Tadeusz SZCZEPANIAK

ROZWÓJ POLSKIEGO APARATU USŁUG POMOCNICZYCH W TRANSPORCIE MORSKIM

1. Charakterystyka usług pomocniczych istota, podział, znaczenie

W transporcie morskim występują trzy ściśle z sobą powiązane i współzależne ale pod względem technicznym, organizacyjno-prawnym i ekonomicznym z reguły wyodrębnione, rodzaje produkcyjnej działalności usługowej.

Wyróżniamy wśród nich:

- usługi przewozu ładunków drogą morską, wykonywane przez armatorskie przedsiębiorstwa żeglugi morskiej;
- usługi bezpiecznej przystani dla statków w portach i usługi przeładunkowo-składowe, wykonywane głównie przez przedsiębiorstwa zarządzające portami;
- usługi pomocnicze transportu morskiego których wykonawstwem zajmują się różne inne przedsiębiorstwa obrotu portowo-morskiego.

Sfera usług pomocniczych transportu morskiego jest bardzo obszerna i zróżnicowana. Obejmuje ona szeroki wachlarz różnorodnej działalności usługowej wykonywanej bezpośrednio na rzecz statku morskiego, albo na rzecz przeładowywanego w porcie i przesyłanego drogą morską towaru, bądź też bezpośrednio lub pośrednio na rzecz obu tych podstawowych rzeczowych składników handlu morskiego - łącznie.

Zwrot pojęciowy „usługi pomocnicze transportu morskiego" (uptm) przyjął się umownie zarówno w praktyce jak i w literaturze fachowej w Polsce i zagranicą (auxiliary services in maritime transport). Określenie - „pomocnicze" stosowane w odniesieniu do tej kategorii usług wypływa z faktu uznania usług przewozowych przedsiębiorstw żeglugi morskiej oraz usług przeładunkowo-składowych i bezpiecznej przystani jaką oferują statkowi portowe budowle hydrotechniczne - jako podstawowej działalności usługowo-produkcyjnej w procesie transportowym przemieszczania (przesyłania) ładunków handlu zagranicznego drogą morską. Nie ma to nic wspólnego z mniemaniem, że są to usługi o mniejszym znaczeniu, które można by traktować jako drugorzędne, występujące ale nie niezbędne. Konieczność ich występowania ma charakter trwały i regularny w poszczególnych fazach

i miejscach procesu transportowego w handlu morskim, w którym zawsze odgrywają ważną rolę. W procesie pogłębiającego się społecznego podziału pracy w transporcie morskim oraz postępującej specjalizacji w morskiej działalności usługowej wyodrębniły się one w oddzielne branże usługowe, których wykonawstwem zajmują się odpłatnie oddzielne jednostki gospodarcze - wyspecjalizowane przedsiębiorstwa usługowe. Ich rangi i znaczenia gospodarczego nie pomniejsza fakt, że i współcześnie nie rzadko czynności tej pomocniczej działalności usługowej wykonują nie tylko wyspecjalizowane firmy lecz także przewoźnicy morscy, zarządy portów czy załadowcze przedsiębiorstwa importowo-eksportowe.

UPTM wykonywane są w Polsce przez liczne przedsiębiorstwa mające swoją siedzibę w obu dużych zespołach portowych - Gdańsk/Gdynia i Szczecin/Świnoujście. Przedsiębiorstwa te - a jest ich łącznie ponad 20-cia - można przyporządkować dziewięciu głównym branżom tej pomocniczej sfery usług transportu morskiego. Należą do nich:

- usługi międzynarodowej spedycji portowo-morskiej;
- usługi maklerskie - maklerstwa klarującego i maklerstwa frachtującego;
- usługi rzeczoznawstwa i kontroli ładunków;
- usługi zaopatrzenia statków (usługi shipchandlerskie);
- usługi remontu statków;
- usługi holowania i ratownictwa morskiego;
- usługi pogłębiarskie i robót podwodnych;
- usługi manipulacyjno-klinerskie;
- usługi ubezpieczeniowo-awaryjne.

Powyższy wykaz nie stanowi kompletnego zestawu usług występujących w tej kategorii usług i identyfikowanych w obrocie portowo-morskim faktem wykonywania ich na zlecenie i pobierania za nie stosowanych opłat taryfowych. Można by ich listę uzupełnić takimi usługami, jak np. pilotaż, cumowanie, sztauerka czy trymerka, z którymi mamy do czynienia w każdym porcie morskim.

Jednakże te wydzielone w dziewięciu branżach uptm charakteryzują się pełnym wyodrębnieniem organizacyjno-prawnym, są bowiem wykonywane przez samodzielne, wyspecjalizowane jednostki gospodarcze, stanowiąc ich działalność podstawową; natomiast niektóre inne usługi pomocnicze świadczone są w ramach funkcjonowania przedsiębiorstw o innej podstawowej specjalizacji usługowej.

Jak widać uptm stanowią zbiorowość bardzo zróżnicowaną i nie łatwo dokonać w jej obrębie ścisłej klasyfikacji wg przyjętych kryteriów. Jedynym wyraźniejszym kryterium, według którego można pogrupować te różne branże uptm, to pewna specyfika działalności usługowej wykonywanej na rzecz ładunku i statku morskiego przez działające w tym obszarze przedsiębiorstwa. Z tego punktu widzenia można wyróżnić:

- usługi typu handlowo-dyspozycyjnego,
- usługi typu techniczno-wykonawczego.

Do usług o charakterze handlowo-dyspozycyjnym zaliczono usługi spedycji portowo-morskie oraz usługi maklerskie. Zarówno spedytor morski, jak i makler żeglugowy występuje jako rzecznik interesów ładunku oraz statku w porcie, reprezentuje go odpowiednio wobec portowych urzędów, instytucji i innych przedsiębiorstw usługowych i dysponuje na jego rzecz wykonanie usług i załatwianie niezbędnych formalności. Jest to działalność nosząca znamiona pośrednictwa handlowego. Ta działalność usługowa oparta jest głównie na wysokokwalifikowanej pracy żywej przy stosunkowo nieznacznym udziale innych niż biurowe, kapitałochłonnych narzędzi pracy. Do tej kategorii można by także zaliczyć usługi ubezpieczeniowo-awaryjne.

Pozostałe grupy branżowe usług określono jako techniczno-wykonawcze, gdyż ich wykonawstwo wymaga wysoce kapitałochłonnych narzędzi pracy i absorbuje znaczną ilość siły roboczej o różnych kwalifikacjach koniecznych w zawodach, w których dominuje praca fizyczna. Warto jednak zaznaczyć, że i pod tym względem branże te są dość zróżnicowane. Obok takich jak rzeczoznawstwo i kontrola ładunków czy zaopatrywanie statków, w których - podobnie jak w usługach dyspozycyjnych - ważną rolę odgrywają wysokie kwalifikacje pracy umysłowej, mamy usługi, których wykonanie opiera się przede wszystkim na pracy urządzeń mechanicznych i dużym wysiłku fizycznym.

Pomimo tego zróżnicowania branżowego z jakim mamy do czynienia w sferze uptm, usługi te można również w płaszczyźnie badawczej traktować jako pewną odrębną całość, jako ważny element składowy aparatu usługowo-produkcyjnego transportu morskiego, jeden z trzech podsystemów w systemie usług polskiego transportu morskiego.

Prezentując syntetycznie niektóre wyniki badań nad rozwojem uptm w Polsce na przestrzeni ostatnich 20 lat, sformułujemy główne tezy i wnioski odnoszące się do całej sfery tych usług lub co najmniej większości ich grup branżowych.

2. Główne cechy i prawidłowości rozwoju uptm

Polski system transportu morskiego dysponuje rozwiniętym aparatem usług pomocniczych obejmującym wszystkie branże działalności usługowej konieczne dla sprostania potrzebom ilościowym i wymogom jakościowym stawianym przez ładunki i statki morskie obsługiwane w portach morskich. Praktycznie nie ma takiej grupy branżowej uptm, której istniejąca zdolność produkcyjno-usługowa wyraźnie nie nadążałaby za bieżącymi potrzebami, gdzie podaż pozostawałaby w tyle za popytem tak w skali każdego z zespołów portowych, jak i całości portowego aparatu usługowego. Nie występuje więc w tym względzie zjawisko wymuszonego, obligatoryjnego importu usług, czyli takiego, który wynika z ewidentnego nie istnienia danej usługi bądź jej niedorozwoju w stosunku do stanu potrzeb zdeterminowanego wielkością i strukturą obrotów towarowych oraz ruchu statków w

portach polskich. Występujący niekiedy import usług pomocniczych (a występuje to najczęściej w branży remontu statków a także w usługach shipchandlerskich) podyktowany jest względami polityki handlowej. Można powiedzieć, że pod względem kompletności i jakości aparatu usług pomocniczych porty polskie od lat utrzymują i umacniają korzystną pozycję na Bałtyku i nie odbiegają od poziomu wielu portów rozwiniętych państw zachodnioeuropejskich.

Przedsiębiorstwa każdej z branż uptm znaczącą część swej produkcji usługowej kierują bezpośrednio na eksport tzn. na rzecz zleceniodawców zagranicznych. W większości branż usługowych produkcja eksportowa w badanym okresie wykazywała wyraźnie tendencję rosnącą; rósł nie tylko ogólny wolumen czy wartość eksportu tych usług, ale także udział produkcji eksportowej w globalnych rozmiarach produkcji. Ogólny wzrost podatności eksportowej usług uwidocznił się zwłaszcza w drugiej połowie lat 70-ych i dotyczył głównie takich branż jak remonty statków, shipchandlerka, rzeczoznawstwo i kontrola ładunków, a także usługi maklerskie. W niektórych branżach - a dotyczy to spedycji morskiej, maklerstwa i usług rzeczoznawczo-kontrolnych - proces ten pogłębił się jeszcze w latach osiemdziesiątych. W znacznej części było to spowodowane wyraźnym spadkiem obrotu ładunków polskiego handlu zagranicznego poprzez porty polskie. Generalnie jednak minione dwudziestolecie charakteryzuje się wyraźnym wzrostem eksportu usług polskiego transportu morskiego w ogólności, w tym także i sfery uptm. Jest to zjawisko tym bardziej zasługujące na pozytywną ocenę, że efektywność dewizowa eksportu uptm, zwłaszcza usług typu pośrednictwa handlowego jakimi są dyspozycyjne usługi spedycyjne i maklerskie, mierzone kosztem złotówkowym uzysku jednego dolara, kształtuje się na korzystnie niskim poziomie w porównaniu z eksportem dóbr rzeczowych. Dodajmy tu, że efektywny eksport tych usług nie wymaga sofinansowania w ramach systemu dopłat eksportowych, z którego korzystają nie tylko liczne przedsiębiorstwa eksportu dóbr rzeczowych, ale również firmy armatorskie. Zachowanie tej tendencji również w drugiej połowie lat 80-ych jest ważnym zadaniem ze względu na stan i potrzebę złagodzenia ogromnej nierównowagi polskiego bilansu płatniczego.

Należy jednak przestrzec, że w niektórych branżach uptm, zwłaszcza tam, gdzie dalszy wzrost produkcji usługowej wymaga kapitałochłonnych inwestycji, system ekonomiczno-finansowy przedsiębiorstwa preferujący produkcję eksportową może spowodować trudności w zaspokojeniu rosnących potrzeb na te usługi ze strony polskich kontrahentów. Jak dotąd, zjawisko tej sprzeczności interesów produkcji na eksport i na potrzeby zleceniodawców krajowych występowało niekiedy w liczącej się skali w przypadku usług remontu statków. Takie zjawiska należy ocenić negatywnie i trzeba zapobiegać ich powstaniu. W żadnym bowiem przypadku wzrost produkcji eksportowej nie powinien odbywać się kosztem pełnego zaspokojenia zapotrzebowania na usługi ze strony kontrahentów krajowych.

Model organizacyjny polskiego aparatu uptm ukształtowany został w zasadzie na początku lat pięćdziesiątych i od tego czasu, a zwłaszcza w badanym okresie, nie uległ on istotnym zmianom. Oczywiście doskonalony był system funkcjonowania poszczególnych przedsiębiorstw, ich organizacja wewnętrzna i system ekonomiczno-finansowy. Ewolucja ta nie zmieniła jednak ogólnego organizacyjnego modelu funkcjonowania tej sfery usług jako całości, choć wiele zmieniło się i nadal ulega zmianie zwłaszcza w samodzielności przedsiębiorstw i ich relacji do centrum, w związku z postępem we wdrażaniu reformy gospodarczej.

Jest to model charakteryzujący się wysokim stopniem koncentracji działalności usługowej przy równoczesnym uwzględnianiu podstawowych wymogów specjalizacji w wykonywaniu usług. W obrębie poszczególnych branż usługowych funkcjonuje albo jedno przedsiębiorstwo, które prowadzi działalność w każdym z portów morskich, albo najczęściej dwa lub trzy o wyraźnie określonym i z zasady nie nachodzącym na siebie merytorycznym lub terytorialnym zakresie działania.

Mamy więc do czynienia ze specjalizacją oraz podziałem zadań przy niemal całkowitym wyeliminowaniu czynnika konkurencji pomiędzy przedsiębiorstwami usługowymi w obrębie danej branży w układzie krajowym. Przedsiębiorstwa te muszą się liczyć z konkurencją w zasadzie tylko ze strony analogicznych firm usługowych na rynku międzynarodowym, a ta realnie występuje w odniesieniu do zleceniodawców zagranicznych, a więc usług wykonywanych bezpośrednio na eksport; a i to z pewnymi ograniczeniami.

Ten wysoki stopień koncentracji, jako cecha charakterystyczna polskiego modelu uptm, ma oczywiście swoje strony pozytywne i negatywne. Oceniając ją z punktu widzenia podstawowych zasad i wymagań reformy gospodarczej, należy stwierdzić, że zachowanie pozycji monopolicznej i niedopuszczanie do konkurencji pomiędzy przedsiębiorstwami w obrębie poszczególnych branż usługowych jest tu zjawiskiem niekorzystnym, utrudniającym postęp w sprawności i efektywności działania.

Inną cechą charakterystyczną organizacji sfery uptm jest wyłączność państwowego sektora własności jako wyłącznego w tym obszarze działalności gospodarczej.

W obrębie uptm nie działają ani przedsiębiorstwa spółdzielcze ani prywatne; z pewnym wyjątkiem nie został też dopuszczony do udziału w polskich przedsiębiorstwach państwowych kapitał zagraniczny na zasadzie spółek o kapitale mieszanym. Wydaje się, że reguły ekonomiczne przyjęte w reformie gospodarczej nie tylko dopuszczają ale i sprzyjają większemu zróżnicowaniu podmiotów własnościowych także w usługach obrotu portowo-morskiego.

W drugiej połowie lat siedemdziesiątych uptm dawały zatrudnienie łącznie dla około 25 tysięcy osób; była to liczba tylko nieznacznie większa niż w połowie lat sześćdziesiątych pomimo że wielkość produkcji usługowej w niektórych branżach uległa podwojeniu. Pewien spadek zatrudnienia zaznaczył się dopiero na początku lat osiemdziesiątych obejmując w zasa-

dzie wszystkie branże usługowe. Dodajmy tu, że ponad połowa wszystkich zatrudnionych w uptm przypada na usługi remontu statków.

Udział w zatrudnieniu ogółem pracowników tradycyjnie określanych jako fizyczni i umysłowi był w zależności od branży wyraźnie zróżnicowany. W usługach maklerskich, spedycyjnych oraz rzeczoznawczo-kontrolnych i ubezpieczeniowo-awaryjnych pracownicy umysłowi stanowili 80-90%, podczas gdy w branżach takich jak remont statków, usługi pogłębiarskie i holownicze oraz manipulacyjno-klinerskie ich udział nie przekraczał 20%.

Godnym odnotowania zjawiskiem jest stały wzrost poziomu wykształcenia pracowników. Wyraża się on rosnącym udziałem pracowników z wykształceniem średnim, a zwłaszcza wyższym. Proces ten doprowadził w niektórych branżach do - formalnie rzecz biorąc - wystarczającego ich nasycenia ludźmi z wykształceniem wyższym, głównie inżynierskim oraz ekonomiczno-prawniczym. Wyrażał się on także w potwierdzonej odpowiednimi egzaminami znajomości języków obcych (od jednego do trzech) u coraz większego odsetka pracowników w tych branżach, w których ma to szczególnie istotne znaczenie (spedycja, maklerstwo, zaopatrywanie statków i inne). Jednakże, jak wynika z analizy danych empirycznych, w ostatnich latach ten korzystny trend w znajomości języków obcych uległ zahamowaniu, co przypisać można w części przejściu na emerytury (nie rzadko wcześniejsze) sporej liczby osób o bardzo wysokich kwalifikacjach zawodowych.

Wśród innych wskaźników charakteryzujących wielkość i strukturę zatrudnienia odnotować wypada wysoki i systematycznie choć coraz wolniej rosnący udział kobiet, zatrudnionych szczególnie licznie w przedsiębiorstwach handlowo-pośredniczących. W przedsiębuorstwach spedycji międzynarodowej udział w zatrudnieniu jest najwyższy i przekracza 60% a w maklerstwie (zwłaszcza klarującym) sięga 50%. Obserwujemy także w badanym okresie ogólną poprawę, a więc spadek wskaźnika fluktuacji zatrudnienia.

W kontekście zatrudnienia i kwalifikacji pracowników należy zwrócić uwagę na ważny dla oceny wydajności i jakości pracy w sferze usług transportu morskiego w ogólności czynnik, jakim jest zastosowanie elektronicznej techniki obliczeniowej i systemu komputerowego. Jest to problem szczególnie ważny w handlu morskim, gdyż pracujące w tej sferze przedsiębiorstwa mają na co dzień do czynienia z rynkiem międzynarodowym,a tu możliwość sprawnego gromadzenia, przetwarzania i wykorzystywania informacji odgrywa bardzo istotną rolę. Pod tym względem w morskich krajach zachodnioeuropejskich, z którymi na co dzień współpracuje polski aparat usługowy handlu morskiego, osiągnięto już wysoki poziom zastosowania komputerów i w ogóle techniki elektronicznej w zarządzaniu przedsiębiorstwami. Systemy komputerowe funkcjonują nie tylko w dużych ale także w średnich, a nawet małych firmach. Tworzą one układ powiązań pomiędzy przedsiębiorstwami handlu morskiego już nie tylko w skali danego portu czy nawet kraju, ale nabierać zaczynają zasięgu międzynarodowego.

Niestety polski aparat usługowy handlu morskiego wykazuje w tej dziedzinie duże zacofanie. Zastosowanie eto w poszczególnych przedsiębior-

stwach ogranicza się w zasadzie - i to nie wszędzie - do operacji finansowo-księgowych i ewndencji materiałowej. Brak jest natomiast komputerowo sterowanych banków informacji nawet w obrębie poszczególnych dużych firm, nie mówiąc już o ich komputerowej interkomunikacji. Istnieje pilna konieczność wdrożenia techniki komputerowej do pracy w uptm. W najbliższych latach obecnej dekady tylko tą drogą będzie możliwe osiągnięcie wyższej wydajności i poprawy ogólnej sprawności pracy w tej dziedzinie.

W badanym okresie występuje stały wzrost średniego poziomu płac nominalnych. Ich średnia wartość wykazuje znaczne zróżnicowanie pomiędzy poszczególnymi branżami i nie wielkie w obrębie przedsiębiorstw danej branży usługowej. Średnie płace kształtowały się najwyżej w usługach w branżach remontu statków oraz holowania i ratownictwa, najniższe były w usługach spedycyjnych oraz rzeczoznawczo-kontrolnych.

Ta prawidłowość utrzymywania się w całym badanym okresie, jednakże w ostatnich latach rozpiętość pomiędzy średnimi płacami w branżach najlepiej i najgorzej opłacanych nieco zmalała.

Wspomniany wzrost średniej wysokości płacy nominalnej przebiegał bardzo nierównomiernie. W ciągu pierwszych dziesięciu lat przyrost roczny był znikomy - oscylował wokół 5%, pod koniec lat siedemdziesiątych uległ widocznemu przyspieszeniu, a poczynając od 1982 wykazuje cechy galopu płacowego. W efekcie wskaźnik wzrostu płac za lata 1965-1984 kształtuje się na poziomie od 600% do 700% podczas gdy za okres lat 1965-1980 nie przekroczył 150%. Jest to oczywisty wykładnik powszechnie znanego procesu przyspieszenia inflacji od początku lat osiemdziesiątych. Generalnie średnie płace w uptm niewiele odbiegają, z reguły w górę, od średniej w gospodarce uspołecznionej.

Wielkość produkcji usługowej może być mierzona i wyrażana za pomocą odpowiednich jednostek (mierników) naturalnych. Są to z reguły mierniki różne dla poszczególnych grup branżowych uptm. Różnice dotyczą zarówno mierników najbardziej syntetycznych, jak i - tym bardziej - mierników analitycznych. Tak np. takim syntetycznym miernikiem naturalnym produkcji usługowej w branży spedycyjnej jest liczba ton przesłanych ładunków lub liczba tzw. operacji spedycyjnych. Dla firm maklerstwa klarującego miernikiem naturalnym produkcji może być liczba lub tonaż obsłużonych statków, a dla maklera frachtującego liczba zafrachtowań oraz tonaż ładunków, dla których zafrachtowano statki. Jako miernik naturalny działalności przedsiębiorstwa ratownictwa okrętowego (PRO) może służyć liczba holowań pełnomorskich czy liczba akcji ratowniczych. Oczywiście są to mało precyzyjne mierniki wielkości produkcji. Są i takie branże uptm, w których w ogóle trudno byłoby wskazać na jakikolwiek naturalny miernik syntetyczny, który choćby w przybliżeniu mógł wyrażać rzeczywiste rozmiary produkcji. Praktycznie nie jest to możliwe ani w firmach rzeczoznawczo-kontrolnych ani w przedsiębiorstwach robót czerpalnych i podwodnych, ani w branży shipchandlerskiej. Tam mogą się liczyć tylko syntetyczne mierniki wartościowe.

Jeśli spojrzeć na kształtowanie się wielkości produkcji mierzonej - tam gdzie jest to możliwe - za pomocą syntetycznych mierników naturalnych, to badany okres można scharakteryzować następująco:

- trwały choć raczej powolny przyrost produkcji w okresie 1965-1973,
- pewne jej przyspieszenie w latach 1974-1977,
- stagnacja do roku 1980,
- wyraźne załamanie wielkości produkcji w roku 1981 i utrzymywanie się jej na poziomie od 20 do 40 procent niższym w stosunku do roku 1979 przez dwa lata,
- powolne ożywienie widoczne w dwóch ostatnich latach.

Niestety ustalenie ukształtowania się wielkości produkcji uptm na bazie stałych cen zbytu nie było możliwe, natomiast syntetyczny miernik produkcji w postaci jej wartości mierzonej w kolejnych latach według cen bieżących bardzo zniekształca, zwłaszcza w ostatnich latach faktyczny obraz dynamiki zmian w rozmiarach produkcji. Inflacyjny, a więc mający swą przyczynę we wzroście cen, przyrost wartości produkcji sprzedanej do tego stopnia zaciemnił obraz rzeczywisty, że nawet w latach oczywistego załamania się i ogromnego spadku wielkości produkcji usługowej wartość produkcji mierzona wg cen bieżących wykazywała przyrost z roku na rok. Z tej samej przyczyny zrodził się także stosunkowo wysoki w ostatnich latach poziom wyników działalności gospodarczej mierzonej wartością zysku bilansowego brutto pomimo faktu, że inflacyjnie rosły również koszty produkcji. Należy jednak podkreślić, że przez cały badany okres prawie wszystkie przedsiębiorstwa uptm były rentownymi jednostkami gospodarczymi. Poziom rentowności w poszczególnych branżach uptm i w poszczególnych latach był dość zróżnicowany, ale ogólna wartość zysku była i jest stale wysoka.

Byłoby jednak błędem wyciągnąć stąd wniosek, że kryzys ekonomiczny w gospodarce Polski jaki z całą mocą uwidocznił się w 1981-1982 i którego konsekwencje nie zostały jeszcze w pełni usunięte, nie dotknął sfery usług pomocniczych w transporcie morskim.

Zastój w inwestowaniu i dekapitalizacja majątku trwałego, poziom rzeczywistej produkcji nadal poniżej rozmiarów z końca lat siedemdziesiątych przy tylko nieznacznym spadku poziomu zatrudnienia, to tylko niektóre z symptomów tego kryzysu. Jak dotąd nie było w stanie uporać się z nimi kierownictwo gospodarcze mimo szeregu nowych narzędzi i metod działania, na które zezwala reforma gospodarcza.

Tadeusz Szczepaniak

DEVELOPMENT OF THE POLISH APPARATUS OF AUXILIARY SERVICES IN SEA TRANSPORT

S u m m a r y

Auxiliary services in sea transport were characterized in the paper, i.e. their essence was defined, their classification was presented and their importance for shipping economy was discussed. Against this background main characteristics and regularities of the development of the discussed services were presented. This was done on the basis of detailed results of investigations which were the subject of four subsequent papers of this publication. It constitutes a generalization of other authors' observations concerning five kinds of auxiliary services.