 w polskich morskich terminalach kontenerowych formuła liniowego THC została przez armatorów ustalona według tych samych zasad, jak w innych terminalach tego typu w Europie. Po jej wprowadzeniu to przewoźnik morski stał się w tym zakresie klientem i odbiorcą usług terminalowych i to on opłaca obecnie wszystkie czynności realizowane w terminalu, związane z transferem kontenera od bramy terminalu do jego załadunku na statek i odwrotnie, a następnie rozlicza te koszty ze swoimi klientami pobierając od nich opłatę THC. W opłacie THC zawarte są także koszty związane z podjęciem pustego kontenera (pod załadunek towaru w eksporcie) lub ze złożeniem pustego kontenera (po rozładunku towaru importowego) - bez względu na to skąd dany kontener jest podejmowany lub gdzie jest oddawany.

Oznacza to, że wszelkie zadania i obowiązki, jak też wszystkie koszty związane z organizacją transportu lądowego kontenera, zarówno dla przewoźnika drogowego, jak i dla operatora intermodalnego zaczynają się i kończą na bramie terminalu morskiego. Pobierana od operatorów intermodalnych „opłata manipulacyjna” za wykonywane czynności, których oni nie zamawiają (co oznacza brak występowania jakichkolwiek relacji umownych między stronami) ma zatem w istocie charakter swoistego kryptopodatku. W swym charakterze i funkcjach nie przypomina także stosowanych w intermodalnych terminalach morskich Europy opłat lokalnych (*local charges*).

Stanowi ona niewątpliwie znaczącą finansową barierę w rozwoju transportu intermodalnego w formule preferowanej w UE, tj. transportu kombinowanego, silnie osadzonego w standardach ekologicznych (*Dyrektywa 92/106*). Ponadto „konsumuje” dominującą część dopłat (subwencji), jakie uzyskują organizatorzy i przewoźnicy kolejowi do przewozów intermodalnych, przesuwając uzyskiwane przez nich z tego tytułu środki publiczne w sposób w niczym nie uzasadniony na rzecz DCT, jako operatora portowego terminalu kontenerowego. Nietrudno zatem zrozumieć upór i stanowisko DCT, jako beneficjenta takiego rozwiązania, w trwającym od ponad roku sporze pomiędzy operatorami intermodalnymi (reprezentowanymi przez PISiL) oraz zarządem DCT w tej sprawie. Jest to jeden z powodów, który sprawia, że podejmowane dotychczas liczne próby jego polubownego zakończenia przy zaangażowaniu organów administracji państwowej (w tym Zarządu



Morskiego Portu Gdańsk S.A., odpowiednich ministerstw, UTK oraz Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów), nie przyniosły oczekiwanych przez operatorów rezultatów.

W ramach trwającego nadal sporu, pozostając w jedynym słusznym przekonaniu, że DCT i operatorzy intermodalni skazani są na wzajemną współpracę i efektywne współdziałanie, ci ostatni, w pełni świadomi: a/ braku jakichkolwiek podstaw prawnych i ekonomicznych poboru tzw. opłaty manipulacyjnej i b/ jej negatywnych skutków dla rozwoju transportu intermodalnego w Polsce i gospodarki narodowej, podejmują kolejne inicjatywy zmierzające do jego zakończenia. Ich propozycje sprowadzają się do dwu możliwych rozwiązań, o których już wcześniej wspomniano. Obie są godne rozważenia.

Pierwsze z nich wiąże się z potwierdzeniem przez DCT, analogicznie jak zrobił to odpowiednio wcześniej gdyński terminal GCT i jak do 2018 r utrzymywał oficjalnie DCT, że tzw. "opłata manipulacyjna" była i pozostaje opłatą infrastrukturalną za korzystanie z torów dojazdowych oraz bocznicy kolejowej terminala. Tylko taką opłatę, którą pobiera większość zarządców infrastruktury kolejowej za dostęp i korzystanie z sieci kolejowej w porcie operatorzy intermodalni są gotowi zaakceptować i uiszczać na rzecz DCT lub Zarządu Morskiego Portu Gdańsk. Status prawny infrastruktury kolejowej DCT nie jest bowiem jak dotychczas jednoznacznie uregulowany i nie wiadomo, czy jej zarządcą jest DCT, czy raczej jak to ma miejsce w innych portach UE podmiot zarządzający portem morskim, tj. Zarząd Morskiego Portu Gdańsk. Realnie wszystko wskazuje na to, że jest nim Zarząd Portu i to on, a nie terminal morski, jest upoważniony do poboru opłaty infrastrukturalnej.

Bez względu jednak na to, czy opłaty z tego tytułu pobierałby DCT czy też Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, jako prawny zarządca kolejowej infrastruktury portowej, wysokość opłat z tego tytułu podlega nadzorowi Urzędu Transportu Kolejowego, jako regulatora rynku transportu kolejowego i zarządca nie może ich ustalać dowolnie, a więc w sposób niekontrolowany przez regulatora.<sup>13</sup> W takich, określonych przez ustawę kolejową warunkach prawnych, operatorzy intermodalni byłiby w pełni gotowi do ponoszenia kosztów dostępu do infrastruktury portowej, wliczając je w konsekwencji do swoich stawek przewozowych.

Drugie, zdecydowanie mniej realne, ale najprostsze rozwiązanie trwającego sporu, sprowadza się do tego, by zamiast obowiązkowej "opłaty manipulacyjnej", pobieranej

---

<sup>13</sup> Formalnie najlepszym rozwiązaniem tego problemu byłoby, gdyby opłatę tę wprowadził Zarząd Portu, który na podstawie istniejących prawnych rozwiązań dotyczących udostępnienia tej infrastruktury DCT, rozliczał się ewentualnie z terminalem z tego tytułu.

od każdego TEU za sam wjazd lub wyjazd kontenera, bez świadczenia jednak jakiegokolwiek usługi, DCT wprowadził do swojej taryfy katalog takich usług, które chce lub może wykonywać na rzecz i zlecenie operatorów intermodalnych. Opłata taka miałaby wówczas charakter fakultatywny, tzn. jeśli któryś z operatorów byłby zainteresowany wykonaniem takiej usługi lub usług, to zlecałby je DCT, uiszczając za ich wykonanie stosowną, ustaloną w taryfie operatora terminalu opłatę.

Gdynia, 30.06.2020 r.