

ΟΛΠ Α.Ε: Κατάσταση και προοπτικές¹

Χαρίλαος Ν. Ψαραύτης
Καθηγητής ΕΜΠ
Διευθύνων Σύμβουλος ΟΛΠ Α.Ε.

Με τη συμπλήρωση την 1^η Μαΐου ενός έτους από τη λειτουργία του ΟΛΠ ως Ανώνυμης Εταιρίας (Ν2688/99), είναι ευκαιρία να κάνουμε μια σύντομη αναδρομή στην εξέλιξη του Οργανισμού τα τελευταία χρόνια, και να κάνουμε μερικές εκτιμήσεις για το μέλλον.

Στην τετραετία που πέρασε (1996-2000) δρομολογήθηκαν εξελίξεις που εκ των υστέρων αποδείχθηκαν κρίσιμες για την πορεία του Οργανισμού. Η κατάσταση του ΟΛΠ το 1996 θα μπορούσε να χαρακτηριστεί κρίσιμη, καθ' όσον δύο μεγάλες εταιρείες containers (η Evergreen και η Lloyd Triestino) είχαν εγκαταλείψει τον Πειραιά ως λιμάνι μεταφόρτωσης για να πάνε στο Gioia Tauro της Ιταλίας, λιμάνι το οποίο λίγοι ήξεραν την εποχή εκείνη, αλλά το οποίο έμελλε να γίνει το πρώτο λιμάνι της Μεσόγειου σε κίνηση containers λίγα χρόνια μετά. Η κίνηση του ΟΛΠ σε containers, μέχρι τότε καθαρά ανοδική, έπεσε από 600.000 teu το 1995 σε 575.000 teu το 1996. Το ερώτημα που τέθηκε τότε ήταν απλό, όσο και κρίσιμο: Ήταν η πτώση αυτή μια τυχαία στατιστική διακύμανση ανάξια σχολιασμού η ανησυχίας; Η μήπως ήταν ο κώδων του κινδύνου από το διεθνή ανταγωνισμό, έναντι του οποίου ο ΟΛΠ έπρεπε να λάβει σοβαρά μέτρα για να επιζήσει; Σημειώνεται εδώ ότι την εποχή εκείνη υπήρχε σοβαρός κίνδυνος να έμεναν ανεκμετάλλευτες οι τέσσερις (4) νέες γερανογέφυρες, οι οποίες είχαν προγραμματισθεί για εγκατάσταση το 1997 στη δυτική πλευρά του Προβλήτα ΙΙ στο Νέο Ικόνιο, η αποπεράτωση της οποίας είχε προγραμματισθεί για την ίδια περίοδο.

Ο ΟΛΠ δεν είχε την πολυτέλεια παθητικής αντιμετώπισης ενός τέτοιου θέματος, ελπίζοντας απλώς ότι τα φορτία θα ερχόταν από μόνα τους. Μετά από σημαντικές τροποποιήσεις στα τιμολόγια φορτίων transit αλλά και στους κανονισμούς για τα φορτία αυτά, και μετά από σκληρές και χρονοβόρες διαπραγματεύσεις με τις ναυτιλιακές εταιρείες MSC και Norasia, ο ΟΛΠ υπέγραψε το Νοέμβριο του 1997 διετή σύμβαση ώστε να καταστεί ο Πειραιάς μεταφορτωτικό κέντρο (hub) για τις εταιρίες αυτές. Σαν αποτέλεσμα, η κίνηση containers ανήλθε κατακόρυφα, στα 685.000 teu το 1997, στα 933.000 teu το 1998 και στο επίπεδο των 950.000 teu το 1999. Με εντατικοποίηση της εργασίας, η σύμβαση λειτούργησε άκρα ικανοποιητικά και ο Πειραιάς μπήκε για πρώτη φορά στην ιστορία του στη λίστα των μεγαλύτερων 50 container ports στον κόσμο (41^η θέση το 1998).

Το καλοκαίρι του 1999, οι διαπραγματεύσεις του ΟΛΠ με την MSC για την ανανέωση της σύμβασης αυτής ευοδώθηκαν κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο, με διπλασιασμό της ελάχιστης συμβατικής της υποχρέωσης και διάρκεια σύμβασης μέχρι το 2004. Σε μία εποχή διαρκώς εντεινόμενου διεθνούς ανταγωνισμού, η ανανέωση της σύμβασης αποδεικνύει ότι ο Πειραιάς διαθέτει επίπεδο υπηρεσιών υψηλής κλάσεως και ισχυροποιεί τη θέση του στο χάρτη των λιμανιών της

¹ Άρθρο που υπεβλήθη στον Οικονομικό Ταχυδρομο (δημοσιεύθηκε κομμένο και με άλλο τίτλο), Ιουνιος 2000.

Μεσογείου. Και άλλες εταιρίες εκδήλωσαν ενδιαφέρον για τον Πειραιά, και ήδη επίκειται υπογραφή δεύτερης σύμβασης με άλλη μεγάλη εταιρεία (China Shipping).

Το κυριότερο αποτέλεσμα των εξελίξεων αυτών ήταν η αναστροφή της επισφαλούς οικονομικής κατεύθυνσης που είχε ο ΟΛΠ το 1996-1997. Οι χρήσεις του 1998 και του 1999 ήταν κερδοφόρες και το ίδιο προβλέπεται και για και το 2000.

Η μετατροπή του ΟΛΠ σε ΑΕ δεν θα μπορούσε να είχε γίνει με ευνοϊκότερους οίονους. Η μετατροπή έγινε αναίμακτα, και έλυσε σημαντικά χρόνια προβλήματα του ΟΛΠ και των εργαζομένων σ' αυτόν, όπως το συνταξιοδοτικό και η περίθαλψη.

Άλλες σημαντικές εξελίξεις την τετραετία που πέρασε ήταν οι εξής:

- Η κίνηση στον τομέα αυτοκινήτων ξεπέρασε κάθε προηγούμενο και κάθε πρόβλεψη, με άνω των 300.000 εκφορτώσεις το 1999, αύξηση 49% έναντι του 1998.
- Το κρίσιμο έργο της μηχανογράφησης ξεκίνησε το 1998 και περατώνεται εντός του έτους.
- Τελείωσε περίπου ένα έτος νωρίτερα από το προβλεπόμενο η 1^η φάση της ανάπλασης του επιβατικού λιμένα, με πλήθος λειτουργικών και εξωραϊστικών παρεμβάσεων και με ρυθμίσεις στο πλανόδιο εμπόριο.
- Ξεκίνησε και λειτουργεί ικανοποιητικά το σύστημα εξυπηρέτησης πλοίων containers και car carriers με rendez vous, ένα πρωτοποριακό σύστημα που έχει εξορθολογίσει σημαντικά τη λειτουργία του λιμένα.
- Εξορθολογίσθηκαν σημαντικά τα τιμολόγια μας.
- Εξασφαλίσθηκαν Κοινοτικά κονδύλια 12 δις. δρχ για μεγάλα έργα στον επιβατικό λιμένα.
- Επελέγη Σύμβουλος για το Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο του ΟΛΠ και για την περαιτέρω ανάπλαση του επιβατικού λιμένα με ορίζοντα το 2004. Ολοκληρώθηκε ήδη το Στρατηγικό Σχέδιο.
- Υπεγράφη η πρώτη Συλλογική Σύμβαση Εργασίας ΟΛΠ-ΟΜΥΛΕ.
- Δρομολογήθηκε τέλος το ξεκίνημα της αλλαγής παλαιών κανονισμών του ΟΛΠ, στο πλαίσιο της μετεξέλιξής του ως ΑΕ.

Όλα όσα έγιναν στην προηγούμενη τετραετία και όσα προγραμματίστηκαν στη συνέχεια δημιουργούν τις βάσεις και τις προϋποθέσεις για τις εξής στρατηγικές προοπτικές την επόμενη τετραετία (2000-2004).

- Ηγετικός ρόλος Πειραιά στην ανάδειξη της Ελλάδος ως κομβικού λιμενικού σημείου αναφοράς στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων
- Εξασφάλιση μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας του ΟΛΠ και εργασίας για τους εργαζόμενους σ' αυτόν
- Εξασφάλιση δυνατότητας χρηματοδότησης της απαραίτητης υποδομής και υπερδομής
- Αναβάθμιση της ανταγωνιστικότητάς του
- Οικονομική και λειτουργική εξυγίανσή του
- Ριζική αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών στον πελάτη και στον πολίτη
- Ανάπτυξη δραστηριοτήτων και πρωτοβουλιών μη εφικτών με το τρέχον σχήμα (πχ joint ventures)

- Προσέλκυση κεφαλαίων που είναι απαραίτητα για τη δυναμική ανάπτυξη του ΟΛΠ

Για την εκπλήρωση των ανωτέρω, η προσέγγιση της εταιρίας είναι η εξής.

- Ολοκλήρωση επιχειρησιακού σχεδίου (business plan, 2000).
- Ολοκλήρωση κανονιστικών παρεμβάσεων (2000-1).
- Ολοκλήρωση μηχανογράφησης (2000).
- Ολοκλήρωση μετοχοποίησης (2000-1).
- Ολοκλήρωση ανάπτυξης επιβατικού λιμένα (cruise terminal, parking, λιμενικά έργα, άλλοι χώροι, 2001-3), με προοπτική το 2004.
- Ολοκλήρωση σιδηροδρομικής σύνδεσης container terminal με δίκτυο ΟΣΕ (2002).
- Ολοκλήρωση κατασκευής Προβλήτα ΙΙΙ στο container terminal (2003).
- Επιθετικό marketing για διεύρυνση πελατείας.
- Βελτίωση σχέσεων με παραλιμένιους Δήμους.

Εκτενείς αναφορές θα μπορούσαν να γίνουν για τα θέματα αυτά. Στεκόμαστε σε ορισμένα από αυτά, σημαντικά κατά τη γνώμη μας, αλλά που ίσως δεν έχουν τύχει δημοσιότητας ανάλογης με τη σημασία τους.

Ο ρόλος του container terminal.

Στην πλειοψηφία των εκατομμυρίων ανθρώπων που διέρχονται κάθε χρόνο από το επιβατικό λιμάνι του Πειραιά, το container terminal του ΟΛΠ στο Νέο Ικόνιο (μερικά χιλιόμετρα δυτικά) είναι άγνωστο. Και όμως, το terminal παράγει περίπου το 70% των εσόδων του ΟΛΠ κάθε χρόνο, και είναι επομένως η πιο σημαντική επιχειρηματική μονάδα (business unit) του λιμανιού. Η μακροπρόθεσμη επιβίωση της μονάδας αυτής είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την οικονομική βιωσιμότητα της εταιρίας στο σύνολο της.

Ως μακροπρόθεσμη στρατηγική στον τομέα αυτό, θα πρέπει να επιδιωχθεί η κατά το δυνατό ισόρροπη ανάπτυξη μεταξύ τοπικών φορτίων (gateway cargos) και φορτίων transit. Τοπικά φορτία είναι εκείνα που χρησιμοποιούν τον Πειραιά ως πύλη εισαγωγής η εξαγωγής και που μεταφέρονται από το αρχικό σημείο προέλευσης τους στον Πειραιά η από τον Πειραιά στο τελικό σημείο προορισμού τους με κάποιο χερσαίο μέσο (προς το παρόν μόνο με φορτηγό αυτοκίνητο). Σαν παράδειγμα, ένα φορτίο από τη Βαρκελώνη για τη Λάρισα, η ένα φορτίο από την Αθηνά για τη Νέα Υόρκη, στο βαθμό που διέρχονται μέσω Πειραιά, είναι τοπικά φορτία. Φορτία transit είναι εκείνα που μεταφορτώνονται από πλοίο σε πλοίο στον Πειραιά, με προέλευση και προορισμό άλλα μέρη. Σαν παράδειγμα, ένα φορτίο από την Ιαπωνία στην Κωνσταντινούπολη η ένα φορτίο από την Ολλανδία στην Αίγυπτο, με αλλαγή πλοίου στον Πειραιά, είναι φορτία transit.

Η περαιτέρω ανάπτυξη του τομέα transit, τομέας ο οποίος έχει ραγδαία ανάπτυξη παγκοσμίως λόγω του τρόπου λειτουργίας των εταιριών containers (hub and spoke systems) και στον οποίο μόλις τα τελευταία χρόνια ο ΟΛΠ έχει εμπειρίες, πρέπει σίγουρα να συνεχισθεί επιθετικά. Όμως, λόγω του εξαιρετικά ρευστού της αγοράς αυτής, χρειάζεται μεγάλη προσοχή. Τέτοια φορτία δεν είναι υποχρεωμένα να

μεταφορτωθούν στον Πειραιά, και θα επιλέξουν το λιμάνι εκείνο το οποίο τους προσφέρει τους καλύτερους όρους εξυπηρέτησης. Λόγω της δημιουργίας νέων μεγάλων ιδιωτικών terminals στην Ιταλία, στην Αίγυπτο και στην Τουρκία, τα οποία έχουν επιθετικές βλέψεις για την αγορά αυτή, αναμένεται να ενταθεί περαιτέρω ο ανταγωνισμός για φορτία transit στη Μεσόγειο τα επόμενα 1-2 χρόνια. Ο ΟΛΠ πρέπει να είναι έτοιμος να τον αντιμετωπίσει. Στρατηγική σημασία πρέπει να δοθεί στη διεύρυνση του κύκλου πελατών του, ώστε να περιορισθεί ο επιχειρηματικός κίνδυνος εάν κάποιος από αυτούς αποφασίσει να φύγει. Στρατηγική σημασία έχει επίσης το θέμα της τιμολόγησης και του περιορισμού του κόστους, ώστε οι επενδύσεις που γίνονται για την εξυπηρέτηση της κίνησης αυτής να έχουν τη δέουσα οικονομική απόδοση για τον ΟΛΠ.

Από το ανωτέρω προκύπτει ότι η περαιτέρω ανάπτυξη των τοπικών φορτίων μπορεί να είναι καθοριστική. Η μέχρι προ τινός κλασσική παραδοχή ήταν ότι η κίνηση των φορτίων αυτών είναι λίγο πολύ δεδομένη, η, στην καλύτερη περίπτωση, ότι αναπτύσσεται βραδέως και άρα δεν επιδέχεται σημαντική βελτίωση. Η παραδοχή αυτή δεν είναι σωστή. Δυο κυρίως παράγοντες αναμένεται να επιδράσουν καθοριστικά στην περαιτέρω ανάπτυξη του τοπικού φορτίου στον Πειραιά. Ο πρώτος είναι η σιδηροδρομική σύνδεση του container terminal με το δίκτυο του ΟΣΕ και ο δεύτερος είναι η εφαρμογή απλουστευμένων διαδικασιών για τα Κοινοτικά φορτία.

Σχετικά με τη σύνδεση με το δίκτυο του ΟΣΕ- και συγκεκριμένα με το σχεδιαζόμενο εμπορευματικό κέντρο του ΟΣΕ στο Θριάσιο Πεδίο (κάπου 10 χιλιόμετρα από το Νέο Ικόνιο), ήδη η σύνδεση αυτή είναι προγραμματισμένη να ολοκληρωθεί μέχρι το 2002. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι δεν υπάρχει σοβαρό λιμάνι στον κόσμο που να μην έχει σύνδεση με το σιδηρόδρομο, αναφέρεται δε χαρακτηριστικά το παράδειγμα του λιμένα της Αμβέρσας, στον οποίο υπάρχουν εγκατεστημένα 900 χιλιόμετρα σιδηροτροχιάς! Η σύνδεση αυτή, σε συνδυασμό με κατάλληλη τιμολόγηση από πλευράς ΟΛΠ και ΟΣΕ, αναμένεται να ενισχύσει σημαντικά την κίνηση στα τοπικά φορτία, διευρύνοντας σημαντικά την ενδοχώρα (hinterland) του Πειραιά. Με τη δημιουργία block trains, η ενδοχώρα αυτή, από το λεκανοπέδιο της Αττικής και τη Στερεά Ελλάδα που είναι κυρίως σήμερα, έχει τη δυνατότητα να διευρυνθεί σημαντικά προς τα βόρεια (Θεσσαλία, Μακεδονία, ακόμη και άλλες Βαλκανικές χώρες) αλλά και προς την Πελοπόννησο όταν ο ΟΣΕ φτιάξει το δίκτυο του και εκεί. Μια τέτοια εξέλιξη θα αποβεί προς όφελος όχι μόνο του ΟΛΠ και του ΟΣΕ, αλλά γενικότερα των μεταφορών και του εμπορίου στην Ελλάδα.

Κοινοτικά φορτία: Μετά από επίσκεψη κλιμακίου του ΟΛΠ στο λιμάνι του Tilbury (Αγγλία), ο ΟΛΠ υπέβαλε το 1997 εμπεριστατωμένες προτάσεις για τη λειτουργία της Ελευθέρως Ζώνης Πειραιώς, με σκοπό την απρόσκοπτη έξοδο των Κοινοτικών φορτίων από αυτή. Μέχρι σήμερα, οι προτάσεις αυτές δεν έχουν υλοποιηθεί. Ο κύριος λόγος της καθυστέρησης είναι οι αντιδράσεις του κλάδου των Εκτελωνιστών λόγω της αναμενόμενης μείωσης του κύκλου εργασιών του κλάδου εάν τα εισαγόμενα Κοινοτικά εμπορεύματα έφευγαν ελεύθερα στην επικράτεια.

Μετά από πολλές και χρονοβόρες συζητήσεις, στις αρχές του 1999 το ΥΕΝ και το Υπουργείο Οικονομικών δεσμεύθηκαν ότι τουλάχιστον οι λεγόμενοι «Κοινοτικοί Διάδρομοι» θα λειτουργήσουν από το καλοκαίρι του 1999. Οι διάδρομοι αυτοί προέβλεπαν τη διόδο ενός πολύ μικρού μέρους των Κοινοτικών φορτίων από μία ιδιαίτερη έξοδο μέσω του container terminal, αυτών που μεταφερόταν από πλοία με

αμιγώς Κοινοτικά φορτία. Δυστυχώς, ούτε και αυτό το μέτρο δεν έχει ακόμη εφαρμοσθεί, καθ' όσον καμμία από τις ναυτιλιακές εταιρίες που έχουν ζητήσει άδεια «τακτικής γραμμής» για το σκοπό αυτό δεν την έχει λάβει από τις αρμόδιες αρχές.

Η απρόσκοπτη έξοδος όλων των Κοινοτικών φορτίων από το λιμάνι του Πειραιά με απλουστευμένες διαδικασίες θα αυξήσει σημαντικά το τοπικό φορτίο, με άκρα ευεργετικές επιπτώσεις όχι μόνο στον ΟΛΠ αλλά και στην Εθνική Οικονομία.

Διακίνηση αυτοκινήτων

Δεν συμφέρει να βάζει κανείς όλα του τα αυγά στο ίδιο καλάθι. Μια άλλη εξαιρετικά κερδοφόρα δραστηριότητα του ΟΛΠ είναι η διακίνηση αυτοκινήτων. Από το φθινόπωρο του 1997 υπάρχει έντονο ενδιαφέρον από μεγάλες εταιρίες μεταφοράς αυτοκινήτων για χρήση του Πειραιά ως πύλης εισόδου και μεταφόρτωσης αυτοκινήτων. Δημιουργήθηκαν επί πλέον χώροι και ευνοϊκότερα τιμολόγια transit, χώροι όμως οι οποίοι δεν επαρκούν πλήρως για την ικανοποίηση της μεγάλης ζήτησης που έχει δημιουργηθεί. Η αύξηση του 1998 σε σχέση με το 1997 ήταν 29%, και αυτή του 1999 σε σχέση με το 1998 49%.

Υπάρχει εξαιρετική προοπτική στον τομέα αυτό. Το ενδιαφέρον των εταιριών είναι αξιοσημείωτο και δεν πρέπει να χαθεί. Πλην όμως το σημαντικότερο πρόβλημα είναι αυτό των χώρων. Δυστυχώς, ο κατ' εξοχήν χώρος που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί για το σκοπό αυτό, ο αχανής Προβλήτας της ΔΕΗ στο Κερατσίνι, χώρος που ανήκει στον ΟΛΠ, δεν μπορεί προς το παρόν να αποδοθεί στη διακίνηση αυτοκινήτων, επειδή ο χώρος χρησιμοποιείται από το 1995 αποκλειστικά για ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες. Λόγω ανεργίας στο Πέραμα, η ενδεχόμενη αλλαγή χρήσης του χώρου αυτού θα συναντήσει αντιδράσεις. Αποψη όμως του υπογράφοντος είναι ότι ο χώρος αυτός θα πρέπει πάση θυσία και το ταχύτερο δυνατό να επανενταχθεί στο δυναμικό του ΟΛΠ για φορτοεκφόρτωση και αποθήκευση αυτοκινήτων, και ότι αυτό μπορεί να γίνει χωρίς αρνητικές παρενέργειες στη ναυπηγοεπισκευή.

Περαιτέρω μετεξέλιξη της ΟΛΠ ΑΕ

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η μετατροπή του ΟΛΠ σε Α.Ε. (βάσει του Ν2688/99) παρέχει το πλαίσιο εκείνο βάσει του οποίου μπορούν να δρομολογηθούν εξελίξεις και δραστηριότητες που ήταν δύσκολες ή αδύνατες κάτω από το προηγούμενο σχήμα. Όμως, η πρωτοβουλία για τη δρομολόγηση ή όχι των εξελίξεων αυτών εξαρτάται από τον ίδιο τον ΟΛΠ. Θα μπορούσε θεωρητικά να μην αλλάξουν και πολλά πράγματα, πέραν των τυπικών αλλαγών της μετατροπής σε Α.Ε. (πχ λογιστικό σύστημα, ασφαλιστικό, συλλογικές συμβάσεις εργασίας, κλπ).

Μία τέτοια επιλογή, συνειδητή ή όχι, θα ήταν ατυχέστατη. Τώρα και όχι αργότερα είναι η ευκαιρία να δρομολογηθούν οι όποιες τομές είναι απαραίτητες ώστε να εξαλειφθούν οριστικά οι δυσλειτουργίες του μέχρι τούδε σχήματος και να αναληφθούν νέες επιχειρηματικές πρωτοβουλίες που θα οδηγήσουν στην περαιτέρω εξυγίανση και ανάπτυξη. Τώρα είναι η ευκαιρία, και εάν αυτή χαθεί θα είναι δύσκολο να υπάρξει άλλη.

Μία και πρόθεση της Κυβέρνησης είναι η διαδικασία της «μετοχοποίησης», δηλαδή της εισόδου ιδιωτών στην εκμετάλλευση ορισμένων δραστηριοτήτων του ΟΛΠ, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή ώστε τα ιδιωτικά κεφάλαια που θα διατεθούν να αξιοποιηθούν σωστά. Η ανάγκη τέτοιων κεφαλαίων είναι μεγάλη και μπορεί να αποβεί προς όφελος του ΟΛΠ, αρκεί η συμμετοχή ιδιωτών να γίνει με σαφείς κανόνες. Επισημαίνεται ότι αν εξαιρέσει κανείς τη χρηματοδότηση μερικών έργων του ΟΛΠ από Κοινοτικά κονδύλια και από ένα δάνειο από την ΕΤΕπ, ο ΟΛΠ δεν έχει μέχρι στιγμής λάβει δραχμή από τον Κρατικό Προϋπολογισμό, χρηματοδοτώντας όλες τις επενδύσεις και λειτουργικές δαπάνες του (ακόμη και συντάξεις μέχρι πρόσφατα) από τα έσοδά του από τις υπηρεσίες που παρέχει. Είναι προς τιμήν του μοντέλου αυτού που συνετέλεσε στη θετική ανάπτυξη του ΟΛΠ μεταπολεμικά. Όμως, τη στιγμή που οι ανταγωνιστές μας στη Μεσόγειο αναπτύσσονται δυναμικά με πλούσια χρηματοδότηση από ιδιωτικά και κρατικά κονδύλια, οι περιορισμοί του μοντέλου αυτού είναι πλέον από εμφανείς. Επομένως η μετοχοποίηση του ΟΛΠ παρέχει κατ' αρχήν ένα εργαλείο για να αλλάξει η κατάσταση αυτή και να αντληθούν νέα σημαντικά κεφάλαια για την εταιρία.

Ανεξάρτητα από το μοντέλο μετοχοποίησης που τελικά θα υιοθετηθεί, ο νέος ΟΛΠ θα πρέπει να κινηθεί με βάση ορισμένες κατευθυντήριες αρχές, οι οποίες περιλαμβάνουν τις εξής:

1. Θα πρέπει ο ΟΛΠ να έχει βασικό γνώμονα την παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών προς όλους τους πελάτες του. Θα πρέπει να καλλιεργεί συστηματικά τις σχέσεις του με αυτούς και να επιδιώκει την προσέλκυση νέων πελατών, εντός και εκτός Ελλάδος.
2. Λόγω της απελευθέρωσης των αγορών, οι όποιες μονοπωλιακές καταστάσεις στην παροχή λιμενικών υπηρεσιών σιγά-σιγά θα περιορισθούν, ακόμη και στην Ελλάδα. Εάν ο ΟΛΠ δεν λάβει από τώρα μέτρα για την αντιμετώπιση και αποθάρρυνση του πιθανού αυτού ανταγωνισμού, θα αντιμετωπίσει κινδύνους στο μέλλον.
3. Θα πρέπει ο ΟΛΠ να είναι ενήμερος των διεθνών εξελίξεων στους τομείς των λιμανιών, της ναυτιλίας και των συνδυασμένων μεταφορών, και να συμμετέχει ενεργά στα σχετικά διεθνή fora. Θα πρέπει να αναλάβει ηγετικό ρόλο στη διαμόρφωση λιμενικής πολιτικής για την Ελλάδα και την ευρύτερη γεωγραφική περιοχή στην οποία δραστηριοποιείται.
4. Όλες οι δραστηριότητες του ΟΛΠ θα πρέπει να λειτουργούν ανταποδοτικά και με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια, με απαγόρευση σταυρωτών επιδοτήσεων. Όποιες δραστηριότητες δεν είναι ανταποδοτικές αλλά κρίνονται ότι πρέπει να διατηρηθούν, θα πρέπει να επιδοτούνται από την Πολιτεία και όχι από άλλες κερδοφόρες δραστηριότητες του ΟΛΠ.
5. Θα πρέπει ο ΟΛΠ να αναπτυχθεί ισόρροπα σε όλες τις κερδοφόρες (ή δυνητικά κερδοφόρες) δραστηριότητές του, έτσι ώστε να περιορισθούν οι κίνδυνοι εξάρτησης από μία μόνο δραστηριότητα ή από περιορισμένο κύκλο πελατών.
6. Θα πρέπει ο ΟΛΠ να καλλιεργήσει συστηματικά αρμονικές σχέσεις με τους περιβάλλοντες αυτούς Δήμους και γενικά με την κοινωνία της ευρύτερης περιοχής του Πειραιά. Η προσέγγιση θα πρέπει να είναι δράσης και όχι αντίδρασης που ήταν στο παρελθόν.
7. Θα πρέπει οι βασικές ευθύνες λειτουργίας του ΟΛΠ να κατανεμηθούν ιεραρχικά σε συγκεκριμένα πρόσωπα και όχι σε απρόσωπα όργανα (πχ σε επιτροπές) με αλληλοεπικαλυπτόμενες αρμοδιότητες.

8. Θα πρέπει ο ΟΛΠ να επανδρωθεί από κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό, με συστηματική επιμόρφωση των ήδη υπηρετούντων και με πρόσληψη νέων στελεχών με εξειδικευμένες γνώσεις. Βασικά κενά γνώσεων και ξεπερασμένες νοοτροπίες θα πρέπει να εξαλειφθούν.
9. Γενικά, ο ΟΛΠ θα πρέπει να γίνει λιγότερο εσωστρεφής και να δει τον διευρυμένο και συνεχώς εξελισσόμενο κόσμο που τον περιβάλλει με θετική προδιάθεση και αυτοπεποίθηση.