

Hanna Klimek

Wartość dodana w procesie produkcji usług portowych

Studia Gdańskie. Wizje i rzeczywistość 6, 259-266

2009

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Hanna Klimek*

Wartość dodana w procesie produkcji usług portowych

Klasyczna definicja portu morskiego, pochodząca z przełomu lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX wieku, określała go jako „miejsce zetknięcia lądu z morzem, w którym statek i ładunek korzystają z urządzonej przystani i zorganizowanego aparatu usługowego”¹. Jednakże zmiany, które zaszły w rozwoju funkcjonalnym i przestrzennym portów morskich, a także wzrost ich znaczenia w łańcuchach dostaw, rozszerzyły pojęcie tego punktu transportowego. Obecnie port morski stanowi „logistyczny i gospodarczy węzeł w systemie transportu globalnego, o silnym morskim charakterze, w którym koncentruje się funkcjonalnie i przestrzennie różnorodna działalność, bezpośrednio lub pośrednio związana z łańcuchami logistycznymi, których częścią pozostają lądowo-morskie łańcuchy transportowe”².

Strategiczna rola portów w międzynarodowym handlu i transporcie wynika głównie z tego, że stanowią one początkowe i końcowe punkty transportu morskiego, czyli tego ogniwa w łańcuchach transportowych, które jednorazowo może przewozić największą ilość ładunków, co powoduje konieczność koncentracji ładunków na ich terytoriach. Z kolei ta koncentracja jest sposobem uzyskiwania korzyści skali oraz umożliwia rozszerzanie innych, oprócz transportowych, rodzajów działalności. Poza tym porty są dogodnym miejscem lokowania różnorodnej działalności gospodarczej, w tym przemysłowej, co wiąże się z minimalizacją kosztów transportu, a także stanowią centra informacji³.

Współczesne porty morskie są złożonymi ośrodkami podaźowymi na rynkach usług portowych. Efektem zachodzących w nich procesów produkcyjnych są różnorodne usługi, które można klasyfikować według różnych kryteriów.

Klasyfikacja usług, oferowanych zarówno na rzecz ładunków, jak i statków, związana jest z **etapami procesu produkcji usług portowych**. Poszczególnym fazom realizacji tego procesu odpowiadają różne rodzaje usług. Usługi polegające

* Dr Hanna Klimek, Wydział Studiów Europejskich Gdańskiej Wyższej Szkoły Humanistycznej.

¹ L. Kuźma, T. Szczepaniak, *Porty morskie. Gospodarka portowa w zarysie*, Gdańsk 1971, s. 15–17.

² S. Szwanowski, *Funkcjonowanie i rozwój portów morskich*, Gdańsk 2000, s. 31–32.

³ *Ibidem*, s. 32.

na planowaniu, organizacji i nadzorze, wykonywane w interesie ładunków i statków, określa się mianem dyspozycyjnych⁴. Pozostałe usługi wykonywane podczas realizacji procesu produkcyjnego portu określa się mianem usług techniczno-wykonawczych⁵.

Usługi dyspozycyjne mają charakter pierwotny w stosunku do usług techniczno-wykonawczych, ponieważ wyprzedzają je w aspekcie czasowym oraz określają pod względem ilościowym i jakościowym. Faza planistyczna i organizacyjna określa i kształtuje fazę technicznego wykonawstwa usług. Świadczone są przez spedytorów, agentów, maklerów okrętowych, bez konieczności wykorzystywania infrastruktury i suprastruktury portowej⁶, ale z wykorzystaniem czynnika osobowego (zaliczane są do grupy tak zwanych usług czynnych)⁷.

Usługi techniczno-wykonawcze są realizowane w następstwie zlecenia (dyspozycji) wydawanego przedsiębiorstwom wykonawczym (operatorom portowym) przez przedsiębiorstwa spedycyjne⁸, reprezentujące właściciela ładunku w porcie, oraz przez przedsiębiorstwa maklerskie⁹, reprezentujące w porcie interesy armatora.

Uwzględniając kryterium przedmiotu obsługi oraz etap procesu produkcji usług portowych, można stwierdzić, że do usług wykonywanych **w porcie na rzecz ładunku** zalicza się:

- usługi spedycyjne (jako usługi dyspozycyjne),
- usługi techniczno-wykonawcze¹⁰, a wśród nich:
 - wyładunek, przeładunek, załadunek,
 - sztautowanie¹¹,
 - składowanie (krótkoterminowe i długoterminowe),
 - manipulacje ładunkowe (na przykład sortowanie, przepakowywanie, konsolidację, dekonsolidację, znakowanie, etykietowanie, ochronę, drobne naprawy),
 - przewozy wewnątrzportowe,
 - usługi dystrybucyjne,
 - kontrolę ilościową i jakościową;

⁴ W ramach tej grupy wyróżnia się usługi dyspozycyjne na rzecz ładunków oraz usługi dyspozycyjne na rzecz statków i innych środków transportu.

⁵ W ramach tej grupy wyróżnia się usługi techniczno-wykonawcze na rzecz ładunków oraz usługi techniczno-wykonawcze na rzecz statków i innych środków transportu.

⁶ Najogólniej suprastruktura portowa obejmuje te elementy wyposażenia technicznego portu morskiego, które bezpośrednio są wykorzystywane w procesie produkcji usług, to jest urządzenia przeładunkowe, sprzęt przeładunkowy, portowy tabor pływający, portową powierzchnię składową i osprzęt przeładunkowy.

⁷ A. Grzelakowski, *Rynki usług portowych (funkcjonowanie, wartościowanie, regulacja)*, Gdańsk 1983, s. 27–28.

⁸ Świadczące usługi spedycyjne.

⁹ Świadczące usługi maklerskie.

¹⁰ Na rzecz pasażerów (traktowanych jako specyficzny ładunek) wykonywane są usługi związane z ich zaokrętowaniem i wyokrętowaniem w portowych terminalach pasażerskich.

¹¹ Jeżeli zostanie zleczone przez gestora ładunku.

natomiast do **usług wykonywanych w porcie na rzecz statków** należą:

- usługi maklerskie (jako usługi dyspozycyjne),
- usługi techniczno-wykonawcze, a wśród nich¹²:
 - usługi ruchowe, to jest pilotaż, holowanie, cumowanie,
 - sztauowanie i trymowanie¹³,
 - zaopatrywanie statków w paliwo (bunkrowanie statków),
 - zaopatrywanie statków w artykuły żywnościowe i przemysłowe (usługi ship-chandlerskie),
 - czyszczenie ładowni,
 - usługi pomocnicze (na przykład dozór statkowy, drobne remonty, naprawy i konserwacje, wynajem urządzeń i sprzętu).

Większość usług produkowanych w portach jest rezultatem czynnego zaangażowania pracowników oraz elementów suprastruktury portowej, funkcjonujących na podstawie infrastruktury. Tego typu usługi nazywane są **usługami czynnymi**. Część usług nie wymaga jednak czynnego zaangażowania ludzi oraz składników suprastruktury portowej, ponieważ są oferowane przedmiotom obsługi przez port, jako obiekt infrastruktury transportowej. Są one oferowane przez sam fakt istnienia portu i wyposażenia go w odpowiednie składniki infrastruktury. Obejmują umożliwienie bezpiecznego wejścia, wyjścia i pobytu statku oraz ładunku w porcie, zabezpieczenie drogi i możliwości kontynuacji transportu oraz umożliwienie wykonania kompleksowej obsługi transportowo-handlowej ładunków. Stanowią one różnego rodzaju ułatwienia i udogodnienia, a nazywane są **usługami biernymi**¹⁴.

Zarówno usługi dyspozycyjne, jak i techniczno-wykonawcze, a w wielu przypadkach także usługi bierne¹⁵, świadczone są na ogół przez funkcjonujące na terenach portowych liczne przedsiębiorstwa operatorskie działające w sferze eksploatacji. Wszystkie te usługi zaliczane są do grupy usług transportowych, charakterystycznych dla portów morskich, jako punktów transportowych. Wynika to z faktu funkcjonowania tych podmiotów gospodarczych w punktach węzłowych transportu, z rodzaju i charakteru wykonywanej produkcji na rzecz ładunków i środków transportu, a także z cech i właściwości (techniczno-technologicznych oraz ekonomiczno-organizacyjnych) procesu produkcji portowej oraz parametrów użytkowych usług, jako produktów tego procesu¹⁶. Omawiana problematy-

¹² Na rzecz pozostałych środków transportu w porcie także świadczone są usługi techniczno-wykonawcze, na przykład rozrząd i formowanie składów pociągów, czyszczenie, drobne naprawy i konserwacja, zaopatrywanie w paliwo.

¹³ Jeżeli ich wykonanie zostanie zlecone przez agenta lub maklera.

¹⁴ A. S. Grzelakowski, M. Matczak, *Ekonomika i zarządzanie przedsiębiorstwem portowym. Podstawowe zagadnienia*, Gdynia 2006, s. 10.

¹⁵ Choć na ogół stanowią one domenę podmiotów zarządzających portami, w których gestii pozostaje zarządzanie infrastrukturą portową i dbanie o jej utrzymanie i rozwój.

¹⁶ Obszerniej na temat procesu produkcji usług portowych i ich klasyfikacji: K. Misztal, S. Szwanowski, *Organizacja i eksploatacja portów morskich*, Gdańsk 1999 oraz *Ekonomika portów morskich i polityka portowa*, pod red. L. Kuźmy, Gdańsk 2003.

ka wiąże się też z funkcjami gospodarczymi realizowanymi przez porty morskie poprzez wszechstronną obsługę ładunków i środków transportu, a w szczególności z funkcjami: transportową, handlową i logistyczno-dystrybucyjną.

Usługi na rzecz ładunków i statków można pogrupować również według **funkcjonalnego zakresu działalności portu** w następujący sposób¹⁷:

- usługi w zakresie zapewnienia odpowiedniego stanu dróg wodnych i lądowych oraz swobodnego ruchu statków i innych środków transportu,
- usługi w zakresie odprawy transportowo-handlowej ładunków i statków,
- usługi w zakresie przemieszczania ładunków w porcie.

Usługi portowe można też podzielić pod względem **funkcji gospodarczych realizowanych przez porty morskie**. Wyróżnia się zatem¹⁸:

- **tradycyjne usługi portowe**, związane z realizacją funkcji transportowej portów, obejmujące: przeładunek towarów, ich magazynowanie, usługi nawigacyjne; pozostające podstawową działalnością portów morskich (wspierane są nowoczesną organizacją i zarządzaniem, wysoko wydajnym wyposażeniem technicznym oraz nowoczesną infrastrukturą),
- **usługi przemysłowo-środowiskowe**, związane z realizacją funkcji przemysłowej portów, obejmujące usługi przemysłowo-techniczne związane z ładunkiem (na przykład uszlachetnianie, przetwórstwo, przepakowywanie) i statkiem (na przykład naprawy, konserwacje), a także usługi środowiskowe związane z eksploatacją urządzeń niezbędnych do ochrony środowiska naturalnego w portach,
- **usługi administracyjno-handlowe**, związane z realizacją funkcji handlowej portów, obejmujące złożone procedury administracyjne związane z obsługą celną, dokumentacją transportową i przepisami oraz harmonogramem pracy portu, a także usługi handlowe (na przykład manipulacje ładunkowe, obsługa bankowa, ubezpieczeniowa, prawna),
- **usługi logistyczno-dystrybucyjne**, związane z realizacją funkcji logistyczno-dystrybucyjnej portów, obejmujące różnorodne usługi, głównie manipulacyjne, związane z minimalizacją kosztów logistycznych oraz racjonalizacją dystrybucji towarów w procesie ich przepływu od nadawcy do odbiorcy,
- **usługi związane z obsługą ruchu pasażersko-turystycznego**, obejmujące obsługę pasażerskiego ruchu promowego i wycieczkowego na statkach pasażerskich, a także jachtingu i pasażerskiej żeglugi przybrzeżnej.

W funkcjonowaniu współczesnych portów morskich coraz większego znaczenia nabiera uzyskanie jak najwyższej wartości dodanej. Wiąże się to ze zmianami strukturalnymi w portach, wynikającymi z procesów integracyjnych w światowym handlu i transporcie oraz rozwoju lądowo-morskich łańcuchów transportowych, charakteryzujących ostatnie dekady, a zwłaszcza z komercyjnym charakterem, którego nabrała działalność gospodarza portów.

¹⁷ K. Misztal, S. Szwanowski, *Organizacja...*, op. cit., s. 57–58.

¹⁸ S. Szwanowski, *Funkcjonowanie i rozwój...*, op. cit., s. 65–76.

Silna konkurencja na rynkach usług portowych oraz podaż potencjalna usług znacznie przewyższająca popyt efektywny (rzeczywisty) w wielu segmentach tych rynków przyczyniły się do dywersyfikacji działalności gospodarczej przedsiębiorstw tworzących portowe ośrodki podażowe. Podejmują one zróżnicowane działania w celu akwizycji ładunków pochodzących z zapleczy portowych¹⁹ i rozszerzają zakres oferowanych usług, szczególnie w odniesieniu do usług manipulacyjno-uszlachetniających, konsultingowych, handlowych, remontu i napraw kontenerów i tak dalej²⁰. Działania tego rodzaju stanowią odpowiedź portów morskich na wymagania współczesnych rynków usług portowych. Oferta usługowa dostosowywana jest do oczekiwań poszczególnych segmentów nabywców usług. Realizacja tych usług oznacza dla portów możliwość uzyskiwania dodatkowych wpływów z tytułu wartości dodanej, ale także daje im szansę wzrostu wykorzystania posiadanego majątku produkcyjnego. Okazuje się, że niektóre porty angażują się nawet w świadczenie usług niezwiązanych bezpośrednio z obrotem portowo-morskim, jeżeli jest to dla nich opłacalne, gdyż część terenów, obiektów i urządzeń portowych może być, w sytuacji niewykorzystania na potrzeby obsługi handlu morskiego, przeznaczona na wykonywanie innych usług²¹.

Dla niektórych portów kierunkiem rozszerzania działalności gospodarczej stała się funkcja obsługi ruchu pasażersko-turystycznego. Dotyczy to nie tylko portów tradycyjnie pełniących funkcje portów pasażerskich, obsługujących żeglugę turystyczną na statkach wycieczkowych oraz na promach, a także posiadających przystanie jachtowe (służące obsłudze jachtingu i sportów wodnych)²², lecz również portów, które w latach dziewięćdziesiątych XX wieku przeszły złożony proces restrukturyzacji (na przykład Rostok, Ryga, porty Dalekiego Wschodu) i – wykorzystując zapotrzebowanie na obsługę ruchu pasażerskiego oraz walory swojego położenia – zaczęły prowadzić ten rodzaj działalności.

Okazuje się, że uzyskanie możliwie najwyższej wartości dodanej stało się w ostatnich latach siłą napędową działania portów morskich na całym świecie, zgodnie z zasadą, że im większa kreacja przez port wartości przypadającej na każdą tonę obsługowanego ładunku, określonej mianem wartości nowo wytworzonej lub usług wartości dodanej, tym silniejsze staje się powiązanie portu z handlem i transportem morskim i tym bardziej umacnia się pozycja konkurencyjna portu. Wartość dodana brutto stanowi miernik oceny działalności portów, a wachlarz

¹⁹ Mianem zaplecza portu morskiego określa się obszar lądowy o określonym stopniu rozwoju gospodarczego, powiązany z portem siecią połączeń transportowych, z którego w określonym czasie masa ładunkowa cięży do tego portu. Charakterystyczną cechą współczesnych rynków usług portowych jest rozszerzenie potencjalnego zaplecza każdego z portów, jednakże przy wzroście konkurencji pomiędzy portami o ładunki pochodzące z tego obszaru.

²⁰ S. Szwanowski, *Funkcjonowanie i rozwój...*, op. cit., s. 63–64.

²¹ Ibidem, s. 64.

²² Przykłady stanowią porty skandynawskie, takie jak: Kopenhaga, Helsinki, Oslo, Goeteborg, Sztokholm, inne porty bałtyckie: St. Petersburg, Tallin, porty brytyjskie i francuskie nad Kanałem La Manche, inne porty Morza Północnego oraz porty położone nad Morzem Śródziemnym.

oferowanych usług oraz ich jakość zaliczane są obecnie do najważniejszych czynników konkurencyjności portów morskich (jako ośrodków podaźowych, a także poszczególnych przedsiębiorstw tworzących te ośrodki)²³.

Wartość dodana brutto²⁴ w ogóle oznacza rzeczywisty wkład podmiotu gospodarczego w wartość wytworzonych produktów. Stanowi różnicę pomiędzy wartością produktów wytworzonych przez przedsiębiorstwo i wartością zużytych do produkcji w tym przedsiębiorstwie rzeczowych czynników produkcji²⁵. Jest to wielkość dodatkowej wartości rynkowej tworzonej w sferze produkcji i w tym znaczeniu określa rozmiary gospodarczego rezultatu działalności danego przedsiębiorstwa²⁶.

Wartość dodana w procesie świadczenia usług portowych określa rozmiar pracy żywej i uprzedmiotowionej związanej z wykonywaniem tych usług. Można ją wyrazić w stosunku do całości obrotów portowych albo z podziałem na poszczególne grupy rodzajowe ładunków, albo też w przeliczeniu na tonę obsługowanego ładunku²⁷. Wartość taką da się ustalić w odniesieniu do każdej usługi wykonywanej w porcie na rzecz ładunków. Im więcej tych usług produkowanych jest na rzecz każdej obsługowanej tony ładunku przemieszczanego przez port, tym wyższa jest kreowana w tym porcie wartość dodana. Operacje przeładunkowe dla poszczególnych grup rodzajowych ładunków różnią się stopniem pracochłonności oraz produktywnością i wymagają innych wielkości i proporcji zaangażowanych w produkcję zasobów. W rezultacie występują różnice jednostkowej wartości dodanej pomiędzy poszczególnymi grupami rodzajowymi ładunków. Najniższą wartość dodaną generują ładunki masowe płynne (6,9 zł/t) oraz masowe suche (6,9 zł/t), obsługiwane w nowoczesnych wysoko wydajnych terminalach, a najwyższą zboże (31 zł/t) oraz ładunki drobnicowe (w tym drobnica konwencjonalna

²³ H. Klimek, *Konkurencyjność polskich portów morskich na rynku usług portowych w Regionie Morza Bałtyckiego*, [w:] *Studia i materiały Instytutu Transportu i Handlu Morskiego*, pod red. K. Dobrowolskiego, H. Klimek, K. Krefta, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego” nr 3, Gdańsk 2006, s. 95.

²⁴ Wartość dodana brutto stanowi różnicę pomiędzy produkcją globalną a zużyciem pośrednim i jest wyrażona w cenach bazowych. Cena bazowa natomiast jest kwotą pieniędzy otrzymywaną przez producenta (sprzedawcę) od nabywcy za jednostkę produktu, pomniejszoną o podatki od produktu oraz ewentualne rabaty i opusty, powiększoną o ewentualne dotacje otrzymywane na produkt. Jest to więc kwota pozostająca faktycznie do dyspozycji producenta (w przybliżeniu równa cenie netto, czyli cenie sprzedaży pomniejszonej o podatek od towarów i usług i podatek akcyzowy). Różnicą między wartością dodaną brutto i amortyzacją jest wartość dodana netto, określająca wartość nowo wytworzoną przy uwzględnieniu zużycia pośredniego i zużycia środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych. J. Hozer, A. Litke, C. Lis, D. Rozkrut, *Wartość dodana przemysłu morskiego Polski*, [w:] *Funkcjonowanie i rozwój polskich portów morskich w świetle zapisów „Zielonej Księgi” polityki morskiej Unii Europejskiej*, pr. zbior. pod red. nauk. K. Chwesiuka, Szczecin 2007, s. 120–121.

²⁵ R. Milewski, E. Kwiatkowski, *Podstawy ekonomii*, Warszawa 2005, s. 238.

²⁶ D. Bernacki, *Wyznaczanie konkurencyjności portu morskiego wartością nowo wytworzoną w przeładunkach*, [w:] *Konkurencyjność polskich portów morskich w świetle integracji z Unią Europejską*, pr. zbior. pod red. K. Chwesiuka, Szczecin 2003, s. 39.

²⁷ D. Bernacki, *Wyznaczanie konkurencyjności...*, op. cit., s. 39.

21,1 zł/t, drobnica ro-ro 12,3 zł/t, drobnica w kontenerach 10,5 zł/t)²⁸. Proporcje w dochodowości wskazują, że aby uzyskać takie same wyniki w produkcji usług jak przy przeładunku tony zboża, należy obsłużyć odpowiednio: 1,5 t drobnicy konwencjonalnej, 2,5 t drobnicy ro-ro, 3 t drobnicy w kontenerach, 4,5 t ładunków masowych suchych i płynnych. Porównanie wielkości obrotów portowych, wyrażonych w tonach, z uzyskaną w wyniku przeładunków wartością dodaną brutto wskazuje na zróżnicowanie znaczenia (dochodowości przeładunków), jakie dla działalności portowej ma obsługa poszczególnych grup rodzajowych ładunków. Przeładunki ładunków drobnicowych wygenerowały w 2007 roku w polskich portach około 48 procent wartości nowo wytworzonej.

W 2007 roku wartość dodana brutto w polskich portach morskich wyniosła 1827,3 mln zł (była o 39 procent wyższa niż w roku 2002). Obliczona dla całości kształtu działalności portowej w Polsce wartość dodana brutto w przeliczeniu na 1 tonę obsłużonego ładunku wyniosła w 2007 roku 30,4 zł. Najwyższy udział w tworzeniu wartości dodanej brutto w portach miały usługi przeładunkowe (37,7%) oraz usługi dyspozycyjne (28,3%)²⁹.

Bardzo ważnym czynnikiem rozwoju produkcji usług generujących wartość dodaną w portach morskich są przekształcenia własnościowe (prywatyzacja) w sferze działalności eksploatacyjnej (zarówno dotyczącej wykonawstwa usług dyspozycyjnych, jak i techniczno-wykonawczych). Prowadzą one do rozszerzenia oferty usługowej portów, poprawy efektywności gospodarowania, a jednocześnie przyczyniają się do rozwoju portów i podnoszenia ich zdolności konkurencyjnej.

Bibliografia

- Bernacki D., *Wartość dodana w portach*, „Namiary na Morze i Handel” 2009, nr 3.
- Bernacki D., *Wyznaczanie konkurencyjności portu morskiego wartością nowo wytworzoną w przeładunkach*, [w:] *Konkurencyjność polskich portów morskich w świetle integracji z Unią Europejską*, pr. zbior. pod red. K. Chwesiuka, Szczecin 2003.
- Ekonomika portów morskich i polityka portowa*, pod red. L. Kuźmy, Gdańsk 2003.
- Grzelakowski A., *Rynki usług portowych (funkcjonowanie, wartościowanie, regulacja)*, Gdańsk 1983.
- Grzelakowski A. S., Matczak M., *Ekonomika i zarządzanie przedsiębiorstwem portowym. Podstawowe zagadnienia*, Gdynia 2006.
- Hozer J., Litke A., Lis C., Rozkrut D., *Wartość dodana przemysłu morskiego Polski*, [w:] *Funkcjonowanie i rozwój polskich portów morskich w świetle zapisów „Zielonej Księgi” polityki morskiej Unii Europejskiej*, pr. zbior. pod red. nauk. K. Chwesiuka, Szczecin 2007.
- Klimek H., *Konkurencyjność polskich portów morskich na rynku usług portowych w Regionie Morza Bałtyckiego*, [w:] *Studia i materiały Instytutu Transportu i Handlu Morskiego*, pod red. K. Dobrowolskiego, H. Klimek, K. Krefta, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego” nr 3, Gdańsk 2006.

²⁸ D. Bernacki, *Wartość dodana w portach*, „Namiary na Morze i Handel” 2009, nr 3.

²⁹ Ibidem.

Kuźma L., Szczepaniak T., *Porty morskie. Gospodarka portowa w zarysie*, Gdańsk 1971.

Milewski R., Kwiatkowski E., *Podstawy ekonomii*, Warszawa 2005.

Misztal K., Szwankowski S., *Organizacja i eksploatacja portów morskich*, Gdańsk 1999.

Szwankowski S., *Funkcjonowanie i rozwój portów morskich*, Gdańsk 2000.

Summary

Value added services in the production process in seaports

The article presents the idea of value added services in seaport in the present situation of seaports, including their function and transition. The author thoroughly describes services provided by modern ports, describing them as complex supply centers where added value is continuously becoming more important for their functioning.