



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«Οργάνωση, Λειτουργία, Ανάπτυξη & Διοίκηση Λιμένων»**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Θέμα:

Συγκριτική Αξιολόγηση πέντε βασικών Ρωσικών Λιμένων

Benchmarking of five main Russian Ports

Θεοφανία Σπάθαρη(Α.Μ.: ΔΛΜ-20-021)

Επιβλέπων καθηγητής: Νικόλαος Τσότσολας

Αθήνα

Δεκέμβριος 2022

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η κάτωθι υπογεγραμμένη Θεοφανία Σπάθαρα του Γεωργίου με αριθμό μητρώου ΔΛΜ-20-021 φοιτήτρια του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών Οργάνωση, Λειτουργία, Ανάπτυξη & Διοίκηση Λιμένων του Τμήματος του Τμήματος Διοίκησης Επιχειρήσεων της Σχολής Διοικητικών, Οικονομικών & Κοινωνικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω ότι:

«Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της, είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος.

Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

Η Δηλούσα



(Υπογραφή)

Μέλη Τριμελούς Επιτροπής

1. Νικόλαος Τσότσολας

2. Θεοδώρα Γιαντσή

3. Φαίδων Κομισόπουλος

Στο στήριγμά μου, την αδερφή μου Μαρία.

Πίνακας Περιεχομένων

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	5
ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΩΝ	6
ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΚΑΙ ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ	7
ABSTRACT ΚΑΙ KEYWORDS	8
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΡΩΣΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.	12
1.1 Η ΡΩΣΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.	12
1.2 ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΓΙΑΣ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗΣ – SAINT PETERSBURG.	14
1.3 ΛΙΜΕΝΑΣ ΝΟΒΟΡΟΣΙΣΚ –NOVOROSSIYSK.	17
1.4 ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΙΝΙΝΓΚΡΑΝΤ –ΚΑΛΙΝΙΝΓΡΑΔ.	18
1.5 ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΧΑΓΓΕΛΣΚ –ARKHANGELSK.	19
1.6 ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΕΤΡΟΠΑΒΛΟΦΣΚ-ΚΑΜΤΣΑΤΣΚΙ - ΡΕΤΡΟΡΑΝΛΟΒΣΚ-ΚΑΜΧΑΤΣΚΥ.	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΛΙΜΕΝΩΝ.	23
2.1 ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	23
2.2 ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΓΙΑΣ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗΣ – SAINT PETERSBURG.	24
2.3 ΛΙΜΕΝΑΣ ΝΟΒΟΡΟΣΙΣΚ –NOVOROSSIYSK.	27
2.4 ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΙΝΙΝΓΚΡΑΝΤ – ΚΑΛΙΝΙΝΓΡΑΔ.	28
2.5 ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΧΑΓΓΕΛΣΚ – ARKHANGELSK.	29
2.6 ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΕΤΡΟΠΑΒΛΟΦΣΚ-ΚΑΜΤΣΑΤΣΚΙ - ΡΕΤΡΟΡΑΝΛΟΒΣΚ-ΚΑΜΧΑΤΣΚΥ.	30
2.7 ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΩΝ ΡΩΣΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	39
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο : ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ & ΑΝΑΠΤΥΞΗ.	42
3.1 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.	42
3.1.1 ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΓΙΑΣ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗΣ.	43

3.1.2	ΛΙΜΕΝΑΣ ΝΟΒΟΡΟΣΙΣΚ.	44
3.1.3	ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΙΝΙΝΓΚΡΑΝΤ.	45
3.1.4	ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΧΑΓΓΕΛΣΚ.	46
3.1.5	ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΕΤΡΟΠΑΒΛΟΦΣΚ-ΚΑΜΤΣΑΤΣΚΙ.	47
3.1.6	ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΣΥΝΘΗΚΩΝ - ΟΜΟΙΟΤΗΤΕΣ & ΔΙΑΦΟΡΕΣ	49
3.2	MASTER PLAN.	52
3.2.1	ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΓΙΑΣ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗΣ.	55
3.2.2	ΛΙΜΕΝΑΣ ΝΟΒΟΡΟΣΙΣΚ.	57
3.2.3	ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΙΝΙΝΓΚΡΑΝΤ.	58
3.2.4	ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΧΑΓΓΕΛΣΚ.	59
3.2.5	ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΕΤΡΟΠΑΒΛΟΦΣΚ-ΚΑΜΤΣΑΤΣΚΙ.	60
3.3	ΣΥΓΚΡΙΣΗ MASTER PLAN ΛΙΜΕΝΩΝ	60

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4Ο: ISPS CODE& ΡΩΣΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ. **63**

4.1	ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.	63
4.2	ΒΑΣΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ & ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ.	65
4.3	ΠΕΔΙΟ & ΚΟΣΤΟΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ.	66
4.4	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ & ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ.	67
4.5	ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.	69
4.6	ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ & ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΚΩΔΙΚΑ ISPS.	70
4.7	Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ISPS CODE ΣΤΟΥΣ ΡΩΣΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ.	72
4.7.1	ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΓΙΑΣ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗΣ.	72
4.7.2	ΛΙΜΕΝΑΣ ΝΟΒΟΡΟΣΙΣΚ	74
4.7.3	ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΙΝΙΝΓΚΡΑΝΤ.	76
4.7.4	ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΧΑΓΓΕΛΣΚ.	78
4.7.5	ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΕΤΡΟΠΑΒΛΟΦΣΚ – ΚΑΜΤΣΑΤΣΚΙ.	79
4.8	ΣΥΓΚΡΙΣΗ MASTER PLAN ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΛΙΜΕΝΩΝ	82

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ **84**

5.1	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ	84
5.2	ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΡΩΣΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2017-2020	85

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ **90**

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ **92**

Πίνακας Διαγραμμάτων

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1: ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ	32
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2: TONS / FLOATING CRANES	32
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3: TONS / PORTAL CRANES	33
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4: WAREHOUSE CAPACITY / M2	35
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5: ΕΚΤΟΠΙΣΜΑ ΠΛΟΙΩΝ	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6 : ΗΜΕΡΗΣΙΑ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΙΟΥ / ΤΟΝΟΣ	37
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7: ΣΥΝΟΛΟ ΣΤΟΧΩΝ	61

Πίνακας Εικόνων

ΕΙΚΟΝΑ 1: ΧΑΡΤΗΣ ΡΩΣΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	14
ΕΙΚΟΝΑ 2: BIG PORT ST. PETERSBURG	15
ΕΙΚΟΝΑ 3: ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΓΙΑΣ ΠΕΤΡΟΥΠΟΛΗΣ.	16
ΕΙΚΟΝΑ 4:ΛΙΜΕΝΑΣ ΝΟΒΟΡΟΣΙΣΚ.	18
ΕΙΚΟΝΑ 5: ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΙΝΙΝΓΚΡΑΝΤ.....	19
ΕΙΚΟΝΑ 6: ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΧΑΓΓΕΛΣΚ.....	21
ΕΙΚΟΝΑ 7: ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΕΤΡΟΠΑΒΛΟΦΣΚ – ΚΑΜΤΣΑΤΣΚΙ.	22
ΕΙΚΟΝΑ 8: ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΝΑ ΕΤΟΣ.....	26
ΕΙΚΟΝΑ 9: ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑ ΕΤΟΣ	27
ΕΙΚΟΝΑ 10: ΡΥΠΑΝΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.....	43
ΕΙΚΟΝΑ 11: MASTER PLANNING FOR PRIORITY PORTS.	55
ΕΙΚΟΝΑ 12: ΔΙΔΥΜΟΙ ΠΥΡΓΟΙ 11 ^Η ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ	64
ΕΙΚΟΝΑ 13: ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ.	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.

Περίληψη και λέξεις κλειδιά

Η παρούσα διπλωματική εργασία αφορά την έρευνα και την καταγραφή πληροφοριών για πέντε βασικούς λιμένες της Ρωσίας, καθώς και τη σύγκριση αυτών σε αρκετούς τομείς. Οι λιμένες αυτοί είναι της Αγίας Πετρούπολης, του Νοβοροσίσκ, του Καλίνινγκραντ, του Αρχάγγελσκ και τέλος του Πετροπάβλοφσκ – Καμτσάτσκι.

Αποφάσισα να ασχοληθώ με τους συγκεκριμένους λιμένες για δύο λόγους. Αφενός παρέχουν υπηρεσίες διαφόρων ειδών, όπως για παράδειγμα ο λιμένας Αγίας Πετρούπολης είναι ο μοναδικός από τους πέντε αυτούς λιμένες που παρέχει και την υπηρεσία κρουαζιέρας – επιβατικό σταθμό. Ο δεύτερος λόγος είναι η τοποθεσία αυτών των λιμένων μιας που βρίσκονται σε διαφορετικά σημεία της Ρωσίας με βάση το χάρτη, άρα το κοινό στο οποίο απευθύνονται είναι διαφορετικό σε κάθε περίπτωση. Επίσης, διαφέρουν τόσο στην έκταση τους όσο και στην αναγνώριση που έχουν στο επιστημονικό κοινό, μιας που οι πόλεις στις οποίες βρίσκονται δεν έχουν την ίδια απήχηση και τον ίδιο βαθμό βιωσιμότητας.

Αφού λοιπόν συλλέχθηκαν οι απαραίτητες πληροφορίες και προέβηκα στην καταγραφή τους, δημιούργησα τους κατάλληλους πίνακες και διαγράμματα για να με οδηγήσουν στο σωστό συμπέρασμα για την κάθε ενότητα. Στην αρχή μελέτησα την συνολική εικόνα των λιμένων για να ολοκληρώσω την σφαιρική μου εικόνα για κάθε ένα από αυτά και έπειτα εστίασα στις παρεχόμενες υπηρεσίες τους, στις περιβαλλοντικές συνθήκες που επικρατούν στους λιμένες, στο master plan τους και στην εφαρμογή του κώδικα ISPS. Φυσικά δεν θα μπορούσα να παραλείψω τα οικονομικά στοιχεία για τα έτη 2017-2020 και τη σύγκριση αυτών.

Φτάνοντας αισίως στο τέλος της εργασίας, θα πρέπει να ειπωθεί ότι το συμπέρασμα για κάθε κεφάλαιο της εργασίας προέκυψε με ευκολία έχοντας πρώτα δημιουργήσει τους κατάλληλους συγκεντρωτικούς πίνακες και διαγράμματα. Ξεκινώντας από τις υπηρεσίες, διαφαίνεται ότι υπάρχουν αρκετές ομοιότητες αλλά και διαφορές, όπως ότι όλοι οι λιμένες προσφέρουν τις παρεχόμενες υπηρεσίες του καθ' όλο το έτος επί πληρωμή αλλά δύο από τους πέντε ξεχωρίζουν παρέχοντας επιπλέον υπηρεσία. Αυτοί είναι ο λιμένας της Αγίας Πετρούπολης, ο οποίος ασχολείται ενεργά και με την κρουαζιέρα και ο λιμένας του Νοβοροσίσκ που ασχολείται και με το RO-RO.

Στο επόμενο κεφάλαιο της εργασίας όπου είναι αφιερωμένο στο master plan και τις περιβαλλοντικές συνθήκες / επιπτώσεις καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι κοινός στόχος είναι η διατήρηση των υψηλών περιβαλλοντικών προτύπων και η μείωση του αντίκτυπου στο οικοσύστημα με κάθε δυνατό τρόπο. Στο τέταρτο κεφάλαιο αναφερθήκαμε στον κώδικα ISPS. Κοινός στόχος και των πέντε λιμένων είναι η προστασία της ανθρώπινης ζωής και φυσικά ο λιμένας να προστατευθεί από κάθε έκνομη ενέργεια. Το τελευταίο κεφάλαιο καταγράφει και συγκρίνει τα οικονομικά στοιχεία για τα έτη 2017 – 2020. Συγκεκριμένα αναλύονται και καταγράφονται τα έσοδα, τα έξοδα και το καθαρό κέρδος τους .

Λέξεις κλειδιά : Ρωσία, Λιμένας, Περιβάλλον, Κώδικας ISPS, Υπηρεσίες, Master Plan.

Abstract και keywords

The present dissertation concerns the research and recording of information on five main ports of Russia, as well as their comparison in several fields. These ports are St. Petersburg, Novorossiysk, Kaliningrad, Arkhangelsk and finally Petropavlovsk-Kamchatsky.

I decided to deal with these ports for two reasons. On the one hand they provide services of various kinds, such as for example the port of St. Petersburg is the only one of these five ports that provides cruise service - passenger station. The second reason is the location of these ports as they are located in different parts of Russia based on the map, so the target audience is different in each case. Also, they differ both in their extent and in the recognition they have in the scientific community, since the cities in which they are located do not have the same impact and the same degree of sustainability.

So after gathering the necessary information and recording them, I created the appropriate tables and diagrams to lead me to the correct conclusion for each section. At first I studied the overall picture of the ports to complete my global picture of each of them and then I focused on the services provided, the environmental conditions

prevailing in the ports, their master plan and the implementation of the ISPS code. Of course I could not omit the financial data for the years 2017-2020 and compare them.

Coming hopefully to the end of the paper, it should be said that the conclusion for each chapter of the paper came easily having first created the appropriate pivot tables and charts. Starting from the services, it appears that there are several similarities but also differences, such as that all the ports offer its services throughout the year for a fee but two of the five stand out by providing an additional service. These are the port of St. Petersburg, which is also actively engaged in cruise, and the port of Novorossiysk, which is also engaged in RO-RO.

In the next chapter of the work where it is dedicated to the master plan and the environmental conditions / impacts we came to the conclusion that the common goal is to maintain high environmental standards and reduce the impact on the ecosystem in every possible way. In the fourth chapter we referred to the ISPS code. The common goal of all five ports is to protect human life and of course to protect the port from any illegal activity. The last chapter records and compares the financial data for the years 2017 – 2020. In particular, their income, expenses and net profit are analyzed and recorded.

Keywords: Russia, Port, Environment, ISPS Code, Services, Master Plan.

Εισαγωγή

Σκοπός της συγκεκριμένης εργασίας είναι η έρευνα και η σύγκριση πέντε ρωσικών λιμένων, βασιζόμενη σε δευτερογενές υλικό, το οποίο συλλέχθηκε και χρησιμοποιήθηκε για την ορθή και αμερόληπτη καταγραφή των εκάστοτε πληροφοριών και δεικτών.

Η εργασία χωρίζεται σε πέντε κεφαλαία με πλούσιο αριθμό εικόνων, διαγραμμάτων και πινάκων, που βοηθούν τον αναγνώστη / μελετητή να κατανοήσει αποτελεσματικότερα την παρακάτω έρευνα.

Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται αφενός συνοπτική αναφορά στην Ρωσική Ναυτιλία και το ρόλο των θαλάσσιων μεταφορών και αφετέρου παρουσίαση των Ρωσικών λιμένων Αγίας Πετρούπολης, Νοβοροσίσκ, Καλίνιγκραντ, Αρχάγγελσκ, Πετροπάβλοφσκ - Καμτσάτσκι. Για κάθε έναν από τους λιμένες επισυνάπτονται εικόνες των τερματικών σταθμών καθώς και χάρτης που αποτυπώνει την τοποθεσία αυτών στο σύνολό τους.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γνωστοποιούνται οι υπηρεσίες των λιμένων ξεχωριστά αφού πρωτίστως καταγράφηκαν παραδείγματα τέτοιων υπηρεσιών. Στο τέλος του κεφαλαίου αποτυπώνονται πίνακες και διαγράμματα με ποσοστά, που βοηθούν στη εξαγωγή ορθών συμπερασμάτων και στην σύγκριση των ανωτέρω υπηρεσιών.

Το τρίτο κεφάλαιο είναι αφιερωμένο στο περιβάλλον και την ανάπτυξη αυτού. Με τη βοήθεια της δευτερογενούς έρευνας που πραγματοποιήθηκε για το σκοπό της εργασίας, συλλέχθηκαν πληροφορίες για το κάθε λιμένα ξεχωριστά, όπου διαφαίνεται η σημαντικότητα του περιβάλλοντος και η ανάγκη προστασίας αυτού.

Το επόμενο κεφάλαιο καταγράφει πληροφορίες για τον αναγκαίο ISPS CODE. Στην αρχή γίνεται ιστορική αναδρομή του κώδικα και καταγραφή των στόχων του και των λειτουργικών απαιτήσεων του. Έπειτα γίνεται λόγος για τα επίπεδα ασφαλείας και την αξιολόγηση. Η αξιολόγηση περιλαμβάνει τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα του Διεθνούς Κώδικα ISPS. Πριν την ολοκλήρωση του κεφαλαίου, γνωστοποιούνται στον αναγνώστη πληροφορίες για την εφαρμογή του Κώδικα στους συγκεκριμένους Ρωσικούς λιμένες και η σύγκριση του master plan ασφαλείας αυτών.

Το τελευταίο κεφάλαιο είναι αφιερωμένο στα οικονομικά στοιχεία των λιμένων και τους οικονομικούς δείκτες τους οποίους χρειάζεται να γνωρίζει η εκάστοτε Λιμενική Αρχή μέσω του λογιστικού συστήματος. Αφού δόθηκαν παραδείγματα τέτοιων δεικτών, καταλήξαμε στην σύγκριση των λιμένων για τα έτη 2017 έως 2020 με την επισύναψη ανάλογων πινάκων.

Τέλος, φτάνοντας στα συμπεράσματα της εργασίας, ο αναγνώστης είναι πλέον σε θέση να κατανοήσει πλήρως τα δεδομένα της έρευνας και να έχει μια ολοκληρωμένη εικόνα των Ρωσικών Λιμένων.

Κεφάλαιο 1 : Παρουσίαση Ρωσικών Λιμένων.

1.1 Η Ρωσική Ναυτιλία.

Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι ένας τύπος μεταφοράς που μεταφέρει εμπορεύματα αλλά και επιβάτες με θαλάσσια πλοία, σε διεθνείς και εσωτερικές – παράκτιες γραμμές. Ο ρόλος του στο σύστημα των μεταφορών των χωρών καθορίζεται από την κλίμακα της κίνησης που εκτελεί, καθώς και από την οικονομική, κοινωνική και πολιτική σημασία της.

Ο τρόπος μεταφοράς χαρακτηρίζεται από τρεις βασικές λειτουργίες. Πρώτον παρέχουν θαλάσσιες διεθνείς επικοινωνίες της χώρας με μεταφορά φορτίου εξαγωγής και εισαγωγής. Δεύτερον εκτελούν παράκτια ταξίδια, μικρές και μεγάλες ενδομεταφορές και τρίτον πραγματοποιούν την μεταφορά αγαθών ξένων ναυλωτών, ναυλώνοντας τα ρωσικά πλοία με βραχυπρόθεσμο ή μακροπρόθεσμο ναύλο. (Студопедия, 2014)

Ύστερα από το τέλος του Ψυχρού Πολέμου και την κατάρρευση του σοσιαλισμού, η οικονομία αλλά και το εμπόριο κατείχαν πλέον θέση μείζονος σημασίας για τις διακρατικές σχέσεις. Από το 1990 ο ρόλος του εμπορίου αναβαθμίστηκε ραγδαία και οι εμπορικές συναλλαγές μεταξύ διαφόρων κρατών αυξήθηκαν δραματικά. Αυτό έγινε έκδηλο και στην περίπτωση των εμπορικών σχέσεων μεταξύ της Ρωσίας και των άλλων γειτονικών χωρών. Η Ρωσία πλέον ως αναδυόμενη δύναμη, διαθέτει, τόσο τους πόρους, όσο και την πολιτική βούληση να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στον οικονομικό-εμπορικό τομέα.

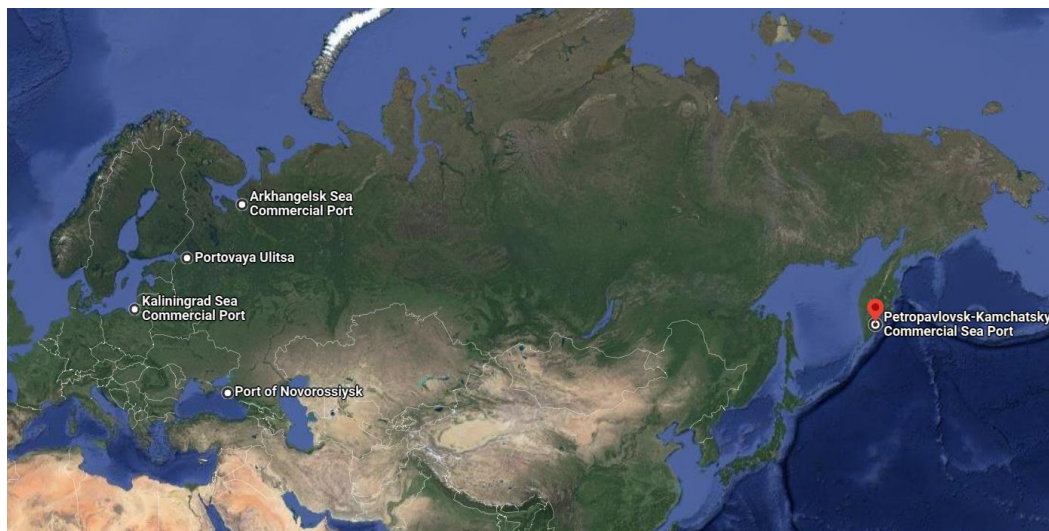
Η Ρωσία συγκεκριμένα έχει 39 λιμάνια. Από τα μεγαλύτερα λιμάνια είναι η Αγία Πετρούπολη, το Μούρμανσκ, Αρχάγγελσκ, Αστραχάν, Νοβοροσίσκ αλλά και Βλαδιβοστόκ και Βανίνο. Λόγω ανεπάρκειας

βάθους, το 60% των ρωσικών λιμένων δεν είναι σε θέση να δέχονται μεγάλα πλοία.

Μετά την κατάρρευση της ΕΣΣΔ η χώρα προσπάθησε να ανακάμψει σε όλους τους τομείς και κυρίως στην οικονομία με τη συμβολή του θαλάσσιου εμπορίου. Η ανάκαμψη αυτή δεν άργησε να φανεί. Σύμφωνα μάλιστα με έρευνες, το 2010 για πρώτη φορά στην ιστορία των ρωσικών θαλάσσιων λιμένων χειρίστηκαν περισσότερο από 500 εκατομμύρια τόνους φορτίου, συγκεκριμένα 526 εκατομμύρια τόνους, συμπεριλαμβανομένων 211,6 εκατομμυρίων τόνων ξηρού φορτίου και 314,4 εκατομμύρια τόνους υγρού. Στο τέλος του 2010, ο συνολικός κύκλος εργασιών στα λιμάνια αυξήθηκε περισσότερο από 6% σε σύγκριση με τα στοιχεία του 2009.

Τα τελευταία χρόνια, οι φορείς εκμετάλλευσης των θαλάσσιων τερματικών σταθμών παρουσίασαν σταθερή αύξηση του όγκου των φορτίων που διακινούνται. Παρά την παγκόσμια οικονομική κρίση, κατάφεραν να καλύψουν τις ανάγκες του εξωτερικού εμπορίου της χώρας, να ελαχιστοποιήσουν τις συνέπειες της κρίσης και σαφώς να διατηρήσουν τις δυνατότητες για περαιτέρω ανάπτυξη και οικονομική ελκυστικότητα. (Στραβοπόδης, 2019)

Εικόνα 1: Χάρτης Ρωσικών Λιμένων. (World Port Source)



1.2 Λιμένας Αγίας Πετρούπολης – Saint Petersburg.

Η Αγία Πετρούπολη όντας το μεγαλύτερο βιομηχανικό κέντρο, θεωρείται ως η θαλάσσια πρωτεύουσα της χώρας. Χαρακτηρίζεται ως η Ευρωπαϊκή πύλη της χώρας που συνδέει άμεσα την Ανατολή με τη Δύση.

Η ανάπτυξη του λιμένα της Αγίας Πετρούπολης είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ιστορία της ίδιας της πόλης. Οι πρώτες λιμενικές εγκαταστάσεις ανεγέρθηκαν το 1703 υπό την εντολή του Πέτρου Ι. Οι Ρώσοι έμποροι αλλά και οι ξένοι έφεραν τα αγαθά τους στην Αγία Πετρούπολη και οι συναλλαγές πλέον πραγματοποιούνταν εκεί. Το 1885 πραγματοποιήθηκε το άνοιγμα της θαλάσσιας διώρυγας, που επέτρεψε την υποδοχή των πλοίων με μεγαλύτερο βύθισμα και το έτος αυτό αποτελεί σημείο καμπής στην ιστορία του λιμένα. Δεν άργησε όμως η μεγάλη καταστροφή που προέκυψε από τον μεγάλο Πατριωτικό Πόλεμο και το 70% των λιμενικών εγκαταστάσεων καταστράφηκαν λόγω των συνεχών βομβαρδισμών. Ύστερα από το τέλος του πολέμου ξεκίνησαν ταχύτατα οι εργασίες για την ανακατασκευή και τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων, όπου κατασκευάστηκαν

εξειδικευμένα συγκροτήματα παραγωγής, αποθήκες και εισήχθη νέος εξοπλισμός. (Морозова, ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ КОНТЕЙНЕРНОГО МАРШРУТА БОЛЬШОЙ ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ – «СУХОЙ ПОРТ» МОСКВА, 2013) Το λιμάνι όχι μόνο αποκαταστάθηκε αλλά κι αναπτύχθηκε ραγδαία.

Εικόνα 2: Big Port St. Petersburg ((CONTAINER TERMINAL SAINT-PETERSBURG CJSC (CTSP))



Το Δεκέμβριο του 1992 ιδρύθηκε η μετοχική εταιρεία JSC « Sea Port of St. Petersburg». Ο λιμένας πλέον είχε ιδιωτικοποιηθεί. Πολλά όμως ήταν τα προβλήματα που αντιμετώπιζε η διοίκηση καθώς εκείνη τη δεκαετία ο ανταγωνισμός για τις ροές φορτίου, τόσο εξαγωγής, όσο και εισαγωγής εντάθηκαν. Το 2008 η μετοχική εταιρεία καθώς και άλλες τρεις εταιρείες stevedoring εξαγοράστηκαν από τον διεθνή όμιλο Universal Cargo Logistics Holding BV. Λίγα χρόνια αργότερα, το 2010, συγχωνεύτηκαν επιπλέον τέσσερις μετοχικές εταιρείες προκειμένου να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα της παραγωγής και της ανταγωνιστικότητας των υπηρεσιών μεταφόρτωσης. Ο καθολικός νόμιμος διάδοχος όλων των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων παραμένει η JSC « Sea Port of St. Petersburg», της οποίας το όνομα άλλαξε το 2016 σε Ανώνυμη Εταιρεία « Sea Port of St. Petersburg». Η « Sea Port of St. Petersburg», είναι από τις μεγαλύτερες εταιρίες stevedoring που ιδρύθηκε με βάση το εμπορικό θαλάσσιο λιμάνι του Λένινγκραντ και έχει τη

δυνατότητα να παρέχει υπηρεσίες μεταφόρτωσης για όλους τους τύπους ξηρού φορτίου. Οι υπηρεσίες της παρέχονται 24 ώρες την ημέρα, όλο το χρόνο. (Морской Порт Санкт – Петербург)

Ωστόσο, ο λιμένας της Αγίας Πετρούπολης δεν αποτελείται μόνο από τερματικό κοντέινερ. Μέχρι πρόσφατα η πόλη της Αγίας Πετρούπολης, ένας από τους πιο διάσημους προορισμούς για τους τουρίστες, δεν διέθετε κανένα λιμάνι επιβατών. (Petrova, 2014) Το επιβατικό λιμάνι της Αγίας Πετρούπολης, Marine Facade, είναι το πρώτο και το μοναδικό εξειδικευμένο λιμάνι επιβατών στην βορειοδυτική περιοχή της Ρωσίας και συγκεκριμένα στα ανακτημένα εδάφη του νησιού Βασιλιέφσκι. («Морской, 2015) Η κατασκευή του ξεκίνησε το 2005 και το 2008, τρία χρόνια μόλις αργότερα, υποδέχθηκε το πρώτο πλοίο επιβατών. Το συγκρότημα περιλαμβάνει έξι θέσεις ελλιμενισμού, εγκαταστάσεις για τελωνειακό έλεγχο, εγκαταστάσεις όπου στεγάζονται επιχειρήσεις και καταστήματα σουβενίρ. (Пассажирский Порт) Η πλειοψηφία των πελατών, που αποφέρουν σημαντικό κέρδος είναι οι εταιρείες AIDA Cruises, MSC cruises, Carnival cruises, TUI cruises και τέλος Royal Caribbean. (Petrova, 2014)

Εικόνα 3: Λιμένας επιβατών Αγίας Πετρούπολης. («Морской, 2015)



1.3 Λιμένας Νοβοροσίσκ –Novorossiysk.

Το λιμάνι του Νοβοροσίσκ βρίσκεται στις βορειοανατολικές ακτές της Μαύρης θάλασσας, στην νοτιοδυτική Ρωσία. Θεωρείται το κύριο λιμάνι της Ρωσίας στη Μαύρη Θάλασσα, το οποίο φιλοξενεί ναυπηγεία, τερματικό σταθμό πετρελαιοαγωγών, καθώς και θεωρείται ως ο κορυφαίος χειριστής stevedore στη Ρωσία μιας που κατέχει την τρίτη θέση μεταξύ των Ευρωπαϊκών λιμένων όσον αφορά τον κύκλο εργασιών. Μέσω αυτού υποστηρίζεται το Ρώσικο θαλάσσιο εμπόριο με την Ασία, την μέση Ανατολή, τη Νότια Αμερική καθώς και την Αφρική. (Новоросси́йский морско́й торговы́й порт)

Στις αρχές της δεκαετίας του 1930 ιδρύθηκε στο λιμάνι ένα τμήμα αγκυροβολιών «Novorossiysk Port Office Exportles». (NLE)Με γοργούς ρυθμούς βελτιώθηκαν οι λιμενικές εγκαταστάσεις και επεκτάθηκαν οι ικανότητες διακίνησης φορτίου. Ύστερα από την σημαντική πλήξη του δεύτερου παγκοσμίου πολέμου, το 1945 ιδρύθηκε μία νέα βάση μεταφόρτωσης ξυλείας, που θα εξυπηρετούσε την παραλαβή αγαθών ξυλείας από τη Ρουμανία. Έντεκα χρόνια αργότερα, προστέθηκε νέος εξοπλισμός και αυξήθηκε το ανθρώπινο δυναμικό.

Το 1992 ιδρύθηκε ως κοινή χρηματιστηριακή εταιρία η «JSC Novoroslesexport» όπου εισήχθη δυναμικά στο χρηματιστήριο. Σήμερα το λιμάνι λειτουργεί 24 ώρες το εικοσιτετράωρο και ειδικεύεται στην μεταφορά ξυλείας, σε προϊόντα πετρελαίου και υγρά ανόργανα λιπάσματα. (World Port Source) Ταυτόχρονα παρέχει ένα πλήρες φάσμα υπηρεσιών για το λιμενικό στόλο, συμπεριλαμβανομένων των ρυμουλκών πλοίων, ανεφοδιασμό καυσίμων, καθώς και πυροσβεστικές υπηρεσίες. (Новоросси́йский морско́й торговы́й порт)¹

Λίγα χρόνια πριν ιδρυθεί το τμήμα αγκυροβολιών, το 1918 είχε ήδη ξεκινήσει η λειτουργία του ναυπηγείου Νοβοροσίσκ που ονομάστηκε «Novorossiysk Ship Repair Yard». Το 1985 το ναυπηγείο αγόρασε πλωτή αποβάθρα και το

¹Το 2003 ο πρόεδρος Βλαντίμιρ Πούτιν υπέγραψε μάλιστα διάταγμα μέσω του οποίου καθιέρωσε μία ναυτική βάση στο λιμάνι του Νοβοροσίσκ για το στόλο της μαύρης θάλασσας.

1992 μετατράπηκε σε Ανώνυμη Εταιρεία. Εκτός από την δραστηριότητα επισκευής των πλοίων, το ναυπηγείο προσφέρει υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου. (NOVOROSSIYSK SHIPREPAIR YARD)

Εικόνα 4:Λιμένας Νοβοροσίσκ. (NOVOROSSIYSK SHIPREPAIR YARD)



1.4 Λιμένας Καλίνινγκραντ –Kaliningrad.

Ένα από τα παλαιότερα λιμάνια της Βαλτικής θάλασσας είναι αυτό του Καλίνινγκραντ. Το λιμάνι του Καλίνινγκραντ βρίσκεται στις όχθες του ποταμού Pregolya, περίπου έξι χιλιόμετρα εσωτερικά από τη λιμνοθάλασσα Frisches στην περιοχή Kaliningrad της Ρωσίας. (WorldPortSource)

Το 1339 η πόλη Königsberg εισήχθη στην συνδικαλιστική ένωση των βαλτικών πόλεων της Hansa και αυτό το έτος ορίστηκε ως έτος ίδρυσης του λιμένα. Ταυτόχρονα, ο σχηματισμός του θαλάσσιου εμπορικού λιμένα συνδέεται άρρηκτα με την νίκη του Σοβιετικού λαού στον Μεγάλο Πατριωτικό Πόλεμο. Επίσημα ιδρύθηκε με βάση το διάταγμα της Επιτροπής Κρατικής Άμυνας της πρώην σοβιετικής ένωσης 20 Ιουνίου 1945. Τέσσερα χρόνια αργότερα είχε ήδη γίνει ένα από τα καλύτερα λιμάνια της σοβιετικής ένωσης.

Υποδέχθηκε μία περίοδο ανάπτυξης, νέων μορφών χειρισμού των πλοίων και νέας τεχνολογίας για το χειρισμό φορτίου. Καθαριστικό έτος παράλληλα, θεωρείται το 1991, καθώς ένα πολυαναμενόμενο γεγονός έλαβε χώρα στην ζωή του λιμένα με την είσοδο ξένων πλοίων σε αυτό. Οι κυρίες προσπάθειες στράφηκαν στην ανασυγκρότηση και κατασκευή νέων λιμενικών εγκαταστάσεων, στην ανάπτυξη της ναυτιλίας, στη δημιουργία εταιρειών που θα έχουν ως στόχο την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών σε όλους τους τομείς της ναυτιλιακής επιχείρησης. Σε σύντομο χρονικό διάστημα κατασκευάστηκε συγκρότημα παραλαβής πλοίων και οχηματαγωγών RO-RO, τερματικό επιβατών, τερματικό υγρού φορτίου, τερματικό εμπορευματοκιβωτίων και ορυκτών λιπασμάτων καθώς και καλυμμένες αποθήκες. («Калининградскийморскойторговыйпорт» (ΑΟ «ΚΜΤΠ»))²

Εικόνα 5: Λιμένας Καλίνινγκραντ. («Калининградский морской торговый порт» (ΑΟ «ΚΜΤΠ»))



1.5 Λιμένας Αρχάγγελσκ –Arkhangelsk.

²Οι κάτοικοι του λιμανιού του Καλίνινγκραντ συζητούν ακόμα και σήμερα αν θα αλλάξουν το όνομα της πόλης σε Königsberg, όπως και άλλες σοβιετικές πόλεις όπως η Αγία Πετρούπολη. Το λιμάνι του Καλίνινγκραντ εξακολουθεί να παίζει σημαντικό ρόλο για τη Ρωσία.

Για αιώνες, το λιμάνι του Αρχάγγελσκ ήταν ένας σημαντικός κρίκος στις σχέσεις της Ρωσίας με τον υπόλοιπο κόσμο.³ Κατασκευάστηκε για πρώτη φορά ως λιμάνι και εξελίχθηκε με τους αιώνες σε μεγάλο λιμάνι και ταυτόχρονα σε ολόκληρη πόλη.

Ο λιμένας Αρχάγγελσκ ιδρύθηκε με διάταγμα του Ιβάν του τρομερού το 1584. Συνδέεται άμεσα με την ιστορία αλληλεπίδρασης και αμοιβαίας επιρροής μεταξύ της Ρωσίας και του υπολοίπου κόσμου. Η απόφαση της ίδρυσης του λιμένα λήφθηκε αφού οι Ρώσοι είχαν χάσει την πρόσβαση στη Βαλτική θάλασσα στον πόλεμο της Λιβονίας. Τεράστια ποσότητα παραδοσιακών αγαθών της ρωσικής εξαγωγής όπως το ψωμί, το μπέικον, το λινάρι, το κερύ εξήχθησαν με τη βοήθεια του λιμένα. Το 18ο αιώνα ο κύκλος εργασιών του λιμένα αυξήθηκε ραγδαία και εκατοντάδες ξένα πλοία ερχόντουσαν στο λιμάνι. Άμεσα λοιπόν μετατράπηκε σε μία μεγάλη διεθνή δύναμη. Μέχρι τον 19ο αιώνα ήταν το τρίτο λιμάνι όσον αφορά τον κύκλο εργασιών στη Ρωσία. Το 1889 ξεκίνησαν μάλιστα οι εργασίες εκβάθυνσης, όπου αυτό είχε θετική επίδραση στις δραστηριότητες του λιμένα και ο κύκλος εργασιών τετραπλασιάστηκε. Μέχρι το 1907 είχε ολοκληρωθεί η κατασκευή αποβάθρων και αυξήθηκε η χωρητικότητα του λιμένα.

Δέκα χρόνια αργότερα, η επανάσταση του 1917, ήρθε για να προκαλέσει τεράστια ζημιά στην λιμενική οικονομία, η οποία κατέρρευσε. Το έργο της ανοικοδόμησης ήταν πολύ δύσκολο αλλά σταδιακά αναβίωνε. Κατάφερε να ορθοποδήσει και ακόμα και στις μέρες μας οι προοπτικές για την ανάπτυξη του θαλάσσιου εμπορικού λιμένα συνδέονται σε μεγάλο βαθμό με την ανάπτυξη κοιτασμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου της Αρκτικής. Κοιτώντας τον χάρτη δεν είναι δύσκολο να διαπιστώσει κανείς ότι συντομότερη διαδρομή από την Αρκτική στη Μόσχα βρίσκεται μέσω του Αρχάγγελσκ, γεγονός που το καθιστά ως ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια της Ρωσίας. (Архангельский морской торговый порт) Το 1977, το λιμάνι του Αρχάγγελσκ άνοιξε, φέρνοντας νέους όγκους φορτίου και νέες απαιτήσεις για τις λιμενικές υπηρεσίες. Συνεπώς, η επέκταση του λιμένα συνεχίστηκε. (WorldPortSource)

³Οι Βίκινγκς γνώριζαν το λιμάνι του Αρχάγγελσκ ως Bjarmaland.

Σε μια ιστορία εκατοντάδων χρόνων, το λιμάνι του Αρχάγγελσκ εξελίχθηκε σε μια σύγχρονη λιμενική εγκατάσταση πολλαπλών χρήσεων με ισχυρή υποδομή και δυνατότητα μεταφοράς τόνων φορτίου ανά έτος. (WorldPortSource)

Εικόνα 6: Λιμένας Αρχάγγελσκ. (Архангельский морской торговый порт)



1.6 Λιμένας Πετροπαβλόφσκ-Καμτσάτσκι - Petropavlovsk-Kamchatsky.

Το λιμάνι βρίσκεται στην ανατολική ακτή της χερσονήσου Kamchatka στο κεντρικό τμήμα της πόλης Petropavlovsk-Kamchatsky. Κατά τη διάρκεια του Μεγάλου Πατριωτικού πολέμου η Κρατική Επιτροπή Άμυνας της Πρώην Σοβιετικής Ένωσης, εξέδωσε ψήφισμα σχετικά με την κατασκευή ενός λιμένα στο Πετροπαβλόφσκ-Καμτσάτσκι. Η ημερομηνία ίδρυσης του λιμανιού θεωρείται η 23^η Οκτωβρίου 1943.

Το λιμάνι κατασκευάστηκε σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα και ήδη ένα χρόνο αργότερα άρχισε να δέχεται φορτία. Απο την ημέρα ίδρυσης του, ο λιμένας συνεχίζει ακόμα και σήμερα να βελτιώνεται και να αυξάνει τον μηχανολογικό εξοπλισμό του.

Στις δραστηριότητές του, ο συγκεκριμένος λιμένας έπρεπε να λύσει προβλήματα, τα οποία δεν αντιμετώπιζαν άλλα λιμάνια που λειτουργούσαν σε

ευνοϊκότερες συνθήκες, όπως για παράδειγμα την έλλειψη σταθμών παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας.

Το εμπορικό λιμάνι Petropavlovsk-Kamchatsky σήμερα είναι μια διαφοροποιημένη επιχείρηση μεταφορών. Για τη φόρτωση και εκφόρτωση πλοίων, το λιμάνι διαθέτει εξειδικευμένους χώρους μεταφόρτωσης με καλυμμένες αποθήκες. (ΑΟ «Петропавловск-Камчатский морской торговый порт»)

Εικόνα 7: Λιμένας Πετροπάβλοφσκ – Καμτσάτσκι. (Капралов, 2014)



Κεφάλαιο 2 : Υπηρεσίες Λιμένων.

2.1 Λιμενικές Υπηρεσίες

Πριν την ανάλυση των υπηρεσιών που παρέχει καθένα από τα πέντε λιμάνια της υφιστάμενης εργασίας, είναι αναγκαίο να γίνει πλήρως κατανοητός ο όρος «Υπηρεσίες Λιμένων».

Σύμφωνα με τον Κανονισμό της Ε.Ε. 2017/352 για τη θέσπιση πλαισίου όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και κοινών κανόνων για τη χρηματοοικονομική διαφάνεια των λιμένων, η πλήρης ενσωμάτωση των λιμένων σε αλυσίδες αδιάκοπης μεταφοράς και εφοδιαστικής ροής είναι απαραίτητη ώστε να συμβάλει στην ανάπτυξη και την αποτελεσματικότερη χρήση και λειτουργία του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και της εσωτερικής αγοράς. Αυτό απαιτεί σύγχρονες λιμενικές υπηρεσίες, που να συμβάλλουν στην αποτελεσματική χρήση των λιμένων. (Αγγελόπουλος, 2017)

Οι παρακάτω υπηρεσίες είναι αυτές που περιλαμβάνει ο κανονισμός 352/2017 :

1. εφοδιασμός με καύσιμο
2. διακίνηση φορτίων
3. πρόσδεση
4. υπηρεσίες επιβατών
5. συλλογή των αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου
6. πλοήγηση
7. ρυμούλκηση

Παράλληλα υπάρχουν και οι λοιπές βοηθητικές υπηρεσίες που προσφέρονται από τους λιμένες και είναι οι παρακάτω:

- I. υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας

- II. (αποθήκευση, επανασυσκευασία κ.α.)
- III. υπηρεσίες ασφάλειας
- IV. υδροδότηση – λοιπές
- V. παροχές πλοίων
- VI. εφοδιασμοί πλοίων
- VII. απολυμάνσεις
- VIII. καθαρισμός χώρων
- IX. φορτίων
- X. φάροι

2.2 Λιμένας Αγίας Πετρούπολης – Saint Petersburg.

Ο λιμένας της Αγίας Πετρούπολης συνδέεται με τη θάλασσα με ένα κανάλι 27 μιλίων, το οποίο είναι τουλάχιστον 85 μέτρα πλάτος και τουλάχιστον 11,6 μέτρα βάθος. Ο συγκεκριμένος λιμένας διακρίνεται από αρκετές υπηρεσίες, οι οποίες λειτουργούν 24 ώρες την ημέρα, όλες τις ημέρες του χρόνου, με γνωστότερη όλων τη μεταφορά φορτίων και συγκεκριμένα ξηρού φορτίου.

Ο τερματικός σταθμός εμπορευματοκιβωτίων Saint-Petersburg CJSC (CTSP) είναι μια σύγχρονη εγκατάσταση μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων εντός του Λιμανιού της Αγίας Πετρούπολης. Ειδικεύεται στον χειρισμό όλων των τύπων φορτίου εμπορευματοκιβωτίων, συμπεριλαμβανομένων των εμπορευματοκιβωτίων ψυγείων, των μεγάλων μεγεθών και των επικίνδυνων εμπορευμάτων. (Μοροζοβα, СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ – ТРАНСПОРТУ, 2013) Παράλληλα, κατέχει προηγμένο εξοπλισμό υψηλής τεχνολογίας και αυτοματοποιημένο σύστημα ελέγχου που εξασφαλίζει υψηλή ταχύτητα στη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων για τα πλοία, τις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές. Η καλά ανεπτυγμένη υποδομή του τερματικού σταθμού και το εξειδικευμένο προσωπικό εξασφαλίζει ένα υψηλό επίπεδο υπηρεσιών. (CONTAINER TERMINALS SAINT-PETERSBURG CJSC (CTSP))

Συνοπτικά οι υπηρεσίες του λιμένα είναι οι εξής:

1. Χειρισμός και αποθήκευση όλων των ειδών φορτίου
2. Φορτοεκφόρτωση αμπαριών / κυτών
3. Χειρισμός τακτικών συρμών εμπορευματοκιβωτίων

4. Αποθήκευση εμπορευματοκιβωτίων
5. Επισκευή αμπαριών / κυτών

Όσον αφορά τις υπηρεσίες πληροφορικής, ο λιμένας παρέχει:

1. Ανταλλαγή εγγράφων
2. Επεξεργασία ηλεκτρονικών πληρεξουσίων
3. Αποδοχή της χρήσης της ηλεκτρονικής ψηφιακής υπογραφής
4. Απομακρυσμένη παρακολούθηση εμπορευματοκιβωτίων
5. Σύστημα κρατήσεων
6. Παρακολούθηση τελωνειακής κατάστασης
7. Υποβολή αιτήσεων επιθεώρησης φορτίου

Εκτός από τον τερματικό σταθμό container, ο λιμένας της Αγίας Πετρούπολης διαθέτει και επιβατηγό λιμάνι με τρεις τερματικούς σταθμούς κρουαζιέρας. Ο λιμένας παρέχει κάθε είδους υπηρεσίες για τους επιβάτες των πλοίων και για τους επισκέπτες, όπως άνετα σαλόνια, καταστήματα με σουβενίρ, καφετέριες, μηχανήματα αυτόματης πώλησης φαγητού και ποτού, ταξί, μηχανήματα ATM, κιόσκια ταχυδρομείων, κέντρο πληροφοριών και καταστήματα Duty Free.

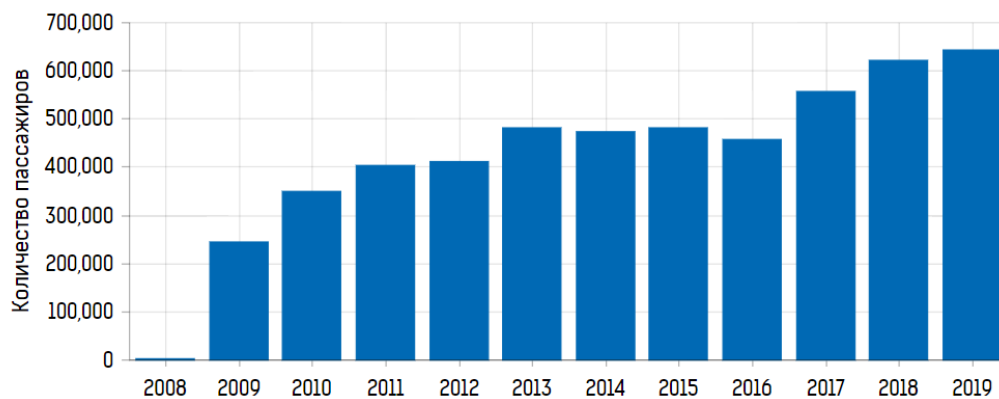
Στην επικράτεια του λιμένα επιβατών της Αγίας Πετρούπολης έχει δημιουργηθεί χώρος προσγείωσης του ελικοπτέρου Marine Facade. Εκεί επιτρέπεται η λήψη ελικοπτέρων διαφόρων τύπων, βάρους έως 13 τόνων, σε ετήσια βάση. Παράλληλα, μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να οργανώσει αεροπορικές εκδρομές στα αξιοθέατα της Αγίας Πετρούπολης ή ακόμα και να χρησιμοποιηθεί για επαγγελματικά ταξίδια.

Τα τελευταία χρόνια τόσο η κίνηση των επιβατών όσο και των πλοίων έχει αυξηθεί βαθμιαία, γεγονός που διαφαίνεται και στα παρακάτω Διάγραμμα 1: Ποσότητα Επιβατών ανά έτος & Διάγραμμα 2: Αριθμός Πλοίων ανά έτος, στα οποία απεικονίζονται συνολικά τα έτη 2008-2019.

Τα έτη 2014-2016 παρατηρείται σταθερή πορεία των επιβατών αλλά μείωση στην κίνηση των πλοίων. Οι ρυθμοί επανέρχονται από το έτος 2017 χάριν

στην νέα υποδομή του λιμένα, η οποία πλέον μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη διεξαγωγή επιχειρηματικών συναντήσεων, συνεδρίων και άλλων, με την παροχή ειδικών χώρων στάθμευσης για λεωφορεία και αυτοκίνητα, με την ενοικίαση αιθουσών συνεδρίων ή και την ενοικίαση γραφείων. Στην επικράτεια του λιμένα, υπάρχουν παράλληλα και αθλητικές εγκαταστάσεις και ψυχαγωγικό συγκρότημα, των οποίων η λειτουργία ξεκίνησε το 2019. Οι επισκέπτες μπορούν να ασχοληθούν με αθλήματα όπως ποδόσφαιρο, βόλεϊ, μπάσκετ, τένις, χόκεϊ, πατινάζ αλλά και να απολαύσουν την σάουνα. (Пассажирский Порт)

Διάγραμμα 1: Ποσότητα Επιβατών ανά έτος («Μορσκοϊ, 2015)



Διάγραμμα 2: Αριθμός Πλοίων ανά έτος («Μορσκοϊ, 2015)



2.3 Λιμένας Νοβοροσίσκ –Novorossiysk.

Ο όμιλος NCSP παρέχει υπηρεσίες μεταφόρτωσης για ένα ευρύ φάσμα προϊόντων, όπως υγρό φορτίο, γενικό φορτίο, χύμα φορτίο, container, ro-ro, βοηθητικό στόλο και επισκευή πλοίων είτε αυτή αφορά κάποια προγραμματισμένη επισκευή είτε επείγουσα είτε απλή επιθεώρηση. («ΗΜΤΠ», 2020) Ο βοηθητικός στόλος περιλαμβάνει ρυμουλκά, ανεφοδιασμό σκαφών, επιβατικά σκάφη, στόλο που χρησιμοποιείται για οικολογικό σκοπό και τέλος πυροσβεστικά πλοία.

Το γενικό φορτίο διαχωρίζεται σε σιδηρούχα και μη σιδηρούχα μέταλλα, μεγάλες σακούλες, φορτίο σε παλέτες, φορτίο σε κουτιά, φορτίο σε σακούλες, αλλοιώσιμο φορτίο, χαρτί, μηχανήματα, εξοπλισμός, υπερμεγέθη φορτία, των οποίων η μεταφόρτωση πραγματοποιείται στους ακόλουθους τερματικούς σταθμούς: PJSC "NCSP" , JSC "NSRZ" , JSC "NLE" , LLC "BalticStevedoringCompany". Όσον αφορά το χύδην φορτίο περιλαμβάνει: σιδηρομετάλλευμα, άνθρακα, χημικά φορτία, φορτίο σιτηρών, ζάχαρη, τσιμέντο και η μεταφόρτωση πραγματοποιείται μέσω των ακόλουθων τερματικών: PJSC "NCSP" , JSC "NSRZ". Η μεταφόρτωση του υγρού

φορτίου, δηλαδή λάδι και προϊόντα λαδιού, πραγματοποιείται μέσω των τερματικών: PJSC "NCSP" και LLC "IPP" .

Πιο συγκεκριμένα, στον τερματικό JSC "NOVOROSLESEXPORТ" , διεξάγονται υπηρεσίες όπως:

- εξαγωγή/εισαγωγή φορτίων σε τυποποιημένα θαλάσσια εμπορευματοκιβώτια.
- αποστολή φορτίου με ενδομεταφορές σε θαλάσσιο εμπορευματοκιβώτιο.
- Μη τυπική αποστολή \ υψηλό μεγέθους φορτίου.
- συγκέντρωση και αποθήκευση όλων των τύπων γεμάτων (συμπεριλαμβανομένου του ψαριού) και άδειων δοχείων.
- φόρτωση φορτίου σε αμπάρια. (JSC "NOVOROSLESEXPORТ ")

2.4Λιμένας Καλίνινγκραντ – Kaliningrad.

Το Καλίνινγκραντ Sea Commercial Port όντας η μεγαλύτερη επιχείρηση στο δυτικότερο λιμάνι στη Βαλτική Θάλασσα, προσφέρει πλήρες φάσμα υπηρεσιών. Με τη βοήθεια εμπορευματικών και προωθητικών εταιρειών, με τις οποίες συνεργάζεται, ο λιμένας είναι ικανός να αναλάβει τη μεταφορά εμπορευμάτων από τον αποστολέα προς τον παραλήπτη καθώς και την αγκυροβόληση πλοίων στο λιμάνι. (РОСМОРΠОРТ)

Οι κύριες υπηρεσίες του είναι :

1. εργασίες φόρτωσης-εκφόρτωσης
2. αποθήκευση και αποστολή εμπορευματικών μεταφορών μέσω σιδηροδρομικών και αυτοκινήτων
3. ρυμούλκηση φορτίου και συνοδεία για ελιγμούς σε κανάλια και λιμάνια
4. εργασίες ελλιμενισμού
5. παροχή ηλεκτρικού ρεύματος
6. υπηρεσίες τηλεφωνίας και επικοινωνίας INTERNET
7. μίσθωση χώρων γραφείων και αποθηκών
8. κατασκευή και επισκευή αγκυροβολίων, χώρων φορτίου,
9. επισκευή και συντήρηση σιδηροδρομικών γραμμών και γερανών

Επιπλέον, στους πελάτες και στους επενδυτές του λιμανιού παρέχονται φορολογικές και τελωνειακές παροχές που προβλέπονται από τον νόμο της Ρωσίας "Για την Ειδική Οικονομική Ζώνη της Περιφέρειας Καλίνινγκραντ". («Калининградский морской торговый порт» (ΑΟ «ΚΜΤΠ»)) Αξίζει να αναφερθεί ότι εκτός από το ευρύ φάσμα υπηρεσιών που παρέχει ο συγκεκριμένος λιμένας, χειρίζεται κάθε είδους φορτίο με γνωστότερα τα παρακάτω:

- σιδηρούχα και μη σιδηρούχα μέταλλα
- οχήματα και φορτία σε ρυμουλκούμενα τροχού
- φορτίο ψύξης (ψάρι, κρέας κ.λπ.)
- γενικό φορτίο
- φορτίο ξυλείας (κόντρα πλακέ κ.λπ.)
- υγρό φορτίο (μαζούτ)
- φορτίο σιτηρών
- χύδην φορτίο (οπτάνθρακας, άνθρακας, χυτοσίδηρος, παλιοσίδερα, σιδηρούχα κράματα, ορυκτά δομικά υλικά κ.λπ.)

2.5 Λιμένας Αρχάγγελσκ – Arkhangelsk.

Ο λιμένας του Αρχάγγελσκ, εκτελεί βάσει συμβάσεων και συμφωνιών, τις παρακάτω υπηρεσίες, οι οποίες είναι επί πληρωμή: (Архангельский морской торговый порт)

1. Φόρτωση, εκφόρτωση / συμπεριλαμβανομένου του διαχωρισμού, στερέωσης - αποσφράγισης φορτίου. Τα αγαθά προς μεταφόρτωση είναι τα παρακάτω: κυτταρίνη, χαρτόνι, μέταλλα, ξυλεία. εμπορευματοκιβώτια, βαρύς εξοπλισμός και χύδην φορτίο.
2. Καθαρισμός αμπαριών μετά την εκφόρτωση.
3. Υπηρεσίες μεταφοράς και αποστολής.
4. Αποθήκευση εμπορευμάτων.
5. Μεταφόρτωση εμπορευμάτων σε θαλάσσιες μεταφορές από άλλα είδη μεταφοράς και αντίστροφα.
6. Εξυπηρέτηση επιβατικών και άλλων σκαφών κατόπιν συμφωνίας .

7. Για την εκτέλεση αυτών των εργασιών, το λιμάνι χρησιμοποιεί εξειδικευμένα συγκροτήματα, τερματικούς σταθμούς και θέσεις ελλιμενισμού με καλυμμένες αποθήκες.
8. Φόρτωση και εκφόρτωση σκαφών στους δρόμους.
9. Η εκφόρτωση πλοίων με φορτίο ψύξης, σιτηρά και χύμα ακατέργαστη ζάχαρη και άλλο φορτίο που δεν υπόκειται σε αποθήκευση στο λιμάνι, πραγματοποιείται σύμφωνα με την άμεση επιλογή δηλαδή είτε πλοίο-βαγόνι, είτε πλοίο-μηχανοκίνητο όχημα είτε πλοίο-πλοίο.
10. Τα επικίνδυνα εμπορεύματα διακινούνται από το λιμάνι σύμφωνα με τους κανόνες του RID κατόπιν συμφωνίας.
11. Ανεφοδιασμός καυσίμων με υγρά καύσιμα.
12. Παροχή νερού για πλοία.
13. Αφαίρεση υδροσυλλεκτών, έρματος, κοπράνων, απομάκρυνση σκουπιδιών.
14. Παροχή ρυμουλκών για την παραγωγή ελλιμενισμού.
15. Προετοιμάζει τα έγγραφα του φορτίου για φορτωμένο / εκφορτωμένο φορτίο για λογαριασμό του πλοιοκτήτη.

Θα πρέπει να τονιστεί ότι οι συντελεστές τελών σύμφωνα με την νομοθεσία καθορίζονται και ανακοινώνονται από το λιμένα.

2.6 Λιμένας Πετροπαβλόφσκ-Καμτσάτσκι - Petropavlovsk-Kamchatsky.

Ο λιμένας Petropavlovsk-Kamchatsky παρέχει όπως και οι περισσότεροι λιμένες, μία σειρά από σημαντικές υπηρεσίες. Αυτές παρέχονται αφενός επί πληρωμή και αφετέρου καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Οι υπηρεσίες αυτές είναι οι εξής: (АО «Петропавловск-Камчатский морской торговый порт»)

- I. Φόρτωση και εκφόρτωση πλοίων.
- II. Διαθέτει εξειδικευμένους χώρους μεταφόρτωσης με στεγασμένες αποθήκες και χώρους φορτίου: για φορτία χύδην και ξυλείας, παλιοσίδερα.
- III. Υπηρεσίες τελωνίου.
- IV. Εκφόρτωση πλοίων με φορτίο ψύξης, χύδην σιτηρά και άλλο φορτίο που δεν υπόκειται σε αποθήκευση στο λιμάνι πραγματοποιείται εξ ολοκλήρου

σύμφωνα με την άμεση επιλογή (πλοίο ψυκτικής αποθήκευσης, πλοίο μεταφοράς με κινητήρα, πλοίο μύλος, πλοίο-πλοίο).

- V. Παρέχει ύδρευση σε πλοία που βρίσκονται στο αγκυροβόλιο καθώς και την απομάκρυνση σκουπιδιών.
- VI. Παρέχει φορείς εκμετάλλευσης παράκτιων ελλιμενισμού για εργασίες πρόσδεσης.
- VII. Συντάσσει τα έγγραφα του φορτίου είτε για φορτωμένο είτε για εκφορτωμένο φορτίο.

Αξίζει να σημειωθεί κάπου εδώ ότι στην επικράτεια της Καμτσάτκα δημιουργήθηκε ο πρώτος τερματικός σταθμός ψαριών Alliance-Kamchatka, ο οποίος έχει σχεδιαστεί για να παρέχει ένα πλήρες φάσμα υπηρεσιών σε επιχειρήσεις αλιείας και επεξεργασίας ψαριών που δραστηριοποιούνται στην Επικράτεια της Καμτσάτκα.

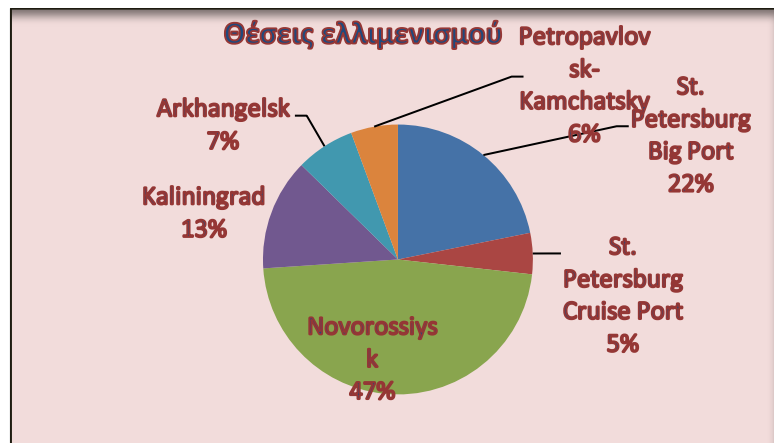
Το συγκρότημα, το οποίο είναι το μοναδικό στην περιοχή, παρέχει υπηρεσίες για τη συγκέντρωση, παράδοση, αποθήκευση, μεταφόρτωση, προετοιμασία και αποστολή ιχθύων στο Βλαδιβοστόκ για την μετέπειτα παράδοση αυτών στις κεντρικές περιοχές της Ρωσίας, καθώς και στα λιμάνια της Ιαπωνίας, της Κορέας, της Κίνας, ΗΠΑ και Ευρώπη σε ειδικές τιμές και δασμούς. (ΑΟ «Петропавловск-Камчатский морской торговый порт», 2017)

Στα παρακάτω διαγράμματα και πίνακες, γίνεται η αποτύπωση του συνόλου των υπηρεσιών και του εξοπλισμού που διαθέτει ο κάθε λιμένας. Ξεκινώντας από το

Διάγραμμα 3: Θέσεις Ελλιμενισμού στο οποίο βλέπουμε τις θέσεις ελλιμενισμού, διαπιστώνουμε ότι ο λιμένας Νοβοροσίσκ διαθέτει τις περισσότερες μιας που

η έκταση του λιμένα ξεπερνά τους υπόλοιπους και έπειτα σε δεύτερη θέση βρίσκεται ο λιμένας της Αγίας Πετρούπολης λόγω του ότι κατέχει και επιβατηγό λιμάνι και τερματικό container. Η αποτύπωση έγινε σε ποσοστό επιτις % για να είναι πιο κατανοητή η διαφορά που προκύπτει.

Διάγραμμα 3: Θέσεις Ελλιμενισμού



Στα

Διάγραμμα 4: Τόνοι / Πλωτός Γερανός και Διάγραμμα 5: Τόνοι / Γερανός Πύλης βλέπουμε τους γερανούς (πλωτούς και πύλης) οι οποίοι έχουν κατανεμηθεί ανάλογα με τη δυνατότητα ανύψωσης σε τόνους.

Εντύπωση προκαλεί το φαινόμενο ότι οι λιμένες Αγίας Πετρούπολης και Νοβοροσίσκ έχουν περισσότερους πλωτούς γερανούς έναντι γερανών πύλης, εν αντιθέσει με τον λιμένα του Αρχάνγκελσκ που συμβαίνει το αντίθετο. Για τους υπόλοιπους δύο λιμένες δεν διαφέρει σε μεγάλο βαθμό η ποσότητα γερανών πύλης και πλωτών.

Διάγραμμα 4: Τόνοι / Πλωτός Γερανός



Διάγραμμα 5: Τόνοι / Γερανός Πύλης



Ο

Πίνακας 1: Εξοπλισμός Λιμένων έχει ως στόχος να συγκεντρώσει οργανωτικά τον εξοπλισμό όλων των εξεταζόμενων λιμένων όσον αφορά τα ανυψωτικά και τους γερανούς κάθε κατηγορίας. Εκτός των λιμένων Καλίνινγκραντ και Αρχάνγκελσκ, οι υπόλοιποι τρεις λιμένες διαθέτουν ανυψωτικά μέχρι και άνω

των 100 τόνων αλλά και κάθε είδους γερανό είτε αυτός είναι σταθερός, είτε κινητός, είτε πλωτός. Η ποσότητα των εμπορευμάτων που διαχειρίζονται και το είδος αυτών, προϋποθέτει την ύπαρξη τέτοιου είδους γερανών με τόσο μεγάλη ανυψωτική δυνατότητα εν αντιθέσει με τους λιμένες Καλίνινγκραντ και Αρχάνγκελσκ, οι οποίοι στο μέλλον σκοπεύουν να επεκτείνουν στον εξοπλισμό τους με την πλαισίωση γερανών μεγαλύτερης ανυψωτικής ικανότητας.

Πίνακας 1: Εξοπλισμός Λιμένων

Ανυψωτικά & Γερανοί	100+ Τόνους Ανύψωσης	50-100 Τόνους Ανύψωσης	25-49 Τόνους Ανύψωσης	0-24 Τόνους Ανύψωσης	Σταθεροί Γερανοί	Κινητοί Γερανοί	Πλωτοί Γερανοί
St. Petersburg Big Port	X	X	X	X	X	X	X
Novorossiysk	X	X	X	X	X	X	X
Kaliningrad			X	X	X	X	X
Arkhangelsk		X		X	X	X	X
Petropavlovsk-Kamchatsky	X	X	X	X	X	X	X

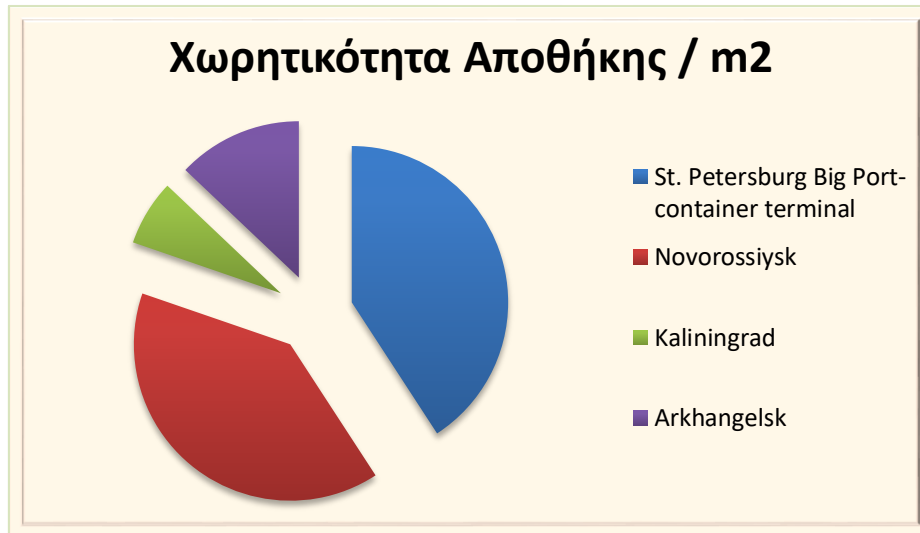
Πέραν του εξοπλισμού σε μηχανήματα, οι λιμένες διαθέτουν και άλλες υπηρεσίες όπως είναι της πλοήγησης των πλοίων και της αποθήκευσης των προϊόντων. Παρακολουθώντας τον Πίνακα 2: Υπηρεσία Πλοήγησης, διαπιστώνουμε ότι όλοι οι λιμένες, εκτός του Καλίνινγκραντ, διαθέτουν όλες

τις υπηρεσίες πλοήγησης και μέσα από αναζήτηση μάλιστα φάνηκε , ότι ο λιμένας της Αγίας Πετρούπολης αξιοποιεί στο μέγιστο βαθμό τις υπηρεσίες αυτές δεδομένου του τερματικού επιβατών που διαθέτει. Μάλιστα, την πρώτη θέση κατέχει εξίσου και στον τομέα της αποθήκευσης, αφού με βάση τα τετραγωνικά μέτρα όπως φαίνεται και από το Διάγραμμα 6: Χωρητικότητα αποθήκης / m², υπερτερεί έναντι των υπολοίπων.

Πίνακας 2: Υπηρεσία Πλοήγησης

Λιμένας	Υποχρεωτικό	Συμβουλευτικό	Διαθέσιμο
<i>St. Petersburg Big Port</i>	X	X	X
<i>Novorossiysk</i>	X	X	X
<i>Kaliningrad</i>	X	X	
<i>Arkhangelsk</i>	X	X	X
<i>Petropavlovsk-Kamchatsky</i>	X	X	X

Διάγραμμα 6: Χωρητικότητα αποθήκης / m²



Όπως ήδη έχει ειπωθεί, ο Λιμένας της Αγίας Πετρούπολης έχει την μεγαλύτερη χωρητικότητα αποθηκών σε τετραγωνικά μέτρα και σε δεύτερη θέση έρχεται ο λιμένας του Νοβοροσίσκ. Συγκρίνοντας τα διαγράμματα και τους πίνακες μεταξύ τους, είναι φανερό ότι ο λόγος που αυτοί οι δύο λιμένες είχαν επαρκή εξοπλισμό όσον αφορά τους γεραμούς και την ανυψωτική ικανότητα, είναι λόγω του ότι τα εμπορεύματα που καλούνται να χειριστούν υπερτερούν έναντι των άλλων. Ως συνέπεια αυτού, η χωρητικότητα των αποθηκών είναι λογικό να είναι μεγαλύτερη. Αυτό διαφαίνεται ξεκάθαρα και από το **Διάγραμμα 7 : Ημερήσια Διακίνηση Φορτίου / τόνος** όπου η ημερήσια διακίνηση του φορτίου του λιμένα της Αγίας Πετρούπολης σε τόνους είναι υψηλότερη.

Για τον μοναδικό λιμένα που δεν έχουμε κάποια πληροφορία, παρά την έρευνα, για την χωρητικότητα των αποθηκών σε m², είναι για τον λιμένα Πετροπάβλοφσκ – Καμτσάτσκι.

Παρ' όλα αυτά, κοιτώντας το **Διάγραμμα 7 : Ημερήσια Διακίνηση Φορτίου / τόνος** βλέπουμε ότι ο λιμένας αυτός έρχεται σε τρίτη θέση και αναλογιζόμενοι τον εξοπλισμό του λιμένα από το

Διάγραμμα 4: Τόννοι / Πλωτός Γερανός και **Διάγραμμα 5: Τόννοι / Γερανός Πύλης** είναι εύκολο να υποθέσουμε ότι η χωρητικότητα των αποθηκών θα είναι εξίσου μεγάλη.

Σε σύγκριση με τον λιμένα του Πετροπάβλοφσκ – Καμτσάτσκι, ο λιμένας Νοβοροσίσκ αν και κατέχει υψηλή χωρητικότητα αποθήκευσης, η διακίνηση φορτίου ημερησίως δεν είναι αρκετά υψηλή.

Εν κατακλείδι, κατανοούμε ότι ο όγκος του φορτίου αυτού θα πρέπει έστω και προσωρινά να αποθηκευτεί και αυτός είναι ο λόγος της αναγκαιότητας των αποθηκών.

Διάγραμμα 7 : Ημερήσια Διακίνηση Φορτίου / τόνος



Έχοντας κάνει αναφορά σε παρεχόμενες υπηρεσίες των λιμένων, δεν θα μπορούσε να παραλειφθεί ο Πίνακας 3: Προμήθειες Λιμένων που συγκεντρώνει τις προμήθειες των λιμένων προς τους χρήστες. Στα πλαίσια της σωστής και λειτουργικής εξυπηρέτησης αυτών, τους δίνεται η δυνατότητα προμηθευτούν τόσο τα απαραίτητα εφόδια όπως είναι τα τρόφιμα στην κατηγορία «Προμήθειες» του πίνακα, όσο και νερό, ηλεκτρική ενέργεια και καύσιμα.

Πίνακας 3: Προμήθειες Λιμένων

Υπηρεσίες	Προμήθειες	Καύσιμα	Φορτοεκφόρτωση	Νερό
St. Petersburg Big Port	X	X	X	X
Novorossiysk	X	X	X	X
Kaliningrad	X	X	X	X
Arkhangelsk	X	X	X	X
Petropavlovsk-Kamchatsky	X	X	X	X

2.7 Σύγκριση Υπηρεσιών των Ρωσικών Λιμένων

Ανάμεσα στα προαναφερθέντα ρωσικά λιμάνια, μπορούν να βρεθούν αρκετές ομοιότητες, καθώς και διαφορές στον τομέα των υπηρεσιών τους.

Σίγουρα με μία γρήγορη ματιά μπορούμε να αντιληφθούμε ότι και τα πέντε λιμάνια παρέχουν ένα πλούσιο φάσμα υπηρεσιών, οι οποίες είναι διαθέσιμες όλες τις ώρες και τις ημέρες του έτους και είναι επί πληρωμή. Για να γίνουν πλήρως κατανοητές οι ομοιότητες και οι διαφορές ωστόσο, παρακάτω επισημαίνονται σχετικοί πίνακες και διαγράμματα.

Τα είδη των τερματικών σταθμών των λιμένων είναι ποικίλα όπως μπορούμε να εξετάσουμε και στον Πίνακα 4: Τερματικοί Σταθμοί.. Σίγουρα πάντως, ο μοναδικός σταθμός που πλαισιώνεται πέραν των άλλων τερματικών σταθμών και με την κρουαζιέρα είναι ο επιβατικός τερματικός σταθμός της Αγίας Πετρούπολης όπως και ο λιμένας του Νοβοροσίσκ ασχολείται και με το RO-RO πέραν των υπολοίπων τερματικών που κατέχει.

Πίνακας 4: Τερματικοί Σταθμοί.

Λιμένας	Container	Κρουαζιέρα	Ro-ro	Βοηθητικό στόλο
Saint Petersburg	X	X		X
Novorossiysk	X		X	X
Kaliningrad	X			X
Arkhangelsk	X			X
Petropavlovsk-Kamchatsky	X			X

Πίνακας 5: Τύπος φορτίου.

Λιμένας	Ξηρό φορτίο	Φορτίο ψύξης	Επικίνδυνο φορτίο	Υγρό φορτίο	Χύδην φορτίο	Γενικό φορτίο (μέταλλα, σακούλες, παλέτες, μηχανήματα, χαρτί)	Ξυλεία
Saint Petersburg	X	X	X				
Novorossiysk				X	X	X	
Kaliningrad	X	X		X	X	X	X
Arkhangelsk		X	X		X	X	X
Petropavlovsk-Kamchatsky	X	X			X	X	X

Σύμφωνα με τον παραπάνω Πίνακας 5: Τύπος φορτίου, μπορούμε να διακρίνουμε τους τύπους των φορτίων που χειρίζονται οι λιμένες. Ο λιμένας του Καλίνινγκραντ ασχολείται με τους περισσότερους τύπους φορτίων, σε αντίθεση με τον λιμένα της Αγίας Πετρούπολης και του Νοβοροσίσκ. Εντύπωση μάλιστα προκαλεί το γεγονός ότι ο λιμένας της Αγίας Πετρούπολης είναι ο μόνος που δεν μεταχειρίζεται χύδην και γενικό φορτίο όπως σιδηρούχα και μη σιδηρούχα μέταλλα. Ταυτόχρονα, μόνο δύο από τα πέντε λιμάνια αναλαμβάνουν επικίνδυνο και υγρό φορτίο.

Στα συγκεκριμένα εμπορεύματα ο κάθε λιμένας αναλαμβάνει να πραγματοποιήσει μία σειρά από συγκεκριμένες υπηρεσίες που συγκεντρώθηκαν προς ευκολία του αναγνώστη στον Πίνακας 6: Υπηρεσίες φορτίου, όπως φορτοεκφόρτωση, αποθήκευση αυτών σε ανοιχτές ή κλειστές ειδικές αποθήκες, γέμισμα/ άδειασμα αμπαριών. Ο λιμένας που εφαρμόζει όλες τις αναγραφόμενες στον πίνακα υπηρεσίες, είναι ο Καλίνινγκραντ. Σε δεύτερη θέση έρχονται όλοι οι υπόλοιποι λιμένες εκτός του Νοβοροσίσκ που δεν πραγματοποιεί επισκευή αμπαριών και μεταφόρτωση εμπορευμάτων σε άλλα είδη μεταφοράς. Ο λιμένας του Νοβοροσίσκ για να πραγματοποιήσει τέτοιου είδους υπηρεσίες συνεργάζεται με εξειδικευμένες εταιρίες.

Πίνακας 6: Υπηρεσίες φορτίου.

Λιμένας	Φορτοεκφόρτωση γενικού φορτίου	Φορτοεκφόρτωση αμπαριών / κυτών	Επισκευή αμπαριών / κυτών	Μεταφ/ση εμπορευμάτων σε άλλα είδη μεταφοράς	Αποθ/ση Φορτίου
Saint Petersburg	X	X	X		X
Novorossiysk	X	X			X
Kaliningrad	X	X	X	X	X
Arkhangelsk	X	X		X	X
Petropavlovsk-Kamchatsky	X	X		X	X

Ανατρέχοντας στον πίνακα, παρατηρούμε ότι η πλειονότητα των υπηρεσιών του εκάστοτε φορτίου πραγματοποιείται και από τα πέντε λιμάνια. Παρόλα αυτά την επισκευή του φορτίου την αναλαμβάνουν μόνο οι λιμένες της Αγίας Πετρούπολης και του Καλίνινγκραντ. Στην αντίπερα όχθη, την μεταφόρτωση του εμπορεύματος σε άλλο είδος μεταφοράς πχ σιδηρόδρομους, δεν αναλαμβάνει ο λιμένας της Αγίας Πετρούπολης και του Νοβοροσίσκ.

Κοινό σημείο όλων των λιμένων είναι οι ηλεκτρονικές υπηρεσίες που παρέχουν στους χρήστες τους. Αυτές οι υπηρεσίες είναι οι εξής:

1. Ανταλλαγή εγγράφων
2. Επεξεργασία πληρεξούσιων
3. Υπηρεσία ηλεκτρονικής υπογραφής
4. Απομακρυσμένη παρακολούθηση εμπορευματοκιβωτίων
5. Σύστημα κρατήσεων
6. Παρακολούθηση τελωνειακής κατάστασης
7. Υποβολή αιτήσεων επιθεώρησης φορτίου

Κεφάλαιο 3^ο : Περιβάλλον & Ανάπτυξη.

3.1 Προστασία περιβάλλοντος.

Το περιβάλλον αποτελεί όχι μόνο το χώρο μέσα στον οποίο διαβιούν οι άνθρωποι, αλλά και το χώρο από τον οποίο αντλούν πολύτιμους πόρους για την καθημερινή τους δράση και φυσικά την επιβίωσή τους. Πολλοί θεωρούν το περιβάλλον σαν κάτι δεδομένο, που δεν θα αλλάξει με το πέρας των χρόνων και που καμία ανθρώπινη ενέργεια δεν μπορεί να καταστεί επιβλαβής για εκείνο. Η πίεση όμως που ασκείται στους πεπερασμένους πόρους της Γης αυξάνεται με πρωτοφανείς ρυθμούς ολοένα και περισσότερο τα τελευταία χρόνια. Ο κόσμος θα πρέπει να ευαισθητοποιηθεί, να εκπαιδευτεί και να μορφωθεί έχοντας ως απώτερο σκοπό την προστασία του και τη διαφύλαξη του. Διαφορετικά, οι μελλοντικές γενιές θα στερηθούν τη σπουδαία αυτή κληρονομιά τους.

Με τη σειρά του, ο κλάδος της ναυτιλίας, όπως και όλοι οι κλάδοι, θα πρέπει να δώσει τη δική του ξεχωριστή και ουσιαστική μάχη, να κρατήσει το περιβάλλον στο επίπεδο που ήταν πριν την ανθρώπινη παρέμβαση. Τα χημικά προϊόντα, όπως και τα απόβλητα, αποτελούν σημαντική συνιστώσα της καθημερινής μας ζωής. Για να μειωθεί λοιπόν η ατμοσφαιρική ρύπανση, θα πρέπει στον αντίποδα να αυξηθεί η οικολογική αγωγή και η ανάλογη αίσθηση ευθύνη.

Για τους παραπάνω λόγους, στην συνέχεια του κεφαλαίου θα αναλυθούν οι πέντε ρωσικοί λιμένες ως προς τη διαδικασία που ακολουθούν με σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος.

Εικόνα 8: Πετρελαιοκηλίδα στη Μαύρη Θάλασσα το 2020. (OIR.MOBI, 2020)



3.1.1 Λιμένας Αγίας Πετρούπολης.

Ο λιμένας "Sea Port of St. Petersburg" προσπαθώντας να καταλάβει μια βιώσιμη ηγετική θέση στον τομέα της υπερφόρτωσης των εμπορευμάτων στην αγορά των μεταφορών της Ρωσίας, γνωρίζει, ότι η επίτευξη αυτού του στρατηγικού στόχου δημιουργείται εξασφαλίζοντας παράλληλα την προστασία του περιβάλλοντος. Προκειμένου να διατηρήσει υψηλά τα περιβαλλοντικά πρότυπα και να διατηρήσει ένα ευνοϊκό περιβάλλον, η εταιρεία χρησιμοποιεί τις τελευταίες επιστημονικές και τεχνικές εξελίξεις για να μειώσει τον αντίκτυπο της επιχείρησης στο οικοσύστημα.

Η περιβαλλοντική πολιτική της διαμορφώνεται σύμφωνα με τη στρατηγική της εταιρείας. Βασικές αρχές της περιβαλλοντικής πολιτικής αυτής της εταιρίας είναι:

- Η λήψη μέτρων για τη διασφάλιση της περιβαλλοντικής ασφάλειας των εγκαταστάσεων και τη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον.
- Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της περιβαλλοντικής νομοθεσίας της Ρωσικής Ομοσπονδίας.

- Η χρήση των τελευταίων επιστημονικών και τεχνικών εξελίξεων στην κατασκευή, ανοικοδόμηση και λειτουργία των εγκαταστάσεων της εταιρείας.
- Η ορθολογική χρήση φυσικών πόρων και παραγόμενων αποβλήτων.
- Η εφαρμογή των μεθόδων ελέγχου και παρακολούθησης του περιβάλλοντος. (Ροσμορπορτ)

Με βάση τις αρχές της περιβαλλοντικής πολιτικής, η εταιρεία θέτει και τους απαραίτητους στόχους - προσδοκίες τόσο στον τερματικό σταθμό container όσο και στον επιβατικό σταθμό της Αγίας Πετρούπολης. Ένας από τους κυριότερους στόχους είναι να ελαχιστοποιήσει τις αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον κατά τη διάρκεια των εργασιών φόρτωσης και εκφόρτωσης και έπειτα να διασφαλίσει τα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος.

Θα μπορούσαμε να πούμε, ότι η εταιρεία εφαρμόζει ένα σύνολο μέτρων για την προστασία του ατμοσφαιρικού αέρα, της γης και των υδάτινων πόρων, αφού παρακολουθεί τη συμμόρφωση με τους κανόνες και τις απαιτήσεις της περιβαλλοντικής και υγειονομικής νομοθεσίας, την ποιότητα των επιφανειακών λυμάτων και του αέρα, τον όγκο των παραγόμενων αποβλήτων και τη συχνότητα της απομάκρυνσής τους και κατασκευάζει τοπικές εγκαταστάσεις επεξεργασίας.

Αξίζει να επισημανθεί ότι το έτος 2012, η εταιρεία ολοκλήρωσε τον εκσυγχρονισμό του συγκροτήματος παροχής θερμότητας του λιμένα, το οποίο κατέστησε δυνατή την εγκατάλειψη της χρήσης λεβήτων καυσίμου και τη μείωση των εκπομπών αέρα. Επιπλέον, οι τιμές των εκπομπών από πηγές που υπόκεινται σε έλεγχο δεν υπερβαίνουν τις τυπικές τιμές ΜΡΕ. (Μορσκοϊ Πορτ Σανκτ - Πετερδουργ) Είναι ευρύτατα διαδεδομένο μάλιστα το γεγονός ότι το έτος 2019 78,8 εκατομμύρια ρούβλια διατέθηκαν για μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος.

3.1.2 Λιμένας Νοβοροσίσκ.

Ο όμιλος NCSP κατά τη διάρκεια των δραστηριοτήτων του έχει σημαντικό αντίκτυπο στην κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη του Νοβοροσίσκ και της

Επικράτειας του Κράσνονταρ συνολικά. Βασιζόμενος στις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, προσπαθεί να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των διεθνών προτύπων.

Η NCSP, ως το μεγαλύτερο stevedore που παρέχει ένα πλήρες φάσμα υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένης της μεταφόρτωσης πετρελαίου και προϊόντων πετρελαίου, χύδην, υγρού, γενικού φορτίου και εμπορευματοκιβωτίων, λαμβάνει όλα τα απαραίτητα μέτρα για την πρόληψη ατυχημάτων και τραυματισμών στις εγκαταστάσεις, διασφαλίζοντας έτσι την αποτελεσματική χρήση των ενεργειακών πόρων. (ΗΜΤΠ)

Για τους λόγους αυτούς, έχουν καθοριστεί οι παρακάτω αρχές / υποχρεώσεις:

- I. Συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της νομοθεσίας της Ρωσικής Ομοσπονδίας στον τομέα της βιομηχανικής και περιβαλλοντικής ασφάλειας, της προστασίας της εργασίας, της χρήσης ενεργειακών πόρων και της ενεργειακής απόδοσης.
- II. Ορθολογική χρήση των ενεργειακών πόρων που καταναλώνονται.
- III. Εφαρμογή μέτρων παρακολούθησης και προστασίας του περιβάλλοντος και πρόληψης της ρύπανσης του.
- IV. Ενημέρωση όλου του προσωπικού για τις δραστηριότητες της επιχείρησης στον τομέα της βιομηχανικής και περιβαλλοντικής ασφάλειας, της προστασίας της εργασίας, της ενεργειακής απόδοσης.

3.1.3 Λιμένας Καλίνινγκραντ.

Η περιβαλλοντική πολιτική της KSCP JSC επικεντρώνεται σαφώς στη διασφάλιση της ορθολογικής χρήσης των φυσικών πόρων. Οι κύριες αρχές της περιβαλλοντικής πολιτικής της JSC "KSCP" είναι: « η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της ρωσικής νομοθεσίας, των προτύπων και κανόνων στον τομέα της διαχείρισης της φύσης, της προστασίας του περιβάλλοντος και της περιβαλλοντικής ασφάλειας.» Παράλληλα βασική αρχή της εταιρείας είναι η μείωση των αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον, η μείωση των εκπομπών στο περιβάλλον και τα απόβλητα.

Η JSC "ΚΜΤΡ" διεξάγει συνεχώς βιομηχανικό έλεγχο των εκπομπών ρύπων στην ατμόσφαιρα, καθώς και της απόρριψης στο υδάτινο σώμα που σχηματίζονται κατά τη διάρκεια των δραστηριοτήτων της. Η έγκαιρη απομάκρυνση των παραγόμενων αποβλήτων, ο συνεχής έλεγχος των απορριμμάτων, η συμμόρφωση με τα υγειονομικά και περιβαλλοντικά πρότυπα και τις απαιτήσεις της νομοθεσίας της Ρωσικής Ομοσπονδίας, αποκλείουν την πιθανότητα ρύπανσης της περιοχής του λιμανιού και ταυτόχρονα της ρύπανσης του περιβάλλοντος.

Κάθε χρόνο, η επιχείρηση εγκρίνει σχέδια για όλα τα μέτρα της περιβαλλοντικής προστασίας, συμπεριλαμβανομένης της προστασίας του ατμοσφαιρικού αέρα και των υδάτινων πόρων, καθώς και την αύξηση των προσόντων και του επιπέδου γνώσεων των υπαλλήλων σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος.

Η διοίκηση της KSCP JSC δίνει εξέχουσα σημασία στα θέματα προστασίας του περιβάλλοντος, αφού η σωστή επίλυσή τους αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κρίκους στην επιτυχημένη δραστηριότητα της εταιρείας. («Калининградский морской торговый порт»)

3.1.4 Λιμένας Αρχάγγελσκ.

Ο λιμένας του Αρχάγγελσκ ή αλλιώς του Αρχάγγελου, όπως και όλοι οι λιμένες, έχει θέσει κάποιους βασικούς κανονισμούς που έχουν ως στόχο τη διασφάλιση της περιβαλλοντικής ασφάλειας. Οι κανονισμοί αυτοί αφορούν και τα πλοία, των οποίων ο σημαντικότερος στόχος είναι να μην απορρίπτουν λύματα στη θάλασσα. Με εξαίρεση ένα απομακρυσμένο τμήμα της υδάτινης περιοχής του συγκεκριμένου λιμένα, η συλλογή των απορριμμάτων που παράγονται από πλοία πραγματοποιείται από τέσσερις οργανισμούς, έτσι ώστε να διεκπεραιώνεται η διαδικασία υπο πλήρη έλεγχο και οργάνωση.

Συνοπτικά θα μπορούσαμε να αναφερθούμε στα παρακάτω κύρια καθήκοντα του Αρχάγγελσκ στον τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος:

- I. Μείωση των αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον που προκύπτουν κατά τη διάρκεια των δραστηριοτήτων.
- II. Συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της περιβαλλοντικής νομοθεσίας και των προτύπων περιβαλλοντικής ποιότητας.
- III. Βιομηχανικός περιβαλλοντικός έλεγχος για την εφαρμογή μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος που εφαρμόζει ο λιμένας.

Το σύνολο αυτών των αρχών αναφέρονται μάλιστα αναλυτικά σε επίσημο κανονισμό που έχει εκδώσει ο λιμένας. Μέσω αυτού διασφαλίζεται ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες και οι αντιπρόσωποί τους ενημερώνονται για αυτό το Σχέδιο και για τις λεπτομέρειες σχετικά με τις διαδικασίες παράδοσης απορριμμάτων και τις εγκαταστάσεις υποδοχής στο λιμάνι. Οι υπάλληλοι του λιμένα του Αρχάγγελσκ που ασχολούνται με αυτόν τον τομέα, έχουν την απαραίτητη εξειδικευμένη εκπαίδευση στην ειδικότητα "προστασία του περιβάλλοντος και ορθολογική χρήση φυσικών πόρων" και την απαραίτητη εργασιακή εμπειρία τουλάχιστον 3 χρόνια. (Ροσμορπορτ) Το σχέδιο μάλιστα, μετά από έγκριση από τον Λιμενάρχη, είναι διαθέσιμο για δωρεάν προβολή στην επίσημη ιστοσελίδα του λιμένα. (Арктики», 2021)

Το συνολικό κόστος του λιμένα Αρχάγγελσκ για την εφαρμογή μέτρων περιβαλλοντικής προστασίας το 2020, συμπεριλαμβανομένων των πληρωμών για αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, ανήλθε σε 5,8 εκατομμύρια ρούβλια. (Ροσμορπορτ)

3.1.5 Λιμένας Πετροπαβλόφσκ-Καμτσάτσκι.

Ο λιμένας Πετροπάβλοφσκ – Καμτσάτσκι έχει λάβει τα απαραίτητα μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος. Συγκεκριμένα, θεωρεί ότι ο βιομηχανικός περιβαλλοντικός έλεγχος είναι ένα σύνολο μέτρων, σκοπός των οποίων είναι:

- Ο έλεγχος της επιρροής των οικονομικών δραστηριοτήτων στην κατάσταση του συναφούς περιβάλλοντος.

- Ο έλεγχος του όγκου των ρύπων που εισέρχονται στο περιβάλλον.
- Η οργάνωση του τμήματος εσωτερικού ελέγχου με τη συμμετοχή υπαλλήλων
- Η οργάνωση των παρατηρήσεων της κατάστασης και των αλλαγών που λαμβάνουν χώρα στο περιβάλλον.

Οι επιχειρήσεις υποχρεούνται να αναπτύξουν ένα πρόγραμμα περιβαλλοντικού ελέγχου και να διενεργούν βιομηχανικό περιβαλλοντικό έλεγχο σύμφωνα με τις καθιερωμένες απαιτήσεις, καθώς και να τεκμηριώνουν όλες τις συλλεγόμενες πληροφορίες.

Το πρόγραμμα βιομηχανικού περιβαλλοντικού ελέγχου περιέχει πληροφορίες:

- σχετικά με την απογραφή των εκπομπών ρύπων στην ατμόσφαιρα.
- σχετικά με την απογραφή των απορρίψεων ρύπων στο περιβάλλον.
- σχετικά με την απογραφή των απορριμμάτων.
- σχετικά με τη συχνότητα και τις μεθόδους εφαρμογής του βιομηχανικού περιβαλλοντικού ελέγχου, τις τοποθεσίες δειγματοληψίας και τις τεχνικές μέτρησης (μέθοδοι). Οι ειδικοί της JSC "PKMTP" έχουν αναπτύξει ένα πρόγραμμα βιομηχανικού περιβαλλοντικού ελέγχου, σύμφωνα με το οποίο πραγματοποιείται ο έλεγχος παραγωγής.
- Οι πληροφορίες παρέχονται σε δικά τους και (ή) εμπλεκόμενα εργαστήρια δοκιμών (κέντρα), διαπιστευμένα σύμφωνα με τη νομοθεσία της Ρωσικής Ομοσπονδίας σχετικά με τη διαπίστευση στο εθνικό σύστημα διαπίστευσης.
- Ταυτόχρονα, έχουν ληφθεί μέτρα που στοχεύουν στη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων στο θαλάσσιο περιβάλλον. Προκειμένου να μειωθούν οι αρνητικές επιπτώσεις στο υδάτινο σώμα, στις όχθες του οποίου βρίσκονται οι εγκαταστάσεις του λιμένα, και στο οποίο απορρίπτονται λύματα, η εταιρεία έχει αναπτύξει ένα σύνολο μέτρων προστασίας του νερού και μέτρα για την προστασία των υδάτινων βιολογικών πόρων, που πραγματοποιείται στο πλαίσιο του βιομηχανικού περιβαλλοντικού ελέγχου.

Το σύνολο των μέτρων για την προστασία του υδατικού συστήματος περιλαμβάνει επίσης μέτρα για τον έλεγχο του όγκου και της ποιότητας των απορριπτόμενων λυμάτων. Αυτές οι δραστηριότητες περιλαμβάνουν:

- εφαρμογή τακτικής καταγραφής του όγκου των απορριπτόμενων λυμάτων με χρήση εξοπλισμού ελέγχου και μέτρησης.
- Πρόληψη της απόρριψης λυμάτων.
- εφαρμογή τακτικού (τριμηνιαίου) εργαστηριακού ελέγχου της ποιότητας των απορριπτόμενων λυμάτων.
- εφαρμογή τακτικού εργαστηριακού ελέγχου της ποιότητας των φυσικών υδάτων.

Μελετώντας για την προστασία του περιβάλλοντος στο συγκεκριμένο λιμένα, είναι εύκολο κανείς να διαπιστώσει και να καταγράψει τα κυριότερα μέτρα πρόληψης, που πιστά προσπαθεί να ακολουθήσει πίσω από κάθε βήμα του. Αυτά είναι τα εξής:

- Η διασφάλιση της έγκαιρης σύναψης συμβάσεων για τη μεταφορά όλων των τύπων παραγόμενων αποβλήτων.
- Η πρόληψη αποτέφρωσης ή ανάφλεξης απορριμμάτων στην επικράτεια του λιμένα.
- Η συμμόρφωση με τη συχνότητα απομάκρυνσης απορριμμάτων από την επικράτεια του λιμένα.
- Η διασφάλιση της μεταφοράς αποβλήτων που ανήκουν στις κατηγορίες που προκαλούν κινδύνους για το περιβάλλον, μόνο σε εξειδικευμένους οργανισμούς που διαθέτουν τις κατάλληλες άδειες.
- Η πρόληψη υπερχείλισης δεξαμενών αποθήκευσης.
- Η υλοποίηση της ημερολογιακής καταχώρισης της διακίνησης όλων των τύπων απορριμμάτων. (ООО «Эколого-информационный центр», 2021)

3.1.6 Σύγκριση Περιβαλλοντικών Συνθηκών - Ομοιότητες & Διαφορές

Εξετάζοντας την παραπάνω ενότητα της υπάρχουσας εργασίας και αναλύοντας ξεχωριστά το κάθε λιμάνι και τον τρόπο δράσης του στα

περιβαλλοντικά ζητήματα, προκύπτουν ομοιότητες, οι οποίες απεικονίζονται και στον Πίνακα 7: Πίνακας συγκέντρωσης ομοιοτήτων. Με μία πρώτη ματιά είναι εύκολο βέβαια κανείς να εστιάσει στο γεγονός ότι η συμμετοχή του προσωπικού σε εκπαιδευτικές δράσεις δεν λαμβάνει χώρα μόνο στην περίπτωση του λιμένος Αγίας Πετρούπολης και Καλίνινγκραντ, δημιουργώντας την ψευδαίσθηση της κατωτερότητας έναντι των υπολοίπων.

Η σημαντικότητα των ομοιοτήτων αυτών μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι κοινός στόχος είναι η διατήρηση των υψηλών περιβαλλοντικών προτύπων και φυσικά η μείωση του αντίκτυπου στο οικοσύστημα. Για μερικά από τα συγκεκριμένα λιμάνια, μας βοηθούν στατιστικά δεδομένα και οικονομικά στοιχεία που αναγράφονται στην επίσημη στο σελίδα τους στο internet και κρίθηκε αναγκαίο να τα επισυνάψουμε. (CONTINER TERMINAL SAINT-PETERSBURG CJSC (CTSP))

Πίνακας 7: Πίνακας συγκέντρωσης ομοιοτήτων

Λιμένας	Λήψη μέτρων	Συμμόρφωση με Νομοθεσία	Χρήση τεχν/κών εξελίξεων	Συνεχής παρακολούθηση περιβάλλοντος	Ενημέρωση προσωπικού	Συμμετοχή εκπαιδευτικές δράσεις
Saint Petersburg	X	X	X	X	X	
Novorossiysk	X	X	X	X	X	X
Kaliningrad	X	X	X	X	X	
Arkhangelsk	X	X	X	X	X	X
Petropavlovsk-Kamchatsky	X	X	X	X	X	X

Πέραν των κοινών στοιχείων των λιμένων ως προς την δράση τους για τη διαφύλαξη του οικοσυστήματος, ο κάθε ένας από αυτούς προβαίνει και σε συμπληρωματικές δράσεις. Όπως ήδη αναφέρθηκε στην προηγούμενη ενότητα, στην επίσημη ιστοσελίδα τους αναφέρονται οι δαπάνες που καταβάλλει ο κάθε λιμένας. Οικονομικά στοιχεία δεν βρέθηκαν για τους λιμένες Καλίνινγκραντ και Πετροπάβλοφσκ – Καμτσάτσκι.

Ο λιμένας της Αγίας Πετρούπολης το έτος 2018 διέθεσε 21,6 εκατομμύρια ρούβλια για την υλοποίηση του περιβαλλοντικού προγράμματος, Το 2019 διέθεσε 78,8 εκατομμύρια ρούβλια και το 2021 περισσότερα από 21 εκατομμύρια ρούβλια. Ο λιμένας του Νοβοροσίσκ για την προστασία του περιβάλλοντος το 2018 κατέβαλε 123 εκατομμύρια ρούβλια, ενώ το συνολικό κόστος του Αρχάγγελσκ για την εφαρμογή μέτρων περιβαλλοντικής προστασίας το 2020, συμπεριλαμβανομένων των πληρωμών για αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, ανήλθε σε 5,8 εκατομμύρια ρούβλια.

Παράλληλες ενέργειες με αυτές που αναγράφονται στον πίνακα 4 είναι οι εξής:

Λιμένας Αγίας Πετρούπολης:

1. η εταιρεία αγόρασε και έθεσε εν μέρει σε λειτουργία ένα τοπικό σύστημα καταστολής σκόνης στα πλοία
2. Ανακατασκευάστηκαν τα δίκτυα σωλήνων αποχέτευσης όμβριων και ακαθάρτων
3. Αυξήθηκε η χρηματοδότηση για δραστηριότητες επεξεργασίας λυμάτων (CONTAINER TERMINAL SAINT-PETERSBURG CJSC (CTSP))

Λιμένας Νοβοροσίσκ:

1. Πραγματοποιούνται ετησίως περισσότερες από 10 δημόσιες ακροάσεις με κύριο θέμα τους την προστασία του περιβάλλοντος και την συνεχή παρακολούθηση των αρνητικών επιπτώσεων. (JSC "NOVOROSLESEXPORT")

Λιμένας Αρχάνγκελσκ

1. Στις 16 Μαΐου 2019, πραγματοποιήθηκε στο Μούρμανσκ συνάντηση για την Οικολογία και την Προστασία του Περιβάλλοντος με θέμα την εισαγωγή των βέλτιστων διαθέσιμων τεχνολογιών «Μείωση των εκπομπών ρύπων, απορρίψεις ρύπων κατά την αποθήκευση και αποθήκευση αγαθών (φορτίων)».
2. Το 2018, αγοράστηκε μια μονάδα καταστολής σκόνης. (Арктики», 2021)

Μελετώντας τον πίνακα συγκέντρωσης ομοιοτήτων, καθώς και τις συμπληρωματικές ενέργειες τις οποίες ακολουθεί ενεργά ο εκάστοτε λιμένας, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι οι λιμένες Νοβοροσίσκ, Αρχάγγελσκ, Πετροπάβλοφσκ - Καμτσάτσκι διαθέτουν πλήρες σχέδιο για την προστασία του περιβάλλοντος, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι ο λιμένας της Αγίας Πετρούπολης και του Καλίνινγκραντ δεν εφαρμόζουν σωστά και δεν παρακολουθούν εις βάθος την πορεία του οικοσυστήματος. Μάλιστα αναζητώντας πληροφορίες στο διαδίκτυο και ερευνώντας τα συγκεκριμένα δύο λιμάνια, βλέπουμε πως ο λιμένας της Αγίας Πετρούπολης παρουσιάζει το κόστος υλοποίησης των σχεδίων του με πλήρη σαφήνεια για κάθε έτος, σε αντίθεση με τον λιμένα του Καλίνινγκραντ και το Πετροπάβλοφσκ – Καμτσάτσκι που δεν επισυνάπτουν τέτοια οικονομικά στοιχεία αλλά ούτε και συγκεκριμένες δράσεις προς το μείζων σημασίας ζήτημα αυτό.

3.2 Master Plan.

Η δημιουργία του master plan στις λιμενικές εγκαταστάσεις δεν γίνεται μόνο προς όφελος των περιφερειακών και τοπικών. Είναι φανερό ότι η διαδικασία δημιουργίας αυτού θα ωφελήσει το ίδιο το λιμάνι με διάφορους τρόπους:

- Η συνεργασία με τοπικούς και περιφερειακούς φορείς θα επιτρέψει την ενσωμάτωση της ανάπτυξης των λιμένων σε διάφορα επίπεδα χωροταξικού σχεδιασμού και θα συμβάλει στην εξασφάλιση της συμμετοχής αυτών.
- Η ενημέρωση των τοπικών ενδιαφερομένων για την επιχειρηματική κατεύθυνση του λιμένα θα βοηθήσει το λιμάνι να οικοδομήσει καλές εργασιακές σχέσεις.
- Η σαφήνεια και η διαφάνεια σχετικά με της προβλέψεις της ζήτησης και τα σχέδια επέκτασης θα αυξήσει το προφίλ του λιμανιού.
- Η στρατηγική εξέταση των μελλοντικών εξελίξεων θα μειώσει τον χρόνο παράδοσης για μεμονωμένα έργα.

Αυτό που δεν προορίζεται για το master plan, είναι να χαρακτηρίζεται ως άκαμπτο. Τα λιμάνια λειτουργούν σε έναν δυναμικό εμπορικό κόσμο και είναι σημαντικό να έχουν την ευελιξία να προσαρμόζονται στα μεταβαλλόμενα πρότυπα ζήτησης και στις ανταγωνιστικές ευκαιρίες. Ως εκ τούτου, το σχέδιο

θα πρέπει να παρουσιάζει την μέγιστη προσαρμοστικότητα που θα απέχει από την αδικαιολόγητη γραφειοκρατία.

Οι κύριοι στόχοι των master plan στις λιμενικές εγκαταστάσεις είναι:

- Η αποσαφήνιση του στρατηγικού σχεδιασμού του λιμανιού για μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα.
- Να βοηθούν τους περιφερειακούς και τοπικούς φορείς σχεδιασμού και τους παρόχους δικτύων μεταφορών.
- Η προετοιμασία και η αναθεώρηση των δικών τους αναπτυξιακών στρατηγικών· και η ενημέρωση των χρηστών του λιμανιού, των υπαλλήλων και των τοπικών κοινωνιών για το πώς μπορεί το λιμάνι να αναπτυχτεί τα επόμενα χρόνια.
- Ποια περιβαλλοντικά μέτρα θα ληφθούν για να διασφαλιστεί ότι όχι μόνο θα μετριαστούν οι δυσμενείς επιπτώσεις, αλλά στο μέτρο του δυνατού το λιμάνι συμβάλλει θετικά στο περιβάλλον.
- Πώς θα ζητηθεί η γνώμη των ανθρώπων - τόσο εντός της ίδιας της διαδικασίας κύριου σχεδιασμού όσο και πέραν αυτής.
- Πώς τα αναπτυξιακά σχέδια του λιμανιού ενσωματώνουν, υποστηρίζουν και ενημερώνουν το περιφερειακό και τοπικό πλαίσιο της οικονομικής πολιτικής, των μεταφορών και του σχεδιασμού ως αποτέλεσμα στενής σχέσης με τοπικούς και περιφερειακούς φορείς σχεδιασμού κατά την παραγωγή του γενικού σχεδίου. (Port Technology, 2011)

Μελετώντας τη διαδικασία δημιουργίας ενός master plan και τα πλεονεκτήματά του, είναι εύκολο να συμπεραθεί πως τα μεγάλα λιμάνια - σε γενικές γραμμές, που διακινούν περισσότερους από 1 εκατομμύριο τόνους ετησίως - θα βρουν εύκολα τα πλεονεκτήματά ενός τέτοιου σχεδίου. Τα μικρότερα λιμάνια με μέτριες φιλοδοξίες ανάπτυξης, μπορεί να θεωρούν ότι η κλίμακα της προβλεπόμενης ανάπτυξης τους δεν δικαιολογεί τους διαχειριστικούς πόρους που απαιτούνται για την παραγωγή ενός καλού master plan. Και στις δύο όμως περιπτώσεις υπάρχουν και εξαιρέσεις. Επομένως, είναι σημαντικό να θυμόμαστε ότι κάθε τέτοιο σχέδιο θα είναι διαφορετικό ανάλογα με το μέγεθος του λιμανιού και την έκταση των σχεδίων για μελλοντική ανάπτυξη. Τα λιμάνια θα πρέπει να διαφοροποιούν το εύρος του

σχεδίου τους σύμφωνα με αυτούς τους παράγοντες. (DepartmentforTransport,
2008)

Εικόνα 9: Master planning for priority ports. (Port Technology, 2011)



3.2.1 Λιμένας Αγίας Πετρούπολης.

Στόχος κάθε λιμένα πρέπει να είναι η ολοκλήρωση του οράματος του, ο λόγος δηλαδή για τον οποίο δημιουργήθηκε η επιχείρηση. Έτσι λοιπόν και ο λιμένας της Αγίας Πετρούπολης προσπαθεί να βελτιώσει την ποιότητα και να αυξήσει τον όγκο των υπηρεσιών που παρέχει. Μέσω της ανάπτυξης και της βελτίωσης της υποδομής, θα καταφέρει να διατηρήσει τον όγκο μεταφόρτωσης φορτίου και να προσελκύσει με κάθε δυνατό τρόπο νέα ροή φορτίων και κατ' επέκταση νέους πελάτες. (Морской Порт Санкт - Петербург)

Τέτοια παραδείγματα αποτελούν το έτος 2008 όπου κατάφερε να αποθηκεύσει στον πρώτο τερματικό σταθμό 1900 οχήματα, το επόμενο έτος στο δεύτερο τερματικό σταθμό «Ro-Ro» αναπτύχθηκε η δυνατότητα μεταφόρτωσης όλων των τύπων φορτίου όπως αυτοκίνητα, τροχόσπιτα, αυτοκίνητα ρυμουλκούμενα, οδικά τρένα και τροχοφόρα οχήματα. Ταυτόχρονα, το JSC έλαβε μέτρα για την πρόληψη της συσσώρευσης φορτηγών στην πύλη Gapsal και στους παρακείμενους δρόμους, ανοίγοντας χώρους στάθμευσης και

σημείο αποστολής για τη διαχείριση των φορτηγών οχημάτων. Έτσι μειώθηκε το περιβαλλοντικό φορτίο στις κατοικημένες περιοχές του λιμένα. Προβλέπεται μάλιστα να δημιουργηθούν εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων στους τερματικούς σταθμούς. Το εκάστοτε έδαφος και υποδομή πλέον θα χρησιμοποιούνται αποτελεσματικότερα. Το 2019 μάλιστα, περισσότερα από 810 εκατομμύρια ρούβλια διατέθηκαν για την εφαρμογή του προγράμματος αυτού.

Γνωρίζοντας ότι το Big Port της Αγίας Πετρούπολης συνδέεται άμεσα με την ανάπτυξη της παράκτιας λιμενικής υποδομής του θαλάσσιου λιμένα, σχεδιάζεται να ολοκληρωθεί στο μέλλον ένα φάσμα ενεργειών, με στόχο την βελτίωση του λιμένα. Αυτές οι προβλέψεις αποτελούν το γνωστό σε όλους Master Plan και είναι οι εξής: (Rosmorport)

1. Ανασυγκρότηση της υποδομής των λιμενικών εγκαταστάσεων για την ανάπτυξη του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων.
2. Κατασκευή αυτόματου τεχνικού ραδιοφωνικού σταθμού.
3. Ανοικοδόμηση του συμπλέγματος μεταφορικών μέσων ορυκτών λιπασμάτων.
4. Ανακατασκευή του εδάφους του τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων και κατασκευή του αγκυροβολίου στο λιμάνι.
5. Δημιουργία ενός παγκόσμιου συγκροτήματος, σχεδιασμένο να διαχειρίζεται 1 εκατομμύριο τόνους φορτίου ετησίως.
6. Ανακατασκευή αντικειμένων πλοήγησης και υδρογραφικής υποστήριξης θαλάσσιων διαδρομών με σκοπό την αξιόπιστη και ασφαλή λειτουργία των θαλάσσιων μεταφορών.

Εκτός από το τερματικό σταθμό του λιμένα της Αγίας Πετρούπολης, υπάρχει και κάνει αισθητή την παρουσία του και το επιβατηγό λιμάνι. Κατά το πέρασμα των χρόνων έθεσε κάποιους στόχους για την ανάπτυξη και τη βελτίωση του, τους οποίους πραγματοποίησε επιτυχώς στην πορεία των ετών. Βασικό έργο ήταν η ανακατασκευή του σημείου ελέγχου βάσει της εντολής της Rosgranitsa για την ανοικοδόμηση του σημείου ελέγχου του θαλάσσιου

φορτίου δηλαδή των επιβατών πέρα από τα κρατικά σύνορα της Ρωσικής Ομοσπονδίας.

Επόμενος στόχος, ο οποίος πραγματοποιήθηκε το 2019, ήταν η δημιουργία αθλητικού και ψυχαγωγικού κέντρου. Το συγκεκριμένο έργο επιτρέπει στους υπαλλήλους του λιμένα να συμμετέχουν ενεργά σε κοινές προπονήσεις, φιλικούς αγώνες και άλλα πρωταθλήματα σε διάφορους τύπους αθλημάτων και μέλη του πληρώματος των πλοίων που φθάνουν, καθώς και οι κάτοικοι του νησιού Vasilievsky.

Τελευταίος στόχος είναι η δημιουργία ναυτιλιακής εταιρίας επιβατηγών πλοίων. Με εντολή του Προέδρου της Ρωσικής Ομοσπονδίας, η κυβέρνηση της Αγίας Πετρούπολης υπέβαλε στην κυβέρνηση της Ρωσικής Ομοσπονδίας ένα επιχειρηματικό σχέδιο για τη δημιουργία μιας ναυτιλιακής εταιρείας επιβατικών μεταφορών με σκοπό την εκτόξευση της κρουαζιέρας στην Αγία Πετρούπολη. Η δημιουργία θα συμβάλει στην ανάπτυξη της Αγίας Πετρούπολης ως ενός από τους πιο ελκυστικούς τουριστικούς προορισμούς στον κόσμο, καθώς και στην αύξηση της κίνησης επιβατών κρουαζιέρας, συμπεριλαμβανομένου του γεγονότος ότι τα ταξίδια στη Βαλτική και τη Βόρεια Θάλασσα θα γίνουν πιο προσιτά. (Пассажирский Порт)

3.2.2 Λιμένας Νοβοροσίσκ.

Όπως κάθε οργανισμός, φορέας, επιχείρηση, έτσι και ο λιμένας του Novorossiysk έχει δημιουργήσει το δικό του master plan, το οποίο έχει βλέψεις μέχρι και το 2036 και το χωρίζει σε τρεις τομείς : Οικονομία, Λογιστικά και Ανάπτυξη Βιομηχανικών Λιμένων.

Στόχοι του για την οικονομία είναι οι εξής:

- Χαμηλή ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας
- Επέκταση κυρώσεων και προστατευτισμού
- Μεταβλητότητα νομίσματος
- Επιτάχυνση της αύξησης του Ρωσικού ΑΕΠ σε 3% ετησίως από το 2021

- Αύξηση του εμπορικού κύκλου εργασιών των εμπορευμάτων δια θαλάσσης κατά 1,1-1,6% ετησίως
- Μείωση του μεριδίου των εξαγωγών ενέργειας κατά το ήμισυ έως το 2036.

Στόχοι στον τομέα των λογιστικών είναι οι παρακάτω:

- Αύξηση των απαιτήσεων για την ποιότητα των υπηρεσιών
- Δημιουργία λειτουργίας για την παράδοση «από πόρτα σε πόρτα»
- Ευελιξία στις μεθόδους παράδοσης (εμπορευματοκιβώτιο, χύδην εμπόρευμα)
- Ψηφιοποίηση και αυτοματοποίηση.

Στην βιομηχανική ανάπτυξη σκοπεύει:

- Να μετατρέψει τα περισσότερα από τα έργα σε τερματικά για χύδην φορτία
- Να αυξήσει την αγορά από μεγάλους εξαγωγείς
- Να αυξηθεί ο ανταγωνισμός
- Να μεταφραστούν τα τιμολόγια σε ρούβλια
- Να εξελίξει τις περιβαλλοντικές απαιτήσεις κάνοντας τις ταυτόχρονα αυστηρότερες. (Группа компаний ПАО «НМТП» , 2020)

3.2.3 Λιμένας Καλίνινγκραντ.

Τα σχέδια για την ανάπτυξη του θαλάσσιου λιμένα του Καλίνινγκραντ προβλέπουν περαιτέρω ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών είτε με την δημιουργία νέων τεχνολογικά ανεπτυγμένων υποδομών είτε με την ανακατασκευή των υπαρχόντων. («Калининградский морской торговый порт», 2021) Συγκεκριμένα έχει προγραμματιστεί:

1. Η κατασκευή του δεύτερου σταδίου ενός συγκροτήματος μεταφόρτωσης ελαιούχων καλλιεργείων στο χωριό Volochaevskoye χωρητικότητας 3,5 εκατομμυρίων τόνων.
2. Η κατασκευή ενός παγκόσμιου λιμενικού συγκροτήματος για το χειρισμό γενικών φορτίων χωρητικότητας 5,5 εκατομμυρίων τόνων.
3. Η κατασκευή τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων χωρητικότητας 2,2 εκατομμυρίων τόνων.

4. Η ανακατασκευή των αντικειμένων / μέσων της ναυσιπλοΐας και της υδρογραφικής υποστήριξης.
5. Η ανακατασκευή του Παγκόσμιου Συστήματος Κινδύνου και Ασφάλειας στη θάλασσα.
6. Η κατασκευή ενός διεθνούς θαλάσσιου τερματικού σταθμού υποδοχής κρουαζιερόπλοιων και επιβατηγών και εμπορευματικών πλοίων στην περιοχή Pionersky.
7. Η κατασκευή λιμένα βαθέων υδάτων στην περιοχή του Καλίνινγκραντ, που θα αποτελείται από: τερματικό σταθμό εμπορευματοκιβωτίων, τερματικό υγρού φορτίου.
8. Η κατασκευή μιας τεχνικής βάσης στην επικράτεια του Baltic Spit προκειμένου να αυξηθεί η αποτελεσματικότητα της επισκευής του εκάστοτε εξοπλισμού με δυνάμεις και τα απαραίτητα τεχνικά μέσα.
9. Η αναδιοργάνωση του τμήματος που διαχειρίζεται τις τραπεζικές συναλλαγές.
10. Η κατασκευή υπεράκτιου συγκροτήματος για τη μεταφόρτωση προϊόντων σόγιας και την αποστολή πλοίων που θα περιέχουν καύσιμα. (Kaliningrad Sea Commercial port)

3.2.4 Λιμένας Αρχάγγελσκ.

Το Arkhangelsk Commercial Sea Port δραστηριοποιείται στην αγορά υπηρεσιών μεταφορών από το 1993, μετά τη μετατροπή της κρατικής επιχείρησης Arkhangelsk Commercial Sea Port σε Ανώνυμη Εταιρεία. Στον προβλέψιμο ορίζοντα της ανάπτυξής του περιέχονται τα εξής σχέδια:

- Να παραμείνει ως ο κύριος τύπος δραστηριότητας η οργάνωση και η υποστήριξη της παραγωγής εργασιών φόρτωσης και εκφόρτωσης
- Να συνεχισθεί η αποθήκευση αγαθών
- Να πραγματοποιείται πιστά η εκτέλεση εργασιών και υπηρεσιών που σχετίζονται με τη μεταφόρτωση εμπορευμάτων.
- Να προάγει την αξιόπιστη και αποτελεσματική επικοινωνία με άλλες περιοχές της Ρωσίας χρησιμοποιώντας σχετικούς τρόπους μεταφοράς.
- Να αναπτυχθούν τα κοιτάσματα υδρογονανθράκων της Αρκτικής.

- Να διευθετηθούν και να αναπτυχθούν τα κοιτάσματα πετρελαίου και φυσικού αερίου στην αρκτική ζώνη.
- Να διατηρηθούν οι υφιστάμενες και να αναπτυχθούν νέες ροές μεταφοράς εξαγωγικού φορτίου. (Архангельский морской торговый порт)

3.2.5 Λιμένας Πετροπαβλόφσκ-Καμτσάτσκι.

Βασικός στόχος της δημιουργίας του Kamchatka Advanced Social and Economic Development Territory είναι η δημιουργία ενός σύγχρονου λιμανιού διέλευσης εμπορευματοκιβωτίων και μιας υποστηρικτικής παράκτιας υποδομής στο βορειοανατολικό τμήμα της διαδρομής της Βόρειας Θάλασσας του εμπορικού θαλάσσιου λιμένα Petropavlovsk-Kamchatsky.

Η δημιουργία ενός πολυλειτουργικού τερματικού για τη διαχείριση φορτίων προϋποθέτει σημαντικό εκσυγχρονισμό της υποδομής, μέσω της ανακατασκευής των υφιστάμενων εγκαταστάσεων, καθώς και της δημιουργίας νέων περιοχών και ικανοτήτων.

Το πρώτο σχέδιο προϋποθέτει τη μεταφορά του αγκυροβολίου καθώς και τη βυθοκόρηση για τη λήψη θαλάσσιων σκαφών μεγάλης εκτόπισης. Το δεύτερο σχέδιο ανάπτυξης του λιμένα προϋποθέτει την ανάπτυξη κενών περιοχών πίσω από το αχρησιμοποίητο αγκυροβόλιο.

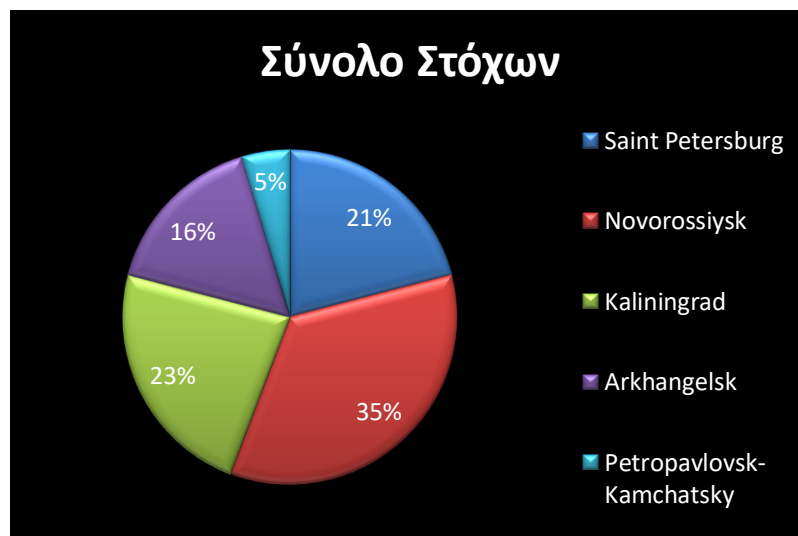
Με την εκπόνηση αυτών των δύο σχεδίων, οι νέες δυνατότητες θα αυξήσουν την απόδοση του λιμένα έως και 500 χιλιάδες μονάδες, ο κύκλος εργασιών φορτίου θα αυξηθεί σε 8 εκατομμύρια τόνους ετησίως. Το λιμάνι θα μπορεί να δέχεται πλοία οποιασδήποτε κατηγορίας, και τα κρουαζιερόπλοια θα μπορούν να αγκυροβολούν στο νέο κτίριο του θαλάσσιου τερματικού σταθμού. Η αύξηση της εμπορευματικής κίνησης θα δημιουργήσει έως 3 χιλιάδες θέσεις εργασίας. (ΑΟΠΕΤΡΟΠΑΒΛΟΒΣΚ - ΚΑΜΧΑΤΣΚΙΪΜΟΡΣΚΟΪΤΟΡΓΟΒΪΪΠΟΡΤ)

3.3 Σύγκριση Master Plan Λιμένων

Ο κάθε λιμένας έχει ως στόχο του την ολοκλήρωση του οράματος του δηλαδή του λόγου για τον οποίο δημιουργήθηκε η υφιστάμενη επιχείρηση. Συνήθως το όραμα των λιμένων είναι η βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχουν καθώς και η ανάπτυξη και επέκταση ταυτόχρονα των εγκαταστάσεων του.

Στο παρακάτω Διάγραμμα 8: Σύνολο στόχων, θα γίνει φανερός ο συνολικός αριθμός των στόχων που έχει ο κάθε λιμένας. Ο λιμένας του Νοβοροσίσκ κατέχει τους περισσότερους στόχους, τους οποίους όμως έχει διαχωρίσει σε 3 βασικές κατηγορίες (οικονομία, λογιστικά και ανάπτυξη βιομηχανιών λιμένων).

Διάγραμμα 8: Σύνολο στόχων



Πίνακας 8: Βασικές Κατηγορίες Στόγων

Λιμένας	Βελτίωση ποιότητας/ όγκου υπηρεσιών	Δημιουργία νέου τερματικού	Ανακ/ευή υπάρχοντος τερματικού	Νέα συστήματα λειτουργίας	Εισαγωγή νέας υπηρεσίας	Αύξηση ανταγωνισμού
Saint Petersburg	X		X	X	X	
Novorossiysk	X			X	X	X
Kaliningrad	X	X	X	X		
Arkhangelsk	X				X	X
Petropavlovs k-Kamchatsky	X	X	X			

Ο Πίνακας 8: Βασικές Κατηγορίες Στόγων, έχει σκοπό να κατηγοριοποιήσει τους στόχους του εκάστοτε λιμένα για να γίνει πιο κατανοητό το φάσμα τους από τον αναγνώστη. Φυσικά είναι και κάποιοι στόχοι, όπως η δημιουργία ναυτιλιακής εταιρίας, που δεν έχουν ενσωματωθεί στο πίνακα, αλλά έχουν καταγραφεί στην προηγούμενη υποενότητα του κεφαλαίου αυτού.

Είναι βέβαιο και απόλυτα κατανοητό και θεμιτό το γεγονός ότι όλοι οι λιμένες επιθυμούν τη βελτίωση της ποιότητας και του όγκου ταυτόχρονα των υπηρεσιών. Θα πρέπει να τονισθεί σε αυτό το κομβικό σημείο, πως από τις πληροφορίες που έχουν συλλεχθεί, μόνο για τον λιμένα της Αγίας Πετρούπολης γνωρίζουμε ότι οι δύο στόχοι έχουν ολοκληρωθεί. Ο πρώτος στόχος είναι η δημιουργία αθλητικού και ψυχαγωγικού κέντρου στον επιβατικό τερματικό σταθμό και δεύτερον η ανακατασκευή του σημείου ελέγχου βάσει της εντολής της Rosgranitsa.

4.1 Ιστορική Αναδρομή.

Στις 11 Σεπτεμβρίου 2001 στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής έλαβαν χώρα τρομοκρατικές ενέργειες. Αεροπειρατεία εκδηλώθηκε σε τέσσερα πολιτικά αεροσκάφη και τα τρία από αυτά προσέκρουσαν στους δίδυμους πύργους και στο Πεντάγωνο. Το τέταρτο αεροσκάφος συνετρίβη.

Οι απώλειες ήταν χιλιάδες, περίπου 3000 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους και 24 άνθρωποι παρέμειναν αγνοούμενοι. Οι τραυματίες ήταν πολλοί και οι υλικές ζημιές ξεπερνούσαν τα 10 εκατομμύρια δολάρια. Τις επιθέσεις αυτές τις πραγματοποίησαν ισλαμιστές τρομοκράτες από την οργάνωση Al Qaeda και κυρίως από τον αρχηγό της Οσάμα Μπιν Λάντεν με σκοπό να πλήξουν το μεγαλύτερο μέρος των εχθρών τους. Η συγκεκριμένη επίθεση θεωρείται μία από τις μεγαλύτερες επιθέσεις, αν όχι η μεγαλύτερη επίθεση στον κόσμο. (Mazaheri, 2008)

Μερικές εξίσου σημαντικές επιθέσεις – απώλειες που δημιουργήθηκαν από τέτοιες ενέργειες ήταν οι εξής: (Mazaheri, 2008)

1. Το αιγυπτιακό κρουαζιερόπλοιο με το όνομα Achille Lauri, το οποίο στις 7 Οκτωβρίου 1985 κατάλαβαν τέσσερις άνδρες και ένας επιβάτης δολοφονήθηκε την ώρα της δράσης του.
2. Στο σκάφος City of Poros, στις 11 Ιουλίου 1988 σκοτώθηκαν εννιά τουρίστες από Παλαιστινίους ένοπλους.
3. Στις 11 Δεκεμβρίου 2001 στην Ινδονησία βομβαρδίστηκε το πλοίο California και σκοτώθηκαν 10 επιβάτες.
4. Στις 6 Οκτωβρίου 2002 έγινε τρομοκρατική επίθεση από την Al Qaeda σε ένα γαλλικό πετρελαιοφόρο στον κόλπο του Άντεν και σκοτώθηκαν δώδεκα μέλη.
5. Τρομοκρατική ομάδα στις 27 Φεβρουαρίου 2004 στη Μανίλα σκότωσε 116 ανθρώπους της ομάδας του Super Ferry 14 μετά από έκρηξη ωρολογιακής βόμβας, η οποία ήταν κρυμμένη στο σκάφος.

Μία άλλη επίθεση της Al Qaeda έγινε τον Απρίλιο του 2004 εναντίον του τερματικού σταθμού πετρελαίου στην περιοχή Βασόρα του Ιράκ. Δύο ναύτες αμερικανοί και ένας φρουρός ίδιες καταγωγής σκοτώθηκαν.

Από αυτή την άποψη, προκειμένου να αποφευχθούν τρομοκρατικές επιθέσεις στη θάλασσα και τρομοκρατικές επιθέσεις που ενδέχεται να προέρχονται από τη θάλασσα, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) έχει εξουσιοδοτήσει την Επιτροπή Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (ΙΜΟ) να λάβει νέα μέτρα σχετικά με την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων. (Википедия)

Την 1^η Απριλίου 2004 τέθηκε σε ισχύ ο Διεθνής Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων) ή αλλιώς ISPS Code, ο οποίος είχε ήδη εγκριθεί από τον Δεκέμβριο του 2002 στο Λονδίνο, στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. (ΝΕΑ ΤΟΥ ΟΗΕ, 2004)

Ο συγκεκριμένος κώδικας, προβλέπει ορισμένα μέτρα για την πρόληψη τρομοκρατικών ενεργειών στη θάλασσα, καθώς σύμφωνα με τον ΙΜΟ μόνο το 6% των λιμένων και των πλοίων έχουν προσαρμοστεί με τους αντιτρομοκρατικούς κανόνες ασφαλείας που προβλέπει ο ΟΗΕ. (QazWiki, 2021)

Εικόνα 10: Δίδυμοι Πύργοι 11^η Σεπτεμβρίου (ΝΕΑ ΤΟΥ ΟΗΕ, 2004)



4.2 Βασικοί στόχοι του Κώδικα & Λειτουργικές Απαιτήσεις.

Σύμφωνα με το πρώτο μέρος του κώδικα ISPS ο κώδικας έχει τους παρακάτω γενικούς στόχους, όπως έχει αναφέρει ο IMO:

- Να δημιουργήσει ένα διεθνές πλαίσιο όπου θα χρησιμοποιείται η συνεργασία μεταξύ των συμβαλλομένων κυβερνήσεων, των τοπικών διοικήσεων, των θαλάσσιων μεταφορών, των κυβερνητικών υπηρεσιών, των λιμενικών αξιωματούχων με στόχο τον εντοπισμό των απειλών αλλά και την λήψη των μέτρων για την πρόληψη περιστατικών παραβίασης της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων και των πλοίων.
- Να κατανεμηθούν οι κατάλληλοι ρόλοι και οι αρμοδιότητες μεταξύ των Συμβαλλομένων κυβερνήσεων.
- Να διασφαλιστεί η έγκαιρη και αποτελεσματική συλλογή πληροφοριών για την ασφάλεια.
- Να παραχθεί μεθοδολογία για την αξιολόγηση της ασφάλειας ώστε να υπάρχουν σχέδια και διαδικασίες για την αντιμετώπιση των επιπέδων ασφαλείας.
- Να εξασφαλιστεί η ύπαρξη κατάλληλων ρυθμίσεων για την ασφάλεια στη θάλασσα. (ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ ΑΡΙΣΤ. Β., 2018)

Για να επιτευχθούν οι στόχοι του κώδικα ISPS, συνδυάζονται αρκετές απαιτήσεις και λειτουργίες. (ΝΕΑ ΤΟΥ ΟΗΕ, 2004)

- ❖ Οι πληροφορίες που σχετίζονται με τις απειλές για την ασφάλεια θα πρέπει να συλλεχθούν και να αξιολογηθούν και να γίνει η ανταλλαγή με τα συμβαλλόμενα κράτη.
- ❖ Έπειτα, απαιτείται από τα πλοία αλλά φυσικά και τις λιμενικές εγκαταστάσεις να συμμορφώνονται με τα πρωτόκολλα της επικοινωνίας.
- ❖ Τρίτη λειτουργική απαίτηση είναι να αποτρέπεται κάθε μη εξουσιοδοτημένη πρόσβαση στις λιμενικές εγκαταστάσεις και στις απαγορευμένες περιοχές τους.
- ❖ Στη συνέχεια, για τα μη εξουσιοδοτημένα αντικείμενα θα πρέπει να υπάρχει πρόληψη παράδοσης.

- ❖ Σε περίπτωση συμβάντος απειλής θα πρέπει να παρέχεται κάθε μέσον σηματοδότησης με σκοπό την άμεση ειδοποίηση.
- ❖ Απαιτούνται ωστόσο τα σχέδια ασφαλείας, είτε των λιμενικών εγκαταστάσεων, είτε των πλοίων βάσει της αξιολόγησης ασφαλείας και τέλος η εκπαίδευση προσωπικού για τον έλεγχο των σχεδίων ασφαλείας. (Электронный фонд, 2003)

4.3 Πεδίο & Κόστος εφαρμογής.

Οι διατάξεις του κώδικα εφαρμόζονται:

A. Στους παρακάτω τύπους πλοίων που εκτελούν διεθνείς πλόες:

1. Επιβατηγά πλοία, συμπεριλαμβανομένων επιβατικών πλοίων υψηλής ταχύτητας.
2. Φορτηγά πλοία, συμπεριλαμβανομένων ταχυπλόων σκαφών.
3. Κινητές υπεράκτιες μονάδες γεώτρησης.

B. Στις εταιρείες των πλοίων

Γ. Στις λιμενικές εγκαταστάσεις της εκάστοτε επικράτειας που εξυπηρετούν τα πλοία της περίπτωσης A. (ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ ΑΡΙΣΤ. Β., 2018)

Όσον αφορά το κόστος, θα πρέπει να επισημανθεί ότι θεωρείται κάθε εκροή της επιχείρησης που μπορεί να αξιολογηθεί, όπως για παράδειγμα οι πρώτες ύλες και τα εμπορεύματα. Αυτά είναι απαραίτητα για την διατήρηση της παραγωγικής ετοιμότητας της επιχείρησης, την παραγωγή και την διάθεση του προϊόντος στα πλαίσια των αποφάσεων των διοικούντων. (Πάγγειος, 1993)

Η μέθοδος υπολογισμού του κόστους και η κατανομή του σε κατηγορίες εξαρτάται από την χρήση που προορίζει η διοίκηση του τερματικού. Οι σκοποί εξαρτώνται ανάλογα το λογιστικό κοστολογικό έλεγχο, την

παρακολούθηση της αποδοτικότητας και την χάραξη της τιμολογιακής πολιτικής. (Παρδάλη, 2001)

Στην περίπτωση του Κώδικα θα μπορούσαμε να θεωρήσουμε ότι οι κατηγορίες του κόστους, οι οποίες συνδέονται άμεσα με την ασφάλεια και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών είναι:

- Το κόστος πρόληψης
- Το κόστος σχεδιασμού
- Το κόστος ελέγχου διαδικασιών
- Το κόστος συλλογής και ανάλυσης των απαιτούμενων πληροφοριών
- Το κόστος ανθρώπινου δυναμικού
- Το κόστος αξιολόγησης των διαδικασιών
- Το κόστος εκπαίδευσης
- Το κόστος που προκύπτει από την μη συμμόρφωση με τους κανονισμούς του κώδικα

Φυσικά το κάθε λιμάνι αποφασίζει σύμφωνα με τη δική του επιχειρησιακή στρατηγική το πως θα διαχειριστεί τα προαναφερθέντα κόστη.

4. 4 Αξιολόγηση & Σχέδιο Ασφαλείας στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις.

Η αξιολόγηση της οποιαδήποτε δραστηριότητας, συνδέεται άρρηκτα με την διαδικασία ανάπτυξης της. Έτσι και στην περίπτωση της ασφάλειας της λιμενικής εγκατάστασης, η αξιολόγηση είναι αναπόσπαστο μέρος της ανάπτυξης.

Η αξιολόγηση αυτή πραγματοποιείται από το συμβαλλόμενο κράτος στο έδαφος του οποίου βρίσκεται η λιμενική εγκατάσταση και είναι εφικτό να εξουσιοδοτήσει έναν αναγνωρισμένο οργανισμό ασφαλείας να διενεργεί εκ μέρους του. Πριν την οποιαδήποτε κίνηση, η αξιολόγηση επανεξετάζεται και εγκρίνεται από το κράτος.

Η αξιολόγηση ασφαλείας περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:

1. Προσδιορισμό και αξιολόγηση περιουσιακών στοιχείων και υποδομών, τα οποία κρίνονται σημαντικά για προστασία.

2. Προσδιορισμό πιθανών απειλών που μπορεί να δεχθεί η περιουσία και οι υποδομές, έτσι ώστε να ληφθούν άμεσα τα κατάλληλα μέτρα.
3. Προσδιορισμό, επιλογή και σύνδεση πιθανών αλλαγών.
4. Εντοπισμό αδυναμιών, συμπεριλαμβανομένων των ανθρώπινων παραγόντων, σε υποδομές, πολιτικές και διαδικασίες.

Τέλος, οι μελέτες αξιολόγησης ασφάλειας λιμένα λαμβάνουν επιπλέον υπ' όψιν τις ιδιαιτερότητες των διάφορων τμημάτων κάθε λιμένα, καθώς και των παρακείμενων περιοχών του, εάν οι περιοχές αυτές έχουν επίπτωση στην ασφάλεια του. Επίσης λαμβάνουν υπ' όψιν τις εγκεκριμένες αξιολογήσεις ασφάλειας των επί μέρους λιμενικών εγκαταστάσεων εντός των ορίων του εν λόγω λιμένα.⁴ (E-Nomothesia)

Κάθε Λιμενική Εγκατάσταση θα πρέπει να διατηρεί και ταυτόχρονα να τροποποιεί ένα Σχέδιο Ασφαλείας, το οποίο εγκρίνεται από το Εθνικό Συντονιστικό Κέντρο. Το σχέδιο ασφαλείας καθορίζει με λεπτομέρεια τα μέτρα και τις διαδικασίες με σκοπό την ασφάλεια κάθε επιπέδου ασφαλείας. Προσπαθεί με αποτελεσματικό τρόπο να προστατεύσει τόσο την λιμενική εγκατάσταση όσο και τα πλοία, το ανθρώπινο δυναμικό αλλά και τα φορτία των πλοίων που βρίσκονται εντός της λιμενικής εγκατάστασης. Το σχέδιο αυτό βασίζεται στο σχέδιο αξιολόγησης της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων και σκοπός του είναι η μείωση της πιθανότητας παραβιάσεων και φυσικά των συνεπειών τους.

Το σχέδιο ασφαλείας της εκάστοτε λιμενικής εγκατάστασης είναι μεμονωμένο. Σε κάθε όμως περίπτωση περιλαμβάνει διατάξεις για την οργάνωση της ασφάλειας της λιμενικής εγκαταστάσεις, για την οργάνωση της επικοινωνίας με τις Αρμόδιες Αρχές ή τα υπεύθυνα πρόσωπα, λεπτομέρειες σχετικά με την αποτελεσματική εφαρμογή και τον έλεγχο της εφαρμογής των μέτρων και διατάξεις για την απαίτηση αναφοράς στον ΔΝΟ. Ενδεικτικά θα πρέπει να περιέχει τα παρακάτω στοιχεία:

- ❖ Πληροφορίες για την διάρθρωση της οργάνωσης της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων.

⁴Άρθρο 7, Νόμος 3622/2007, ΦΕΚ 281/Α/20-12-2007

Ενίσχυση της ασφάλειας πλοίων, λιμενικών εγκαταστάσεων και λιμένων και άλλες διατάξεις.

- ❖ Σχέση του ΣΑΛΕ με τις Αρχές.
- ❖ Πρόσθετα μέτρα για την μετάβαση σε διαφορετικό επίπεδο ασφαλείας.
- ❖ Τήρηση αρχείων περιστατικών ασφαλείας, όπου σύμφωνα με τον Κώδικα θα πρέπει να διατηρούνται το ελάχιστο πέντε χρόνια.
- ❖ Οδηγίες για την χρήση πυροβόλων όπλων μέσα σε λιμενικές εγκαταστάσεις.
- ❖ Διαδικασίες τακτικής επανεξέτασης του ΣΑΛΕ.
- ❖ Ασκήσεις για την έρευνα πιθανών απειλών. (Δρ. ΚΕΡΗ, 2013)

4.5 Επίπεδα Ασφαλείας.

❖ Κανονικό (Επίπεδο ασφαλείας 1)

Το επίπεδο στο οποίο λειτουργούν κανονικά τα πλοία και το λιμάνι. Λαμβάνονται ελάχιστα μέτρα ασφαλείας.

❖ Αυξημένο (Επίπεδο ασφαλείας 2)

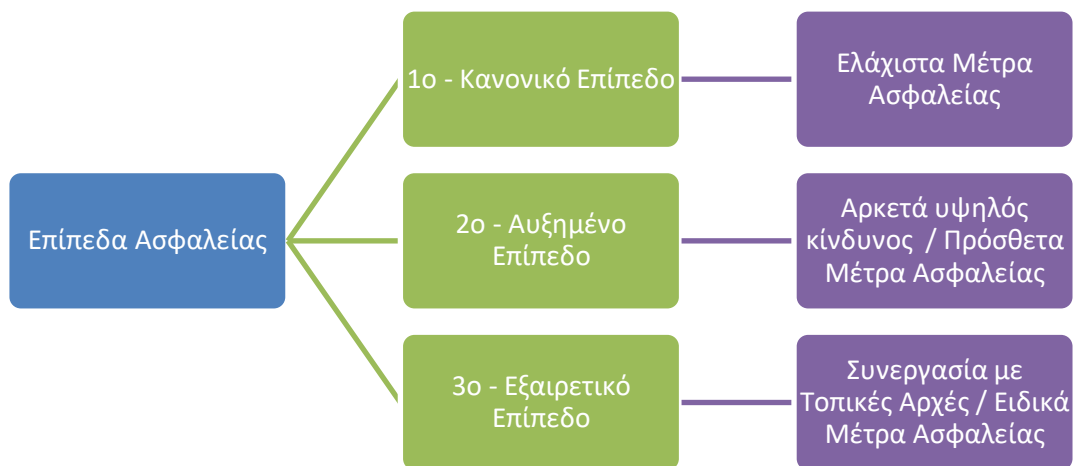
Ένα αυξημένο επίπεδο, το οποίο εφαρμόζεται όταν υπάρχει αρκετά υψηλός κίνδυνος τυχόν συμβάντος ασφαλείας. Κατά τη διάρκεια αυτού του καθεστώτος, λαμβάνονται πρόσθετα μέτρα για την προστασία του λιμένα και των πλοίων. Η χρονική περίοδος που καλύπτεται από αυτήν τη λειτουργία καθορίζεται από τους ειδικούς ασφαλείας.

❖ Εξαιρετικό (Επίπεδο ασφαλείας 3)

Εξαιρετικό επίπεδο. Σε αυτήν την περίπτωση, θεωρείται ότι είναι επικείμενο ένα περιστατικό. Για την περίοδο του καθεστώτος, λαμβάνονται ειδικά μέτρα ασφαλείας. Οι ειδικοί συνεργάζονται στενά με τις τοπικές αρχές και ακολουθούν συγκεκριμένα πρωτόκολλα και οδηγίες.

Πρέπει να ειπωθεί ότι για να καθοριστεί το επίπεδο ασφαλείας, το κράτος λαμβάνει υπόψη του το βαθμό αξιοπιστίας των πληροφοριών που αφορούν τις απειλές, το βαθμό επιβεβαιώσεως αυτόν, κατά πόσο οι απειλές επίκεινται και φυσικά τις πιθανές συνέπειες κάθε συμβάντος. Προς ευκολία του αναγνώστη, επισυνάπτεται το παρακάτω Διάγραμμα 9: Επίπεδα Ασφαλείας.

Διάγραμμα 9: Επίπεδα Ασφαλείας. (NLE)



4.6 Πλεονεκτήματα & Μειονεκτήματα του Κώδικα ISPS.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί ο στόχος της δημιουργίας του κώδικα ήταν να περιοριστούν οι εγκληματικές πράξεις που σχετίζονται με τις λιμενικές εγκαταστάσεις. (ΜΙΧΑΗΛ, 2018)

- Η αποτροπή λοιπόν των τρομοκρατικών ενεργειών, καθώς και ο περιορισμός της παράνομης διακίνησης των εμπορευμάτων και των ατόμων αποτελούν τα πλεονεκτήματα αυτού.
- Η εδραίωση περισσότερης ασφαλείας στον χώρο της ναυτιλίας βοήθησε στην σταθεροποίηση του ίδιου του κλάδου της ναυτιλίας, αλλά και της εμπιστοσύνης των χρηστών των λιμενικών εγκαταστάσεων.
- Όλα τα γεγονότα που έχουν επιπτώσεις στην ασφάλεια του λιμένα αναφέρονται στα αρμόδια πρόσωπα (π.χ. ΥΑΛΕ), αλλά και θέματα όπως οι ζημιές σε εγκαταστάσεις του λιμένα ή σε εξοπλισμούς/συστήματα

καταγράφονται και αναφέρονται επίσης άμεσα. Με αυτό το τρόπο επισπεύδεται η λύση σε προβλήματα που ανακύπτουν, ενώ αυτή η πρακτική βοηθάει και στην καλύτερη λειτουργία του λιμένα.

- Τα λιμάνια πλέον έχουν καλύτερα εκπαιδευμένο προσωπικό σε θέματα ασφάλειας που συνάδουν με τις προβλέψεις του Κώδικα, κάτι που προσδίδει αξία σε έναν οργανισμό και χαρίζει περισσότερη ασφάλεια στον εργασιακό χώρο του λιμένα σε καθημερινή βάση.
- Υπάρχουν πολλές επιχειρήσεις, όπως αυτές που προμηθεύουν και εγκαθιστούν εξοπλισμούς/συστήματα ασφαλείας (π.χ. κάμερες) ή εταιρείες security ή επιχειρήσεις που κάνουν συντήρηση εξοπλισμών ή άλλες εταιρείες προμήθειας και εγκατάστασης υποδομών (π.χ. προκατασκευασμένα φυλάκια) που επωφελούνται από την εφαρμογή του Κώδικα, άρα αυτό βοηθάει και την απασχόληση.
- Η σχέση των πλοίων και των λιμανιών είναι πιο στενή μέσα από τη συνεργασία για την εφαρμογή του κώδικα, κάτι θετικό για τα λιμάνια και τη διοίκηση.
- Οι εργασίες στο λιμάνι παρακολουθούνται συνεχώς από το προσωπικό ασφαλείας, κάτι που μπορεί να βοηθήσει και σε περίπτωση ατυχημάτων και όχι μόνο παρανόμων πράξεων.

Εκτός από τα προαναφερθέντα πλεονεκτήματα ο κώδικας χαρακτηρίζεται και από μία ομάδα μειονεκτημάτων. Μπορεί εύκολα να γίνει αντιληπτό ότι η ποσότητα καθημερινού φορτίου είτε χύδην είτε κοντέινερ είναι πολύ μεγάλη, όπως και ο αριθμός ανθρώπων που εισέρχονται στις λιμενικές εγκαταστάσεις σε καθημερινή βάση και ως αποτέλεσμα αυτών, ο έλεγχος κάποιες φορές είναι αδύνατον να συμβεί.

Ταυτόχρονα με τα φορτία που καταφθάνουν και τους ανθρώπους, πρόβλημα αποτελούν οι ασυνόδευτες αποσκευές. Ο έλεγχος εκτελείται από τη λιμενική εγκατάσταση και η εξέταση θα πρέπει να είναι πιο εμπειριστατωμένη για παράδειγμα με εξέταση ακτινών X από τουλάχιστον δύο διαφορετικές γωνίες. Τα μέσα που θα χρησιμοποιήσει η λιμενική εγκατάσταση για την παροχή ασφαλείας χαρακτηρίζονται από υψηλό κόστος. Ακόμα και το ανθρώπινο δυναμικό που είναι εκπαιδευμένο για την παροχή αυτής, είναι ένα επιπλέον

έξοδο για την λιμενική εγκατάσταση. Η οικονομική λοιπόν επιβάρυνση των λιμενικών εγκαταστάσεων επιβαρύνει τόσο τις βιομηχανίες όσο και τους καταναλωτές και η προσπάθεια ανάπτυξης επιβραδύνεται. (Википедия)

- Πολλές φορές οι έλεγχοι μπορεί να προκαλέσουν καθυστερήσεις στις λειτουργίες του λιμένα, π.χ. στην είσοδο επιβατών.
- Αυξάνεται η γραφειοκρατία με τον Κώδικα στο λιμάνι, αφού υπάρχουν πολλά έντυπα που πρέπει να συμπληρωθούν.
- Μπορεί να δημιουργήσει δυσαρέσκεια σε επιβάτες ή εργαζόμενους η εφαρμογή ελέγχων.

Τα μικρά λιμάνια δε μπορούν να εφαρμόσουν καλά τον Κώδικα, αφού δεν έχουν ούτε εκπαιδευμένο προσωπικό, ούτε τα χρήματα για να καλύψουν ανάγκες σε συστήματα και εγκαταστάσεις.

4.7 Η εφαρμογή του ISPS Code στους Ρωσικούς Λιμένες.

4.7.1 Λιμένας Αγίας Πετρούπολης.

Ο λιμένας της Αγίας Πετρούπολης λαμβάνοντας υπόψη τον ISPS Code και τις παραμέτρους αυτού, προσπαθεί με κάθε τρόπο να περιορίσει κάθε έκνομη ενέργεια. Στόχος, πέραν της προστασίας της ανθρώπινης ζωής και των λιμενικών εγκαταστάσεων, είναι η διασφάλιση της ασφάλειας των μεταφορών που πραγματοποιούνται στις υποδομές του λιμένα.

Για τους παραπάνω λόγους έχει οριστεί από την διοίκηση του λιμένα ένα υπεύθυνο άτομο για την διασφάλιση της ασφάλειας των μεταφορών, ο οποίος είναι εξοπλισμένος με φορητό εξοπλισμό βίντεο-επιτήρησης, με χειροκίνητα μέσα επιθεώρησης όπως ανιχνευτές μετάλλων και αναλυτές αερίων για εκρηκτικούς μηχανισμούς. Η υπηρεσία πραγματοποιείται 24 ώρες το εικοσιτετράωρο και εκτός από τις εγκαταστάσεις του λιμένα ελέγχονται οι αποσκευές, οι χειραποσκευές, προσωπικά αντικείμενα καθώς ακόμα και τα κατοικίδια των χρηστών του λιμένα.

Ο ίδιος έχει το δικαίωμα να κάνει επιθεωρήσεις, παρατηρήσεις ακόμα και συζητήσεις με όσους θεωρεί υπόπτους, για να διασφαλίσει την τήρηση των κανόνων. Έχει ακόμα το δικαίωμα να αρνηθεί την είσοδο στην επικράτεια της εγκατάστασης ατόμων και οχημάτων, εάν αυτοί δεν συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις της Νομοθεσίας της Ρωσικής Ομοσπονδίας. Ταυτόχρονα, μέτρο προστασίας είναι η απαγόρευση ή ο περιορισμός μετακινήσεων εντός συγκεκριμένων ζωνών των εγκαταστάσεων του λιμένα διασφαλίζοντας έτσι την ασφάλεια των υποδομών. (Волков, 2017)

Σε περίπτωση που γίνει αντιληπτό ότι στην επικράτεια της εγκατάστασης υπάρχει κάποιο είδος απειλής για διάπραξη παράνομων ενεργειών πραγματοποιούνται τα παρακάτω μέτρα:

1. Αναφέρεται στην διεύθυνση η ώρα και ο τόπος του περιστατικού.
2. Πριν την άφιξη της αστυνομίας, υπηρεσίες διάσωσης έκτακτης ανάγκης λαμβάνουν μέτρα για την ειδοποίηση και την εκκένωση του προσωπικού και των επισκεπτών καθώς και τον αποκλεισμό της πρόσβασης του υπόπτου στις εγκαταστάσεις.
3. Απαγορεύεται αυστηρά να αγγιχθεί το ύποπτο αντικείμενο ή να ανοιχτεί, καθώς και να μετακινηθεί.
4. Απομονώνονται οι εγκαταστάσεις μέσα στις οποίες βρίσκονται υλικές αξίες και έγγραφα κι αν είναι απαραίτητο λαμβάνονται μέτρα για εκκένωση.
5. Σε περίπτωση που πραγματοποιηθεί κλήση με προειδοποίηση για την ύπαρξη εκρηκτικών εντός των εγκαταστάσεων, θα πρέπει να σημειωθεί ή να απομνημονευθεί από τον ομιλητή το φύλο, η ηλικία, τα χαρακτηριστικά της ομιλίας που συνοδεύουν την συνομιλία.(ФЕДЕРАЦИИ, 2020)

Μάλιστα το συγκεκριμένο έγγραφο το οποίο έχει παραθέσει στην επίσημη ιστοσελίδα ο λιμένας της Αγίας Πετρούπολης, αναγράφει ακόμα και τις ενέργειες που θα πρέπει να κάνει οποιοσδήποτε βρεθεί ως όμηρος. Σε καμία περίπτωση δεν θα πρέπει να εκφραστεί η αγανάκτηση και να τεθεί σε κίνδυνο η ζωή του. Το ίδιο θα πρέπει να συμβεί και σε περίπτωση τραυματισμού.

Είναι πολύ σημαντικό το γεγονός ότι εκτός από την αναφορά των μέτρων πρόληψης που βρίσκονται σύμφωνα με τον Κώδικα, προέβλεψε να αναφερθούν ακόμα και τα σωστά μέτρα που θα πρέπει να ακολουθήσει ο

χρήστης του λιμένα που θα βρεθεί σε τέτοιες δυσμενείς καταστάσεις. (ΜΦ», 2014)

4.7.2 Λιμένας Νοβοροσίσκ

Ο λιμένας Νοβοροσίσκ εφαρμόζει και εκείνος με αφοσίωση τα μέτρα πρόληψης καταστάσεων κινδύνου που αναγράφονται στον Κώδικα. Ακόμα και στην επίσημη ιστοσελίδα του έχει κοινοποιήσει επίσημο έγγραφο αναφέροντας μέτρα και κανόνες ασφαλείας προκειμένου να μειωθούν οι πιθανότητες ατυχημάτων όπως πυρκαγιά, έκρηξη, είσοδος παράνομων ατόμων και φορτίων εντός των λιμενικών εγκαταστάσεων.

Μάλιστα όσον αφορά τα πλοία, στα οποία ισχύουν οι απαιτήσεις του διεθνούς κώδικα ασφαλείας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων, πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του κεφαλαίου με τίτλο « Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα» της Σύμβασης SOLAS-74.

Ο έλεγχος της εκπλήρωσης των απαιτήσεων αυτού του κεφαλαίου και του διεθνούς κώδικα ασφαλείας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων ανήκει στον λιμενάρχη. («ΠΤΠ», 2018)

Τα ακόλουθα επίπεδα ασφαλείας μπορούν να εισαχθούν στον τερματικό:

- Επίπεδο ασφάλειας 1: Το επίπεδο στο οποίο πρέπει να τηρούνται ανά πάσα στιγμή τα ελάχιστα κατάλληλα μέτρα ασφαλείας.
- Επίπεδο ασφάλειας 2: Το επίπεδο στο οποίο, λόγω του αυξημένου κινδύνου εμφάνισης, πρέπει να διατηρηθούν τα κατάλληλα πρόσθετα μέτρα ασφαλείας για μία συγκεκριμένη χρονική περίοδο.
- Επίπεδο ασφαλείας 3: Το επίπεδο στο οποίο, για περιορισμένο χρονικό διάστημα κατά το οποίο είναι πιθανό η επικείμενο ένα συμβάν, πρέπει να διατηρηθούν περαιτέρω ειδικά μέτρα ασφαλείας, αν και μερικές φορές είναι αδύνατο να προσδιοριστεί ο συγκεκριμένος στόχος της επίθεσης.

Πιο συγκεκριμένα, στο επίπεδο ασφάλειας 1, προκειμένου να εντοπιστούν και να ληφθούν προληπτικά μέτρα, σε όλα τα πλοία, πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για:

- διασφάλιση της εκπλήρωσης όλων των καθηκόντων ασφάλειας επί του πλοίου·
- έλεγχος της πρόσβασης στο πλοίο.
- έλεγχος της επιβίβασης ατόμων στο πλοίο και έλεγχος της παράδοσης της περιουσίας τους.
- παρακολούθηση περιοχών περιορισμένης πρόσβασης για αποκλεισμό της πρόσβασης μη εξουσιοδοτημένων προσώπων.
- παρατήρηση του καταστρώματος και της περιοχής γύρω από το πλοίο.
- επίβλεψη των εργασιών φορτίου.
- διασφάλιση ότι οι επικοινωνίες ασφαλείας είναι σε ετοιμότητα.

Όταν η διοίκηση του τερματικού σταθμού καθορίσει τα επίπεδα ασφάλειας 2 ή 3, το πλοίο πρέπει να επιβεβαιώσει τη λήψη των οδηγιών σχετικά με την αλλαγή στο επίπεδο ασφάλειας. Για όλα τα περιστατικά που σχετίζονται με τον εντοπισμό ύποπτων αντικειμένων ή εκρηκτικών μηχανισμών, για σημάδια προετοιμασίας και εκτέλεσης πράξεων παράνομης παρέμβασης, γεγονότα παράνομης εισόδου σε πλοία, μετά τη λήψη οποιασδήποτε πληροφορίας για την προετοιμασία τρομοκρατικών ενεργειών, καθώς και για όλα παραβιάσεις της καθιερωμένης τάξης ή ύποπτα πρόσωπα στο λιμάνι, οι καπετάνιοι των πλοίων που διαμένουν στο λιμάνι ενημερώνουν αμέσως τον πλοίαρχο του λιμένα, τον υπάλληλο της λιμενικής εγκατάστασης, που είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια, αλλά και τον υπεύθυνο βάρδιας στα λειτουργικά κανάλια επικοινωνίας VHF, καθώς και με πρόσθετα μέσα επικοινωνίας. (директор, 2013)

Στο συγκεκριμένο έγγραφο αναφέρονται ακόμα και τα είδη των απειλών που θέτει την προσοχή του ο λιμένας του Νοβοροσίσκ. Οι απειλές είναι οι εξής:

1. Απειλή κατάσχεσης με βία ή με οποιαδήποτε άλλη μορφή εκφοβισμού.
2. Απειλή έκρηξης ή πιθανότητα καταστροφής αντικειμένων και πρόκληση ζημιών στην υγεία του προσωπικού και άλλων προσώπων από έκρηξη.
3. Απειλή τραυματισμού από επικίνδυνες ουσίες.
4. Η απειλή τοποθέτησης ή προσπάθειας τοποθέτησης εκρηκτικών μηχανισμών.
5. Απειλή κλοπής αντικειμένων.

4.7.3 Λιμένας Καλίνινγκραντ.

Ο λιμένας Καλίνινγκραντ αποτελεί αντικείμενο υποδομής μεταφορών και συμμορφώνεται πλήρως με τις απαιτήσεις της διεθνής σύμβασης για την Ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα (SOLAS-74) καθώς και με το Διεθνή Κώδικα Ασφαλείας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS Code). Φυσικά, ακολουθεί πιστά την νομοθεσία της Ρωσικής Ομοσπονδίας στον τομέα της Ασφάλειας των Μεταφορών τόσο με το διάταγμα του Υπουργείου Μεταφορών της Ρωσικής Ομοσπονδίας με τίτλο «Απαιτήσεις για την διασφάλιση της ασφάλειας των μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη τα επίπεδα ασφαλείας, για διάφορες κατηγορίες αντικειμένων υποδομής μεταφορών και οχήματα θαλάσσιων και ποτάμιων μεταφορών» αλλά και τον Ομοσπονδιακό Νόμο της Ρωσικής Ομοσπονδίας αριθ. Φ3-16 « Σχετικά με την ασφάλεια των μεταφορών». ("ΚΜΤΠ")

Το περιεχόμενο, οι μέθοδοι ελέγχου, η διαδικασία εφαρμογής σε σημεία ελέγχου πέρα από τα κρατικά σύνορα της ρωσικής ομοσπονδίας, στο θαλάσσιο λιμάνι, καθορίζονται από την κυβέρνηση της ρωσικής ομοσπονδίας σύμφωνα με τη νομοθεσία της. Οι ώρες λειτουργίας των σημείων ελέγχου καθορίζονται επίσης λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες των οργανισμών μεταφορών και άλλων επιχειρηματικών φορέων που δραστηριοποιούνται σε αυτό.

Τα όργανα κρατικού ελέγχου και εποπτείας αλλά και οι υπάλληλοι τους δεν έχουν το δικαίωμα να δημιουργούν εμπόδια για την εκτέλεση δραστηριοτήτων που δεν απαγορεύονται από το νόμο στο θαλάσσιο λιμάνι ή να επιβάλλουν σε πρόσωπα που ασκούν τέτοιες δραστηριότητες την εκτέλεση καθηκόντων που δεν προβλέπονται από τον ομοσπονδιακό νόμο της Ρωσίας.⁵

Ταυτόχρονα ο καπετάνιος του λιμένα εκτελεί τις ακόλουθες λειτουργίες:

- ο διασφαλίζει την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και της αγκυροβόλησης των πλοίων στην υδάτινη περιοχή του θαλάσσιου λιμένα και στις προσεγγίσεις σε αυτό.

⁵ Ομοσπονδιακός Νόμος 225-Φ3 μέρος 5 άρθρο 8.

- διασφαλίζει την ασφάλεια των μεταφορών της υδάτινης περιοχής του θαλάσσιου λιμένα, συμπεριλαμβανομένης της λήψης μέτρων για την πρόληψη, τον τερματισμό της παράνομης παρουσίας και κίνησης θαλάσσιων και άλλων πλοίων στην υδάτινη περιοχή του θαλάσσιου λιμένα.
- ενημερώνει τις ομοσπονδιακές εκτελεστικές αρχές που είναι εξουσιοδοτημένες στον τομέα της ασφάλειας των μεταφορών σχετικά με την απειλή διάπραξης ή διάπραξης πράξεων παράνομης επέμβασης στο θαλάσσιο λιμάνι.
- λαμβάνει μέτρα για την πρόληψη καταστάσεων έκτακτης ανάγκης στο θαλάσσιο λιμάνι, συμμετέχει στην οργάνωση εργασιών για την εξάλειψη τέτοιων καταστάσεων.
- οργανώνει τη διάσωση ανθρώπων, πλοίων εντός της υδάτινης περιοχής του θαλάσσιου λιμανιού, εκκαθάριση πυρκαγιών σε πλοία που βρίσκονται στο θαλάσσιο λιμάνι.
- λαμβάνει μέτρα για να εξασφαλίσει την εκπαίδευση κινητοποίησης στο θαλάσσιο λιμάνι.

Εν κατακλείδι, προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφάλεια των δραστηριοτήτων που διεξάγονται στους θαλάσσιους λιμένες, το Ομοσπονδιακό εκτελεστικό όργανο στον τομέα των μεταφορών θεσπίζει απαιτήσεις για συστήματα ραντάρ, για τον έλεγχο της κυκλοφορίας τόσο των πλοίων όσο και των εγκαταστάσεων του λιμένα. Οι φορείς εκμετάλλευσης θαλάσσιων τερματικών σταθμών και λοιποί ιδιοκτήτες εγκαταστάσεων σύμφωνα με το νόμο καθώς και πλοίαρχοι, πρόσωπα που ασκούν δραστηριότητες εντός αυτού υποχρεούνται :

- ✓ Να ενημερώνουν αμέσως τον πλοίαρχο του λιμένα για τις καταστάσεις που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την εκτέλεση δραστηριοτήτων στο λιμάνι, καθώς και για την απειλή διάπραξης ή την διάπραξη παράνομων πράξεων.
- ✓ Να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις ασφαλείας της ναυσιπλοΐας, ασφάλειες μεταφορών θαλασσών τερματικών σταθμών και υδάτινων περιοχών των θαλάσσιων λιμένων.
- ✓ Να εκπαιδεύονται συνεχώς σε θέματα ασφαλείας έτσι ώστε να έχουν τη δυνατότητα αντιμετώπισης παράνομων ενεργειών.(Путин, 2017)

4.7.4 Λιμένας Αρχάγγελσκ.

Η διοίκηση του λιμένα Αρχάγγελσκ έχει λάβει με τη σειρά της και εκείνη όλα τα απαραίτητα μέτρα για τη διατήρηση της ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων σύμφωνα με τον ISPS Code. Πρωτεύον ζήτημα είναι να προληφθεί κάθε είδος απειλής και έκνομης ενέργειας καλύπτοντας όλα τα επίπεδα ασφαλείας και δευτερευόντως η εφαρμογή των μέτρων να μην δημιουργούνται δυσμενείς συνθήκες στις υπόλοιπες λειτουργίες – υπηρεσίες του λιμένα.

Τα βασικά μέτρα τα οποία τηρεί και έχει αναρτήσει και επίσημα στην ιστοσελίδα του είναι τα παρακάτω:

- ❖ Όσοι εισέρχονται στο λιμάνι θα πρέπει να έχουν την απαραίτητη εξουσιοδότηση.
- ❖ Γίνεται σε όλους αναγνώριση ταυτοποίησης επιδεικνύοντας ταυτότητα ή άλλα επίσημα έγγραφα.
- ❖ Θα πρέπει πριν την είσοδο τους στις λιμενικές εγκαταστάσεις να αναφέρουν και το λόγο εισόδου.
- ❖ Ο λιμένας διαθέτει συστήματα αναγνώρισης (θερμικές κάμερες), κιγκλιδώματα, περίφραξη, προσωπικό ασφαλείας, ανιχνευτές κίνησης, αναγνώριση πινακίδων οχημάτων, περιμετρική φύλαξη από ειδικά εκπαιδευμένο προσωπικό, συστήματα ελέγχου container με σκοπό τον εντοπισμό όπλων, ναρκωτικών καθώς και ολοκληρωμένο έλεγχο φορτίου.
- ❖ Έχουν τοποθετηθεί πινακίδες σε αρκετά σημεία της λιμενικής εγκατάστασης που ορίζουν τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, όπως είναι τα γραφεία της διοίκησης, οι αποθήκες προσωρινής αποθήκευσης φορτίων, τα γραφεία πληροφοριακών συστημάτων.
- ❖ Έχει τοποθετηθεί επαρκής φωτισμός.

Θα πρέπει φυσικά να επισημανθεί ότι έχει οριστεί Υπεύθυνος Ασφάλειας, ο οποίος ελέγχει τη διαρκή αποτελεσματικότητα του Σχεδίου και έχει τη δυνατότητα να προβεί σε τροποποιήσεις που θεωρεί ότι θα βοηθήσουν περισσότερο. Υπεύθυνος ωστόσο για την ασφάλεια στη λιμενική

εγκατάσταση δεν είναι μόνο ο Υπεύθυνος Ασφάλειας που έχει οριστεί από τη διοίκηση αλλά και όλο το προσωπικό που εργάζεται και οφείλουν να υπακούν στους κανονισμούς, να τους τηρούν και να εκπαιδεύονται συνεχώς. Μέσω της εκπαίδευσης θεωρείται πως θα μεγιστοποιηθούν οι ικανότητες τους για την αντιμετώπιση περιστατικών ασφαλείας. (REGNUM, 2006)

4.7.5 Λιμένας Πετροπάβλοφσκ – Καμτσάτσκι.

Ο λιμένας Πετροπάβλοφσκ – Καμτσάτσκι έχει δημοσιεύσει και εκείνος στην επίσημη ιστοσελίδα του όπως και πολλοί άλλοι λιμένες, το επίσημο έγγραφο, σύμφωνα με το οποίο θα πρέπει να τηρούνται οι αναγραφόμενοι κανόνες ασφαλείας για τις εγκαταστάσεις του λιμένα και το ανθρώπινο δυναμικό αλλά και για την σωστή διαχείριση των μεταφορών που πραγματοποιείται με εμπιστοσύνη και αξιοπιστία. Φυσικά, λαμβάνονται υπόψη όλα τα επίπεδα ασφαλείας.

Κάποιοι από τους κανόνες που εφαρμόζει πιστά είναι οι εξής:

1. Απαγορεύεται η είσοδος μη εξουσιοδοτημένων ατόμων στις εγκαταστάσεις του λιμένα και συγκεκριμένα στις περιοχές φόρτωσης / εκφόρτωσης.
2. Έλεγχος και απαγόρευση μεταφοράς πυροβόλων όπλων, εκρηκτικών και εύφλεκτων ουσιών.
3. Απαγορεύεται η χρήση συσκευών και εξοπλισμού των οποίων η χρήση συνεπάγεται με απώλεια ζωής, υλικές ζημιές ή πιθανότητα τέτοιων συνεπειών.

Για την ανίχνευση τέτοιων μηχανισμών γίνονται έλεγχοι σε δημόσιους χώρους, μεταφορές, στην πόρτα κάθε γραφείου, στην είσοδο, στη σκάλα, σε ασυνόδευτους χαρτοφύλακες, σε βαλίτσες, σε τσάντες και σε κουτιά. Μόλις εντοπιστεί το παράνομο αντικείμενο, καταγράφεται η ώρα και ο τόπος ανίχνευσης. Ενημερώνονται αμέσως οι λιμενικοί αντιπρόσωποι ή ο υπεύθυνος για τη διασφάλιση της ασφαλείας. Οι πληροφορίες αναφέρουν πού βρίσκεται το αντικείμενο, τη σύντομη περιγραφή του και τις συνθήκες ανακάλυψής του. Κατά τη μεταφορά πληροφοριών από τον τόπο ανίχνευσης, απαγορεύεται

αυστηρά η χρήση κινητού τηλεφώνου και οι ραδιοεπικοινωνίες. (Καπραλιου, 2014)

Αξίζει να επισημανθεί ότι από όλα τα πρόσωπα του λιμένα απαιτείται η εκπλήρωση του κανονισμού. Ο κανονισμός λαμβάνει χώρα σε όλη την επικράτεια του λιμένα, στα διοικητικά κτίρια του οργανισμού, στις εγκαταστάσεις υψηλού κινδύνου, στο τερματικό φορτίων, στην ζώνη τελωνειακού ελέγχου, στις αποθήκες προσωρινής αποθήκευσης φορτίων, σε αγκυροβολία κι άλλες λιμενικές εγκαταστάσεις. Η ευθύνη για την τήρηση των απαιτήσεων του παρόντος Κανονισμού ανατίθεται:

- Στον αρχιμηχανικό της JSC PKMTP για τον εξοπλισμό του λιμανιού με φράχτες ασφαλείας και συναγερμούς ασφαλείας και πυρκαγιάς, φωτισμό, ανεξάρτητες τηλεφωνικές επικοινωνίες και άλλα μηχανολογικά και τεχνικά μέσα ασφάλειας.
- Στους επικεφαλής των δομικών τμημάτων του λιμένα, καθώς και στους επικεφαλής επιχειρήσεων και οργανισμών που βρίσκονται στην επικράτεια της OJSC "PKMTP", συμπεριλαμβανομένων την κρατική διοίκηση του θαλάσσιου λιμένα.
- Το Υπουργείο Εσωτερικών της Ρωσικής Ομοσπονδίας.
- Στους κυβερνήτες ρωσικών και ξένων πλοίων για την παρουσία μη εξουσιοδοτημένων προσώπων στο πλοίο και για την οργάνωση της υπηρεσίας επιτήρησης.
- Σε όλες τις εταιρείες ασφαλείας που δραστηριοποιούνται στην επικράτεια του λιμένα και διέπονται από τον ομοσπονδιακό νόμο αριθ. δραστηριότητες ντετέκτιβ.

Προκειμένου να αποτραπεί η μη εξουσιοδοτημένη είσοδος για τη διασφάλιση της ασφάλειας του φορτίου (υλικές αξίες) και της περιουσίας του λιμένα από κλοπή:

- Το έδαφος του λιμένα είναι εξοπλισμένο περιμετρικά με φράκτη ασφαλείας ύψους τουλάχιστον 2,2 m και άλλα μηχανολογικά και τεχνικά συστήματα ασφαλείας, σύμφωνα με τις απαιτήσεις των σχετικών κανονιστικών εγγράφων, καθώς και πινακίδες με την επιγραφή " Εγκατάσταση ασφαλείας -

Απαγορεύεται αυστηρά η διέλευση». Εάν οι αποθήκες και άλλα κτίρια βρίσκονται έτσι ώστε οι τοίχοι τους να αποτελούν προέκταση του φράχτη ασφαλείας.

- Στη ζώνη τελωνειακού ελέγχου, εγκαθίστανται καρτέλες "Τελωνειακή ζώνη".
- Η είσοδος (έξοδος) προσώπων στον ελεγχόμενο χώρο του λιμανιού γίνεται μέσω τριών ειδικά εξοπλισμένων σημείων ελέγχου.
- Η Βόρεια πύλη είναι εξοπλισμένη με περιστροφική πύλη, φράγμα, προειδοποιητικές πινακίδες, εξοπλισμό πυρόσβεσης, επικοινωνίες, συναγερμούς πυρκαγιάς και διαρρήξεων, ραδιοφωνικούς σταθμούς, ανιχνευτές μετάλλων, σαρωτές και βιντεοκάμερες.
- Παρέχεται με αίθουσα για 24ωρη παρακολούθηση από φύλακα, στην οποία είναι εγκατεστημένα τεχνικά μέσα και συστήματα συναγερμού πυρκαγιάς και παρακολούθησης βίντεο, τερματικό για ηλεκτρονική τεκμηρίωση της κίνησης του προσωπικού και των επισκεπτών στη ζώνη ασφαλείας μεταφορών.
- Οι τερματικοί σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων και οι ανοιχτοί χώροι αποθήκευσης πολύτιμου γενικού φορτίου, οχημάτων και τροχοφόρων οχημάτων είναι εξοπλισμένοι με φράκτη ασφαλείας που αποκλείει την ανεμπόδιση είσοδο μη εξουσιοδοτημένων ατόμων στην επικράτειά τους, συναγερμούς διαρρήξεων ή σύστημα παρακολούθησης βίντεο.
- Η προστατευόμενη περιοχή της εγκατάστασης (JSC "PKMTP"), η περίμετρος του φράκτη ασφαλείας, η γραμμή πρόσδεσης, οι χώροι φόρτωσης και εκφόρτωσης της αποθήκευσης (αποθήκευσης) εμπορευμάτων, τα σημεία ελέγχου πρέπει να διαθέτουν ηλεκτρικό φωτισμό που πληροί τις κανονιστικές απαιτήσεις, παρέχοντας καλή ορατότητα στο σκοτάδι.
- Οι αποθήκες είναι εξοπλισμένες με συναγερμό ασφαλείας και πυρκαγιάς.

Σύμφωνα με τις απαιτήσεις της διαταγής του Υπουργείου Μεταφορών της Ρωσίας του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων, έχουν δημιουργηθεί οι ακόλουθες ζώνες περιορισμένης πρόσβασης:

1. τμήματα της υδάτινης περιοχής και του εδάφους που γειτνιάζουν άμεσα με ξένα πλοία, τα οποία βρίσκονται υπό διακίνηση φορτίου
2. μια μόνιμη ζώνη τελωνειακού ελέγχου (αποθήκη CBX), που δημιουργήθηκε για την αποθήκευση αυτοκινήτων και άλλων περιουσιακών στοιχείων

3. ραδιοφωνικός σταθμός βάσης για 24ωρη επικοινωνία με πλοία.
4. Σημεία αποθήκευσης εμπιστευτικών πληροφοριών, συμπεριλαμβανομένων των εγγράφων αποστολής
5. Τμήμα Πληροφοριακών Συστημάτων (Мурзин, 2014)

4.8 Σύγκριση Master Plan Ασφαλείας Λιμένων

Όπως έχει ήδη αναφερθεί στο συγκεκριμένο κεφάλαιο στόχος του κώδικα και κατ' επέκταση των ρωσικών λιμένων είναι η προστασία της ανθρώπινης ζωής, των λιμενικών εγκαταστάσεων και των μεταφορών που λαμβάνουν χώρα στις υποδομές αυτών. Με τη σειρά τους οι λιμένες λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα, τα οποία εναρμονίζονται με τις απαιτήσεις του κώδικα.

Είναι δύσκολο να βρεθούν διαφοροποιήσεις μεταξύ των μέτρων που λαμβάνουν αυτοί οι λιμένες, καθώς ερευνώντας και καταγράφοντας τα μέτρα ασφαλείας τους είναι φανερό ότι έχουν μονάχα ομοιότητες για χάρη του κοινού στόχου. Στο παρακάτω Πίνακας 9 : Μέτρα Προστασίας ISPS Code. γίνονται φανερές οι ομοιότητες αλλά και οι τυχόν διαφοροποιήσεις τους ειδικά στην κατηγορία της εκπαίδευσης του προσωπικού, στην οποία αρκετοί λιμένες παραμένουν αδρανείς.

Πίνακας 9 : Μέτρα Προστασίας ISPS Code.

Λιμένας	Κοινοποίηση ειδικού εγγράφου στο site	Υπεύθυνος Ασφαλείας	Συνεχής Παρακολούθηση	Έλεγχος Εισόδου	Απαγορευμένες ζώνες κυκλοφορίας	Εκπ/ση Προσωπικού
Saint Petersburg	X	X	X	X	X	
Novorossiysk	X	X	X	X	X	
Kaliningrad	X	X	X	X	X	X
Arkhangelsk	X	X	X	X	X	X
Petropavlovsk-Kamchatsky	X	X	X	X	X	

Στο έγγραφο το οποίο έχουν κοινοποιήσει οι λιμένες στις επίσημες ιστοσελίδες τους, με σκοπό την ενημέρωση των χρηστών, μόνο οι λιμένες

Καλίνινγκραντ και Πετροπάβλοφσκ – Καμτσάτσκι αναφέρουν ότι όλο το προσωπικό του λιμένα έχει πλήρως εκπαιδευτεί.

Το πληρέστερο έγγραφο είναι του τελευταίου λιμένα όπου καταγράφει αναλυτικά τους κανόνες που πρέπει να τηρούνται στις εγκαταστάσεις, τους κανόνες που θα πρέπει να ακολουθούν τα πλοία που προσεγγίζουν τον τερματικό σταθμό, τις δυνατότητες και τις τεχνολογικές απαιτήσεις που έχει αναπτύξει εντός των εγκαταστάσεων ο λιμένας για να προστατευθεί από έκνομες ενέργειες, τις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης.

Παρόλα αυτά, ο λιμένας της Αγίας Πετρούπολης είναι αυτός που εκπλήσσει καθώς είναι ο μόνος που αναγράφει και προβλέπει τα σωστά μέτρα που θα πρέπει να ακολουθήσει ο χρήστης του λιμένα όταν βρεθεί σε δυσμενείς καταστάσεις για να διαχειριστεί όσο επί το πλείστον ομαλότερα και σωστότερα την κατάσταση.

Κεφάλαιο 5: Οικονομικά στοιχεία Λιμένων

5.1 Οικονομικοί Δείκτες

Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο της εργασίας θα γνωστοποιηθούν τα οικονομικά στοιχεία του κάθε λιμένα. Μάλιστα θα χρειαστεί να αναφερθούν οι οικονομικοί δείκτες, τους οποίους χρειάζεται να ξέρει η εκάστοτε η λιμενική αρχή του λιμένα μέσω του λογιστικού του συστήματος, έτσι ώστε να διεξαχθεί έλεγχος και να συμπεράνει εάν το λιμάνι είναι κερδοφόρο ή αντίστοιχα κοστοβόρο. (Department for Transport, 2008) Οι δείκτες αυτοί είναι ενδεικτικά οι παρακάτω:

1. Λειτουργικά έσοδα
2. Έσοδα χειρισμού φορτίου ανά τόνο φορτίου
3. Λειτουργικά έξοδα
4. Πλεόνασμα λειτουργιών
5. Μη λειτουργικά έσοδα
6. Ποσοστό καθαρού κέρδους
7. Συνολικοί τόνοι φορτίου
8. Κόστος ανά τόνο
9. Κόστος εργασίας ανά τόνο
10. Κόστος κεφαλαίου ανά τόνο
11. Βαθμός απόδοσης κύκλου εργασιών
12. Λειτουργικό πλεόνασμα ανά τόνο χειριζόμενου φορτίου

Φυσικά, για να χαρακτηριστεί ο εκάστοτε λιμένας, δεν γίνεται έρευνα μόνο στους παραπάνω δείκτες αλλά και σε άλλες κατηγορίες. Τέτοιες κατηγορίες είναι οι λειτουργικοί, οι δείκτες εργατικού δυναμικού, τα στοιχεία κτήσης, οι

δείκτες τάσεων και δομής αγοράς, οι κοινωνικοοικονομικοί, οι περιβαλλοντικοί κλπ.

Το να καθορίσουμε αν κάποιος δείκτης είναι χρήσιμος ή όχι, βασίζεται σε αρκετά κριτήρια που προκύπτουν από το πεδίο της εκάστοτε έρευνας. Συνεπώς, η σημαντικότητά τους καθορίζεται από το κατά πόσον ο εκάστοτε δείκτης μπορεί να δώσει κάποιο αποτέλεσμα που θα βοηθήσει στην εξαγωγή συμπεράσματος πάνω στο θέμα που μελετάται.

Για την επιλογή λοιπόν του ή των κατάλληλων δεικτών πρέπει να προσδιοριστούν με σαφήνεια:

- ✓ Πεδίο έρευνας - Λιμάνι ή τερματικό
- ✓ Χρονική περίοδος
- ✓ Είδος φορτίου
- ✓ Διαθεσιμότητα και αξιοπιστία στοιχείων

5.2 Σύγκριση Ρωσικών Λιμένων για τα έτη 2017-2020

Κάνοντας έρευνα και συλλέγοντας τα οικονομικά στοιχεία των ετών 2017-2020 συγκεντρώσαμε στους παρακάτω πίνακες τα έσοδα, τα έξοδα αλλά και τα καθαρά κέρδη αυτών. Όλα τα οικονομικά στοιχεία έχουν αναγραφεί σε ρούβλια Ρωσίας, παρά το γεγονός ότι σε πολλές από τις πηγές γινόταν αναγραφή τους σε δολάρια ΗΠΑ ή σε ευρώ.

Στον παρακάτω πίνακα αναγράφονται τα Λειτουργικά Έσοδα 1 και Μη λειτουργικά 5 που αριθμήσαμε στην υποενότητα του κεφαλαίου 5.1 με τίτλο Οικονομικοί Δείκτες.

Πίνακας 10: Έσοδα Λιμένων 2017-2020 (σε ρούβλια Ρωσίας)

Λιμένας	2017	2018	2019	2020
St. Petersburg Big Port	4.571.000	5.377.000		
Marine Façade - St. Petersburg	901.079.090	982.679.000	1.056.807	1.111.276
Novorossiysk	55.213.000	59.465.000	59.542.067	40.185.508
Kaliningrad	1.004.323	1.218.334		
Arkhangelsk	1.088.877	1.032.472	1.059.152	1.502.396
Petropavlovsk-Kamchatsky	616.574	743.426	745.868	782.121

Για την πιο ολοκληρωμένη σύγκριση των οικονομικών στοιχείων και συγκεκριμένα των εσόδων των παραπάνω λιμένων, θα συγκριθεί πρώτα ο κάθε λιμένας ξεχωριστά για όλα τα έτη και έπειτα οι λιμένες μεταξύ τους.

Για τον τερματικό σταθμό container της Αγίας Πετρούπολης δεν βρέθηκαν στοιχεία εσόδων για τα έτη 2019 και 2020. (Μορσκοϋ Πορτ Σανκτ – Πετερδυργ) όμως από το έτος 2017 προς το επόμενο έτος, παρατηρείται σημαντική αύξηση περίπου του ενός εκατομμυρίου.

Ο τερματικός σταθμός επιβατών της Αγίας Πετρούπολης παρουσιάζει σταδιακή αύξηση όλα τα έτη παρακάμπτοντας το πιθανό πλήγμα που θα μπορούσε να προκύψει λόγω του Covid-19 ειδικά σε τέτοιου είδους τερματικό σταθμό όπου η κρουαζιέρες είχαν μειωθεί αισθητά τα τελευταία χρόνια.

Σταδιακή αύξηση επίσης παρουσιάζει και ο τερματικός σταθμός του λιμένα Νοβοροσίσκ, χωρίς μεγάλες αποκλίσεις όμως, όπως και ο επόμενος προς μελέτη λιμένας – Καλίνινγκραντ αλλά και ο λιμένας Πετροπάβλοφσκ – Καμτσάτσκι. Για το τέταρτο κατά σειρά στον πίνακα λιμένα μάλιστα δεν έχουν βρεθεί στοιχεία για τα έτη 2019-2020, παρά μόνο κατά προσέγγιση σε θεωρητικό υπόβαθρο όπου μέσω της έρευνας φανερώνεται ότι υπάρχει αισθητή πτώση των τιμών. Αύξηση εσόδων υπάρχει και στον λιμένα Αρχάνγκελσκ όπου ειδικά το έτος 2020 αυξήθηκε σχεδόν κατά μισό εκατομμύριο ρούβλια.

Παρατηρούμε ότι τα έσοδα του τερματικού σταθμού της Αγίας Πετρούπολης για τα έτη 2017-2018 ξεπερνούν κατά πολύ αυτά των υπόλοιπων λιμένων, ενώ για τα έτη 2019-2020 πρώτος έρχεται ο λιμένας του Νοβοροσίσκ μη έχοντας όμως στοιχεία για τον λιμένα της Αγίας Πετρούπολης και Καλίνινγκραντ για να μπορούμε να είμαστε απόλυτα αντικειμενικοί.

Πίνακας 11 : Έξοδα Λιμένων 2017-2020 (σε ρούβλια Ρωσίας)

Port	2017	2018	2019	2020
St. Petersburg Big Port	3.350.160	3.564.000		
Marine Façade - St. Petersburg	28.763.000	48.585.000	82.727.000	93.082.000
Novorossiysk	95.683.075	70.454.632	45.735.479	47.888.864
Kaliningrad	310.590	443.700		
Arkhangelsk				
Petropavlovsk-Kamchatsky	29.014	78.618	120.709	41.547

Παρά την εκτενέστερη έρευνα που διεξήχθη με σκοπό να συλλεχθούν τα απαραίτητα στοιχεία, δεν ήταν εφικτό να βρεθούν τα έξοδα όλων ετών και για όλους τους λιμένες όπως του λιμένα Αρχάγγελσκ για τα έτη 2017-2020 και παράλληλα για τους λιμένες Αγίας Πετρούπολης και Καλίνινγκραντ για τα έτη 2019 και 2020. Τα έξοδα αφορούν την κατηγορία «Λειτουργικά έξοδα (3)» της υποενότητας 5.1 Οικονομικοί Δείκτες.

Εξετάζοντας εκτενώς τον πίνακα Πίνακας 11 : Έξοδα Λιμένων 2017-2020 (σε ρούβλια Ρωσίας) βλέπουμε πως όπως είναι φυσιολογικό, μαζί με τα έσοδα του λιμένα της Αγίας Πετρούπολης τα έτη 2017-2018, αυξήθηκαν και τα έξοδα, όπως ακριβώς συνέβη και για τον λιμένα του Καλίνινγκραντ, αλλά όχι με την ίδια αυξητική τάση όπως στον τερματικό σταθμό επιβατών της Αγίας Πετρούπολης, όπου η αύξηση είναι ραγδαία πόσο μάλλον συγκρίνοντας τα έτη 2017 και 2020.

Ο λιμένας του Νοβοροσίσκ κατάφερε ίσως αυτό που επιθυμούν όλοι οι λιμένες για την ομαλή πορεία τους όπου δεν είναι παρά από το να μειωθούν τα έξοδα τους. Θα ήταν ευτυχές το γεγονός αν αυξάνονταν τα έσοδα και τα έξοδα μειώνονταν, κάτι το οποίο φαντάζει δύσκολο για την οποιαδήποτε εταιρία.

Σε δύσκολη θέση βρέθηκε για τα έτη 2018 και 2019 ο λιμένας Πετροπάβλοφσκ – Καμτσάτσκι, μιας και τα έξοδα του εκτοξεύθηκαν. Κατάφερε όμως με γενναιότητα να τα μειώσει το έτος 2020 και να αυξήσει τα έσοδα όπως ήδη είδαμε προηγουμένως. Σε μία τέτοια δυσμενή περίοδο, την γνωστή σε όλους μας εποχή Covid-19, κατάφερε να επιβιώσει και όχι μόνο να μειώσει τα έξοδα του, αλλά να αυξήσει τα έσοδα του.

Παρόλα αυτά είναι φανερό ότι τα έξοδα του λιμένα της Αγίας Πετρούπολης υπερτερούν έναντι των υπολοίπων. Στη δεύτερη θέση είναι ο λιμένας του Καλίνινγκραντ και στην αμέσως επόμενη ο λιμένας Νοβοροσίσκ.

Πίνακας 12 : Καθαρό κέρδος Λιμένων 2017-2020 (σε ρούβλια Ρωσίας)

Λιμένας	2017	2018	2019	2020
St. Petersburg Big Port	1.107.000	1.574.000		
Marine Façade - St. Petersburg	282.264	265.660	266.107	367.293
Novorossiysk	29.991.680	18.002.974	17.641.097	14.915.735
Kaliningrad	22.500	42.800		
Arkhangelsk	125.611	187.417	264.217	458.315
Petropavlovsk-Kamchatsky	110.675	118.880	128.276	186.058

Για τα έτη 2019 και 2020 δεν βρέθηκαν στοιχεία για τον τερματικό σταθμό της Αγίας Πετρούπολης και του Καλίνινγκραντ όσον αφορά τα έσοδα των λιμένων. («Калининградский морской торговый порт», 2021) Η κατηγορία αυτή είναι άμεσα συνδεδεμένη με το ποσοστό καθαρού κέρδους (6) και το πλεόνασμα των λειτουργιών (4), όπως ήδη τονίσαμε στην προηγούμενη υποενότητα.

Το κέρδος για τους περισσότερους λιμένες τα έτη 2017-2020 αυξήθηκε βαθμιαία. Αυτοί οι λιμένες είναι ο τερματικός σταθμός container της Αγίας Πετρούπολης αλλά και ο επιβατικός σταθμός, ο λιμένας του Καλίνινγκραντ, του Αρχάνγκελσκ και του Πετροπάβλοφσκ – Καμτσάτσκι. Σε αντίθεση με αυτούς, ο λιμένας Νοβοροσίσκ παρουσίασε πτώση του κέρδους παρά το γεγονός ότι είχε μειώσει αυτά τα έτη τα έξοδα του και είχε αυξήσει σε ένα βαθμό τα έσοδα του.

Με μία ολοκληρωμένη ματιά στον πίνακα βλέπουμε ότι στην πρώτη θέση του καθαρού κέρδους βρίσκεται και πάλι ο λιμένας της Αγίας Πετρούπολης και αμέσως μετά ακολουθεί με σημαντικά οικονομικά στοιχεία ο επιβατικός σταθμός της Αγίας Πετρούπολης.

Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι ο τερματικός σταθμός της Αγίας Πετρούπολης, ακόμα και μη έχοντας όλα τα απαραίτητα προς σύγκριση στοιχεία για όλα τα έτη, αποτελεί μία σπουδαία δύναμη για το κράτος της Ρωσίας στον οικονομικό και εμπορικό τομέα. Αυτό δεν σημαίνει βέβαια ότι είναι ο μοναδικός τερματικός σταθμός που αποτελεί την κινητήριος δύναμη της χώρας, καθώς υπάρχουν εξίσου σημαντικοί λιμένες με εξίσου αξιόπαινο έργο.

Συμπεράσματα

Ύστερα από την εκτενέστατη έρευνα των συγκεκριμένων πέντε Ρωσικών λιμένων, καθώς και την σύγκριση αυτών σε αρκετούς τομείς, είναι εύκολο να καταλήξει κανείς σε ένα φάσμα συμπερασμάτων.

Στον τομέα των υπηρεσιών που παρέχουν οι λιμένες, είναι πολλές οι ομοιότητες αλλά σίγουρα και οι διαφορές ανάμεσα τους. Και οι πέντε λιμένες παρέχουν ένα πλούσιο φάσμα υπηρεσιών που είναι διαθέσιμες όλες τις ώρες και τις ημέρες του έτους επί πληρωμή. Ταυτόχρονα τα είδη των τερματικών σταθμών ποικίλουν, αλλά εκείνοι που υπερέχουν έναντι των υπολοίπων είναι ο λιμένας της Αγίας Πετρούπολης, ο οποίος ασχολείται ενεργά και με την κρουαζιέρα και ο λιμένας του Νοβοροσίσκ που ασχολείται και με το RO-RO.

Στο κεφάλαιο όπου ασχοληθήκαμε με τις περιβαλλοντικές συνθήκες που επικρατούν στους λιμένες και το master plan, έγινε απόλυτα συνειδητό το γεγονός ότι στους λιμένες της Αγίας Πετρούπολης και του Καλίνιγκραντ, το ανθρώπινο δυναμικό που εργάζεται στους λιμένες, δεν λαμβάνει ενεργή δράση στο βωμό της προστασίας του περιβάλλοντος, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι υποβαθμίζουν την αξία του. Σε κάθε περίπτωση κοινός στόχος και όραμα είναι η διατήρηση των υψηλών περιβαλλοντικών προτύπων και η μείωση του αντίκτυπου στο οικοσύστημα με κάθε δυνατό τρόπο, όπως η υλοποίηση περιβαλλοντικών προγραμμάτων, τα οποία κοστίζουν αρκετά εκατομμύρια ρούβλια ετησίως.

Στο τέταρτο κεφάλαιο της διπλωματικής εργασίας, αφού αναφερθήκαμε στον κώδικα ISPS και το γενικότερο πλαίσιο του, συνεχίσαμε με την καταγραφή πληροφοριών για τον κάθε λιμένα ξεχωριστά, μέσα από τα οποία φανερώθηκε ότι κοινός στόχος και των πέντε λιμένων είναι η προστασία της ανθρώπινης ζωής, των εγκαταστάσεων και φυσικά ο λιμένας να προστατευθεί από κάθε έκνομη ενέργεια. Ο μοναδικός λιμένας

όμως που εμβαθύνει στο συγκεκριμένο τομέα, είναι εκείνος της Αγίας Πετρούπολης, όπου προβλέπει ακόμα και τα σωστά μέτρα και στάδια που θα πρέπει να ακολουθήσει ο κάθε χρήστης του λιμένα που θα βρεθεί σε δυσμενείς καταστάσεις ως προς την ομαλότερη διαχείριση του προβλήματος.

Τελευταίο και σημαντικότερο κατά την προσωπική μου άποψη κεφάλαιο ήταν η καταγραφή και σύγκριση των οικονομικών στοιχείων που βρέθηκαν για τα έτη 2017 – 2020. Αν και για κάποιους λιμένες δεν καταφέραμε να συγκεντρώσουμε τα έσοδα, τα έξοδα και το καθαρό κέρδος για κάποια έτη, προκύπτει το συμπέρασμα ότι ο κάθε λιμένας διαχειρίζεται με διαφορετικό τρόπο τις προβλεπόμενες παρεχόμενες υπηρεσίες ανά έτος, καθώς και τους εξωτερικούς παράγοντες που μπορεί να επηρεάσουν τον εκάστοτε λιμένα.

Στην κατηγορία των εσόδων όλοι οι λιμένες εκτός από τον λιμένα του Νοβοροσίσκ παρουσίασαν σημαντική άνοδο. Στην κατηγορία των εξόδων, την επιθυμητή μείωση παρουσίασε μόνο ο λιμένας Πετροπάβλοφσκ – Καμτσάτσκι, ο οποίος κατάφερε να αυξήσει τα έσοδά του και να μειώσει τα έξοδα του. Στην τρίτη και τελευταία κατηγορία, εκείνη του καθαρού κέρδους, μείωση παρουσίασε μόνο ο λιμένας του Νοβοροσίσκ.

Είναι εμφανές το γεγονός ότι ο Covid - 19 επηρέασε τα τελευταία χρόνια όλους τους λιμένες καθώς οι περισσότερες υπηρεσίες δεν μπορούσαν να παραχθούν στον ύψιστο βαθμό και πολλές φορές οι χρήστες δυσανασχετούσαν εμφανώς. Στην σύγκριση του συγκεκριμένου κεφαλαίου και των οικονομικών στοιχείων δεν βοήθησε το γεγονός ότι δεν είχαμε στη διάθεσή μας στοιχεία για όλα τα έτη, γεγονός που μας οδήγησε στη δημιουργία μίας σφαιρικής εικόνας – σύγκρισης και όχι τόσο αντικειμενικής.

Βιβλιογραφία

(n.d.). Ανάκτηση 2021

"КМТП", А. (n.d.). *Транспортная безопасность*. Ανάκτηση 11 8, 2021, από <https://www.kscport.ru/index.php/ru/about-us/transportnaya-bezopasnost>

«Калининградский морской торговый порт». (n.d.). Ανάκτηση 8 16, 2021, από Экология: <http://www.kscport.ru/index.php/ru/about-us/ekologiya>

«Калининградский морской торговый порт» (АО «КМТП»). (n.d.). Ανάκτηση 8 19, 2021, από История: <http://www.kscport.ru/index.php/ru/about-us/istoriya>

«Калининградский морской торговый порт» (АО «КМТП»). (n.d.). Ανάκτηση 8 19, 2021, από Предоставляемые услуги: <http://www.kscport.ru/index.php/ru/klientam/uslugi>

«Калининградский морской торговый порт». (2021). Ανάκτηση 9 6, 2021, από Акционерного общества «Калининградский морской торговый порт».

«Морской, А. «.-П. (2015). Пассажирский порт Санкт-Петербург – морские ворота Северной столицы. *Транспортные объекты* , σ. 30.

«НМТП», к. с. (2020). ПАО «НМТП». Ανάκτηση 8 13, 2021, από СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ – КРАТКАЯ ИНФОРМАЦИЯ: <http://www.nmtp.info/>

«ПТП», Г. д. (2018). Ανάκτηση 5 11, 2021, από МЕРЫ ПО ОХРАНЕ ПОРТОВОГО СРЕДСТВА: <file:///D:/%CE%94%CE%99%CE%A0%CE%9B%CE%A9%CE%9C%CE%91%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%97/%CE%9D%CE%9F%CE%92%CE%9F%CE%A1%CE%9F%CE%A3%CE%99%CE%A3%CE%9A/isps.pdf>

CONTAINER TERMINAL SAINT-PETERSBURG CJSC (CTSP). (n.d.). Ανάκτηση 8 25, 2021, από TERMINAL: <https://terminalspb.ru/en#>

Department for Transport. (2008, 12). Ανάκτηση 10 19, 2021, από Guidance on the development of port masterplans: https://infrastructure.planninginspectorate.gov.uk/wp-content/ipc/uploads/projects/TR030001/TR030001-001984-121026_TR030001%20Port%20master%20plan%20guidance.pdf

E-Nomothesia. (n.d.). Ανάκτηση 4 22, 2021, από Νόμος 3622/2007: <https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausiploia/n-3622-2007.html>

JSC "NOVOROSLESEXPORT ". (n.d.). Ανάκτηση 8 5, 2021, από SERVICES: http://www.nle.ru/en/wood_term/services/

- Kaliningrad Sea Commercial port.* (n.d.). Ανάκτηση 9 3, 2021, από Company Profile: <http://www.kscport.ru/index.php/en/>
- Mazaheri, A. (2008). *How the ISPS Code affects ports and port activities.* University College of Boras.
- NLE.* (n.d.). Ανάκτηση 8 6, 2021, από History: <http://www.nle.ru/en/about/history/>
- NOVOROSSIYSK SHIPREPAIR YARD.* (n.d.). Ανάκτηση 8 6, 2021, από JOINT-STOCK COMPANY "NOVOROSSIYSK SHIPREPAIR YARD": <https://www.nsrz.ru/eng/index.shtml>
- Petrova, M. (2014). *Participation in Trade Shows as a Method of Improving Marketing Performance: Passenger Port Saint Petersburg Marine Façade Case.* Thesis.
- Port Technology.* (2011, 2 3). Ανάκτηση 10 6, 2021, από Strategic master plans for ports: https://www.porttechnology.org/technical-papers/strategic_master_plans_for_ports/
- Qaz Wiki.* (2021, 3 10). Ανάκτηση 4 22, 2021, από Международный кодекс охраны судов и портовых средств - International Ship and Port Facility Security Code Международный кодекс охраны судов и портовых средств - https://ru.qaz.wiki/wiki/International_Ship_and_Port_Facility_Security_Code
https://ru.qaz.wiki/wiki/International_Ship_and_Port_Facility_Security_Code
- REGNUM.* (2006, 3 7). *ΙΑ REGNUM.* Ανάκτηση 11 26, 2021, από План работы архангельского морского совета на 2006 год признан недоработанным: <https://regnum.ru/news/economy/601926.html>
- World Port Source.* (n.d.). Ανάκτηση 8 12, 2021, από Port of Novorossiysk: http://www.worldportsource.com/ports/review/RUS_Port_of_Novorossiysk_1537.php
- World Port Source.* (n.d.). Ανάκτηση 8 6, 2021, από Port of Kaliningrad: http://www.worldportsource.com/ports/review/RUS_Port_of_Kaliningrad_1533.php
- World Port Source.* (n.d.). Ανάκτηση 8 19, 2021, από Port History: http://www.worldportsource.com/ports/review/RUS_Port_of_Arkhangelsk_1532.php
- Αγγελόπουλος, Ι. (2017, 9). Ανάκτηση 1 10, 2022, από Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων Ρόλος και Προοπτικές: http://www.raports.gr/sites/default/files/news_el/%CE%A0%CE%94%CE%A4_24102017.pdf
- ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΥ ΑΡΙΣΤ. Β., Φ. Ν. (2018). *ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ - ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ.* ΑΘΗΝΑ: ΙΔΡΥΜΑ ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ.
- Δρ. ΚΕΡΗ, Π. Μ. (2013). *ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ.* ΑΘΗΝΑ: ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ.
- ΝΕΑ ΤΟΥ ΟΗΕ.* (2004, 4 1). Ανάκτηση 4 22, 2021, από Τέθηκε σε ισχύ νέος κωδικός ασφαλείας πλοίου και λιμενικής εγκατάστασης: <https://news.un.org/ru/story/2004/07/1055671>

Πάγγειος, Ι. (1993). Θεωρία του Κόστους. Στο Ι. Πάγγειος. Σταμούλη.

Παρδάλη, Α. (2001). Στο Α. Παρδάλη, *Η Λιμενική Βιομηχανία - στις προκλήσεις της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων*. Σταμούλη.

Στραβοπόδης, Μ. (2019, 8 22). *HUFFPOST*. Ανάκτηση 9 13, 2021, από Ο Ρόλος της Ρωσίας στα Δυτικά Βαλκάνια στον 21ο Αιώνα: https://www.huffingtonpost.gr/entry/o-rolos-tes-rosias-sta-detika-valkania-ston-21o-aiona_gr_5d55c64ce4b0eb875f20fbe6

АО «Петропавловск-Камчатский морской торговый порт». (n.d.). Ανάκτηση 9 12, 2021, από Сегодняшний день: <http://port.kamchatka.ru/about/history.shtml>

АО «Петропавловск-Камчатский морской торговый порт» . (n.d.). Ανάκτηση 9 15, 2021, από Сегодняшний день: <http://port.kamchatka.ru/>

АО «Петропавловск-Камчатский морской торговый порт». (2017, 3 23). Ανάκτηση 8 13, 2021, από На Камчатке создан Первый рыбный терминал: <http://port.kamchatka.ru/news/>

АО ПЕТРОПАВЛОВСК - КАМЧАТСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ. (n.d.). Ανάκτηση 2020, από <http://port.kamchatka.ru/>

Арктики», Ф. «. (2021). Ανάκτηση 10 25, 2021, από ПЛАН УПРАВЛЕНИЯ СУДОВЫМИ ОТХОДАМИ В МОРСКОМ ПОРТУ АРХАНГЕЛЬСК:
<http://www.mapm.ru/files/eco/%D0%9F%D0%BB%D0%B0%D0%BD%20%D1%83%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D1%8F%20%D1%81%D1%83%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D1%8B%D0%BC%D0%B8%20%D0%BE%D1%82%D1%85%D0%BE%D0%B4%D0%B0%D0%BC%D0%B8%20%D0%90%D1%80%D1%85%D0%B0%D0%BD%D0%>

Архангельский морской торговый порт. (n.d.). Ανάκτηση 8 24, 2021, από Характеристики: <https://ascp.ru/O-kompanii/Harakteristiki>

Архангельский морской торговый порт. (n.d.). Ανάκτηση 8 19, 2021, από Перспективы: <https://ascp.ru/O-kompanii/Harakteristiki>

Архангельский морской торговый порт. (n.d.). Ανάκτηση 10 6, 2021, από Перспективы: <https://ascp.ru/O-kompanii/Perspektivi>

Википедия. (n.d.). Ανάκτηση 4 22, 2021, από ОСПС:
<https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D0%A1%D0%9F%D0%A1>

Волков, А. Б. (2017). АО «ПНТ» ИНФОРМАЦИЯ О ТЕРМИНАЛЕ ДЛЯ ЗАХОДЯЩИХ СУДОВ . Ανάκτηση 11 21, 2021, από
<file:///D:/%CE%94%CE%99%CE%A0%CE%9B%CE%A9%CE%9C%CE%91%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%97/%CE%91%CE%93%CE%99%CE%91%20%CE%A0%CE%95%CE%A4%CE%A1%CE%9F%CE%A5%CE%A0%CE%9F%CE%9B%CE%97/isps%20code%204.pdf>

Группа компаний ПАО «НМТП». (2020). Ανάκτηση 9 6, 2021, από СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ – КРАТКАЯ ИНФОРМАЦИЯ:

http://www.nmtp.info/content/holding/downloads/2019/rus_pyblichnaya_prezentaciya_ko_rotkaya_versiya_2.3.pdf

директор, В. г. (2013). *политика управления морскими рисками ПРИ ОБРАБОТКЕ СУДОВ В ОАО НОВОРОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ПОРТ*. Ανάκτηση 11 6, 2021, από file:///D:/%CE%94%CE%99%CE%A0%CE%9B%CE%A9%CE%9C%CE%91%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%97/%CE%9D%CE%9F%CE%92%CE%9F%CE%A1%CE%9F%CE%A3%CE%99%CE%A3%CE%9A/risk_policy.pdf

Капралов, И. И. (2014). *ОАО «Петропавловек-Камчатский морской торговый порт»*. Ανάκτηση 11 9, 2021, από инструкция по выполнению требований транспортной безопасности и техники безопасности лицами, находящимися на режимной территории ОТИ «Универсальный перегрузочный комплекс ОАО «Петропавловек-Камчатский морской торговый порт»:

<file:///D:/%CE%94%CE%99%CE%A0%CE%9B%CE%A9%CE%9C%CE%91%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%97/Petropavlovsk-Kamchatsky/ISPS.pdf>

Морозова, Е. И. (2013). *СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ – ТРАНСПОРТУ*. Ανάκτηση 8 15, 2021, από ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ КОНТЕЙНЕРНОГО МАРШРУТА БОЛЬШОЙ ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ – «СУХОЙ ПОРТ» МОСКВА:

<file:///D:/%CE%94%CE%99%CE%A0%CE%9B%CE%A9%CE%9C%CE%91%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%97/%CE%91%CE%93%CE%99%CE%91%20%CE%A0%CE%95%CE%A4%CE%A1%CE%9F%CE%A5%CE%A0%CE%9F%CE%9B%CE%97/PDF/2.pdf>

Морозова, Е. И. (2013). ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ КОНТЕЙНЕРНОГО МАРШРУТА БОЛЬШОЙ ПОРТ САНКТ-ПЕТЕРБУРГ – «СУХОЙ ПОРТ» МОСКВА. *СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ – ТРАНСПОРТУ*, σ. 18.

Морской Порт Санкт - Петербург. (n.d.). Ανάκτηση 2020, από <http://www.seaport.spb.ru/>

Морской Порт Санкт – Петербург. (n.d.). Ανάκτηση 8 3, 2021, από Профиль: <http://www.seaport.spb.ru/article/1/>

Мурзин, А. М. (2014). *ОАО «Петропавловск-Камчатский морской торговый порт»*. Ανάκτηση 11 16, 2021, από

<file:///D:/%CE%94%CE%99%CE%A0%CE%9B%CE%A9%CE%9C%CE%91%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%97/Petropavlovsk-Kamchatsky/%CE%9A%CE%91%CE%9D%CE%9F%CE%9D%CE%95%CE%A3.pdf>

МФ», Г. д. (2014, 11 29). «*Морской вокзал*». Ανάκτηση 11 20, 2021, από

<file:///D:/%CE%94%CE%99%CE%A0%CE%9B%CE%A9%CE%9C%CE%91%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%97/%CE%91%CE%93%CE%99%CE%91%20%CE%A0%CE%95%CE%A4%CE%A1%CE%9F%CE%A5%CE%A0%CE%9F%CE%9B%CE%97/isps%20code%203.pdf>

НМТП. (n.d.). Ανάκτηση 7 26, 2021, από Социальная ответственность и благотворительность: <http://www.nmtp.info/holding/socpolitic/charity/>

Новороссийский морской торговый порт. (n.d.). Ανάκτηση 8 5, 2021, από Группа НМТП: <http://www.nmtp.info/holding/about/>

ООО «Эколого-информационный центр». (2021). Ανάκτηση 9 5, 2021, από Заказчик: Акционерное общество «Петропавловск-Камчатский морской торговый порт»: <http://port.kamchatka.ru/docs/%D0%9F%D1%80%D0%BE%D0%B5%D0%BA%D1%82%20%D0%A2%D0%BE%D1%80%D0%B3%D0%BE%D0%B2%D1%8B%D0%B9%20%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82.pdf>

Пассажирский Порт. (n.d.). Ανάκτηση 8 3, 2021, από Общая информация: https://portspb.ru/O_porte/about

Пассажирский Порт. (n.d.). Ανάκτηση 2020, από <https://portspb.ru/>

Путин, В. (2017). Ανάκτηση 11 13, 2021, από "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации".

Росморпорт. (n.d.). Ανάκτηση 5 10, 2021, από Охрана окружающей среды при текущей хозяйственной деятельности: https://www.rosmorport.ru/filials/arf_ecology/

РОСМОРПОРТ. (n.d.). Ανάκτηση 11 2020, από <https://www.rosmorport.ru/>

Сергеевна, К. Е. (2019). ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ УПРАВЛЕНИЯ. Ανάκτηση 8 13, 2021, από https://guu.ru/files/dissertations/2019/04/kurbatova_e_s/dissertation.pdf

Сергеевна, К. Е. (2019). ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ УПРАВЛЕНИЯ. Ανάκτηση 11 21, 2020, από https://guu.ru/files/dissertations/2019/04/kurbatova_e_s/dissertation.pdf

Студопедия. (2014, 02 02). Ανάκτηση 11 21, 2020, από Место и роль морского транспорта в транспортной системе России: https://studopedia.ru/2_15200_mesto-i-rol-morskogo-transporta-v-transportnoy-sisteme-rossii.html

Студопедия. (2014, 02 02). Ανάκτηση 8 9, 2021, από Место и роль морского транспорта в транспортной системе России: https://studopedia.ru/2_15200_mesto-i-rol-morskogo-transporta-v-transportnoy-sisteme-rossii.html

ФЕДЕРАЦИИ, П. Р. (2020, 10 8). Ανάκτηση 11 20, 2021, από <file:///D:/%CE%94%CE%99%CE%A0%CE%9B%CE%A9%CE%9C%CE%91%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%97/%CE%91%CE%93%CE%99%CE%91%20%CE%A0%CE%95%CE%A4%CE%A1%CE%9F%CE%A5%CE%A0%CE%9F%CE%9B%CE%97/isps%20code%201.pdf>

Электронный фонд. (2003). Ανάκτηση 4 23, 2021, από МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОДЕКС ПО ОХРАНЕ СУДОВ И ПОРТОВЫХ СРЕДСТВ: <https://docs.cntd.ru/document/902019001>

