

ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ Ι: ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΟΥ ΟΛΠ ΟΠΩΣ ΤΟΝ ΞΕΡΑΜΕ¹;

Χαρίλαος Ν. Φαραύτης
Καθηγητής ΕΜΠ
Πρώην Διευθύνων Σύμβουλος ΟΛΠ ΑΕ

Με κίνηση 1.542.000 TEU το 2004 έναντι 1.605.000 TEU το 2003, ο Σταθμός Εμπορευματοκιβωτίων του ΟΛΠ 'Ελευθέριος Βενιζέλος' στο Νέο Ικόνιο (πλέον γνωστός και ως ΣΕΜΠΟ) έχασε έδαφος σε σχέση με άλλα container terminals ανά τον κόσμο. Ο ΟΛΠ μετείχε ανελλιπώς στο TOP 50 των μεγαλύτερων σε κίνηση terminals από το 1998 μέχρι και το 2003. Η είσοδος και παραμονή του ΟΛΠ στη λίστα αυτή όλα αυτά τα χρόνια οφείλεται αποκλειστικά και μόνο στην αλματώδη αύξηση της μεταφορτωτικής κίνησης διαμέσου του ΣΕΜΠΟ από το 1997 και μετά. Πράγματι, το 1997 ήταν το έτος έναρξης της χρήσης του Πειραιά ως hub port από μεγάλες εταιρίες όπως η Norgasia και η MSC. Η Norgasia αποχώρησε το 1998 και από το 2000 έως το 2001 ο ΟΛΠ εξυπηρετούσε και την China Shipping, με την MSC να παραμένει σήμερα ο μεγαλύτερος παίκτης στην αγορά μεταφόρτωσης μέσω του Πειραιά.

Η ιστορία δείχνει ότι ο ΣΕΜΠΟ δεν μπόρεσε να διατηρήσει ρυθμούς αύξησης της κίνησης ανάλογους με αυτούς των άλλων terminals. Αυτό μπορεί να πιστοποιηθεί από το γεγονός ότι ενώ η κίνηση του ΣΕΜΠΟ από το 1998 ως το 2003 αυξήθηκε σημαντικά (από 933.000 σε 1.605.000 TEU), η θέση του ΟΛΠ στο TOP 50 στο ίδιο διάστημα έπεσε από τη θέση Νο. 41 στη θέση Νο. 50. Είναι σαφές ότι οι ξένοι τρέχουν πιο γρήγορα από εμάς, το δε γεγονός ότι η κίνηση του ΟΛΠ το 2004 μειώθηκε έναντι εκείνης του 2003 καθιστά μάλλον απίθανο το ενδεχόμενο ο ΟΛΠ να παρέμεινε στο TOP 50 και το 2004 (η κατάταξη δεν ήταν γνωστή όταν γράφονταν οι γραμμές αυτές). Η κατά 4% μείωση της συνολικής κίνησης του ΣΕΜΠΟ το 2004 έναντι του 2003 οφείλεται κυρίως στην κατά 13% μείωση της κίνησης μεταφόρτωσης, ενώ αντίθετα η εγχώρια κίνηση (έμφορτα εισαγωγής και εξαγωγής) σημείωσε αύξηση κατά 11%.

Βέβαια, η διατήρηση του ΣΕΜΠΟ στο TOP 50 δεν πρέπει να είναι αυτοσκοπός. Όμως, ο ΣΕΜΠΟ συνεισφέρει περί το 65% στα ετήσια έσοδα του Οργανισμού, και είναι η κατ'εξοχήν κερδοφόρα δραστηριότητά του. Η διατήρηση της κερδοφορίας του ΣΕΜΠΟ είναι επομένως ζωτικό θέμα οικονομικής επιβίωσης για τον ΟΛΠ, και μαζί με την αναβάθμιση της ποιότητας των υπηρεσιών σε όλους τους χρήστες, λογικά πρέπει να είναι στόχος ιεραρχικά ανώτερος από την όποια θέση σε κάποιο παγκόσμιο κατάλογο διακίνησης.

Με σκοπό την αναβάθμιση της δυναμικότητας του ΣΕΜΠΟ, φαίνεται ότι πρόθεση της Διοίκησης του ΟΛΠ αλλά και της Κυβέρνησης είναι η επέκταση του Προβλήτα Ι, με συμμετοχή της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Ήδη η Διοίκηση της εταιρείας υπέγραψε συμφωνία αξίας 35 εκατομμυρίων ευρώ με μεγάλη κατασκευαστική εταιρία, για το σχετικό έργο, και έχει διασφαλίσει ήδη με δανεισμό το ποσό αυτό. Παράλληλα, διεκδικεί μέρος του ποσού να δοθεί από το Δ' Κοινοτικό πλαίσιο στήριξης.

¹ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Απριλιος 2005.

Σύμφωνα με ανακοίνωση του ΟΛΠ, το έργο αυτό θα είναι έτοιμο σε δύο χρόνια και ‘αναμένεται να αυξήσει τη δυναμικότητα του ΣΕΜΠΟ κατά περίπου 30%, ήτοι κατά 500.000 TEU ετησίως’. Πέραν των έργων υποδομής, η επένδυση θα συμπληρωθεί από τον αναγκαίο ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό, ο οποίος θα δημοπρατηθεί στο τέλος του 2005, και θα είναι προϋπολογισμού 25 εκατ. ευρώ. Από την πλευρά του ο Υπουργός Εμπορικής Ναυτιλίας διευκρίνισε ότι οι ανωδομές στον Προβλήτα Ι θα γίνουν με αυτοχρηματοδότηση, δηλαδή θα γίνουν από ιδιώτη ο οποίος και θα αναλάβει τη λειτουργία και εκμετάλλευση του Προβλήτα Ι μετά από διαγωνισμό.

Με δεδομένα τα σχέδια αυτά, ας εξετάσουμε ορισμένα θέματα που άπτονται του Προβλήτα Ι, του ΣΕΜΠΟ και του ΟΛΠ γενικότερα. Σημειώνουμε ότι ο Προβλήτας Ι είναι σήμερα ο μικρότερος από τους δυο προβλήτες του ΣΕΜΠΟ, με δυο γερανογέφυρες, ενώ ο διπλάνος (και πολύ μεγαλύτερος) Προβλήτας ΙΙ έχει 12 γερανογέφυρες.



Αεροφωτογραφία του ΣΕΜΠΟ: Δεξιά ο Προβλήτας Ι και αριστερά το ανατολικό κρηπίδωμα του Προβλήτα ΙΙ.

Κατ’ αρχάς, μια και μιλάμε για αύξηση της δυναμικότητας του ΣΕΜΠΟ, ένα ενδιαφέρον ερώτημα είναι, ποια είναι άραγε η σημερινή δυναμικότητά του; Αυτό εξαρτάται από το πώς ορίζεται η δυναμικότητα. Ένας ορισμός είναι η μέγιστη ετήσια ολική κίνηση που μπορεί να εξυπηρετήσει ο ΣΕΜΠΟ χωρίς μείζονα προβλήματα (συμφόρηση, ουρές, καθυστερήσεις, μειωμένη απόδοση, κλπ). Ο επιστημονικός προσδιορισμός της δυναμικότητας είναι εξαιρετικά σύνθετος, εξαρτώμενος από παραμέτρους όπως αριθμός και είδος γερανογεφυρών, κατάσταση τους, μήκος κρηπιδωμάτων, χωρητικότητα χώρων απόθεσης, αριθμός straddle carriers και άλλων μηχανημάτων, αριθμός χειριστών, μηχανογράφηση, οργάνωση του ΣΕΜΠΟ, συχνότητα βλαβών μηχανημάτων, κλπ. Ένας τέτοιου είδους αναλυτικός προσδιορισμός έχει τις προδιαγραφές διδακτορικής διατριβής!

Από πρακτικής πλευράς, μια εντελώς χονδρική (και ίσως συντηρητική) προσέγγιση είναι ότι κάθε γερανογέφυρα μπορεί να διεκπεραιώνει χωρίς μείζονα προβλήματα περί τις

100.000 TEU το χρόνο κατά μέσο όρο. Με 14 γερανογέφυρες εν ενεργεία, αυτό σημαίνει ότι η σημερινή δυναμικότητα του ΣΕΜΠΟ είναι περί τα 1.400.000 TEU. Αν εν τω μεταξύ μερικές γερανογέφυρες είναι χαλασμένες, η δυναμικότητα μπορεί να πέσει, πχ στα 1.200.000 TEU, η ακόμη και πιο κάτω. Το ότι με τη δυναμικότητα αυτή ο ΣΕΜΠΟ μπόρεσε να διεκπεραιώσει κάπου 1.600.000 TEU το 2003 και 1.500.000 TEU το 2004, μόνο άθλος μπορεί να χαρακτηριστεί. Όμως, αν σκεφθεί κανείς τα συχνά και σοβαρά προβλήματα συμφόρησης που κατεγράφησαν στον ΣΕΜΠΟ στο διάστημα αυτό (ουρές χιλιομέτρων, επικόμιστρα, κλπ), μπορεί να συμφωνήσει ότι η δυναμικότητα του ΣΕΜΠΟ, αν είναι να εξυπηρετούνται σωστά και χωρίς καθυστερήσεις οι χρήστες, σήμερα είναι σαφώς πιο κάτω από 1.600.000 TEU, η ακόμη και πιο κάτω από 1.400.000 TEU!

Είναι προφανές ότι η επέκταση του Προβλήτα I θα αυξήσει τη δυναμικότητα του ΣΕΜΠΟ. Αυτό δεν θα συμβεί εν μια νυκτί, αλλά μετά από τουλάχιστο 2 χρόνια. Στο ενδιάμεσο, η δυναμικότητα του ΣΕΜΠΟ ενδέχεται να μειωθεί, λόγω των έργων στον Προβλήτα I. Η ανακοίνωση του ΟΛΠ ότι αφού ολοκληρωθεί το έργο η συνολική δυναμικότητα του ΣΕΜΠΟ θα αυξηθεί κατά 500.000 TEU είναι αρκετά αισιόδοξη, ιδίως αν αναλογισθεί κανείς ότι ο σημερινός Προβλήτας I, που έχει 2 γερανογέφυρες, ήδη έχει δυναμικότητα κάπου 200.000 TEU! Πιο λογικό ακούγεται τα 500.000 TEU να είναι η συνολική δυναμικότητα του νέου Προβλήτα I, και όχι η προσδοκώμενη αύξησή της. Δεδομένου ότι αναμένεται σύντομα και ένας αυτοκινούμενος λιμενικός γερανός, η νέα συνολική δυναμικότητα του ΣΕΜΠΟ μετά την ολοκλήρωση των έργων του Προβλήτα I (δηλαδή όχι πριν από το 2007) είναι λογικό να αναμένεται να κυμανθεί μεταξύ 1.700.000 και 2.100.000 TEU, ανάλογα με την απόδοση του terminal. Συγκριτικά αναφέρουμε ότι ο υπ' αριθμόν 1 ανταγωνιστής του Πειραιά Gioia Tauro διεκπεραίωσε 3.192.000 TEU το 2004 (δηλαδή είχε υπερδιπλάσια κίνηση από τον ΟΛΠ), εγείροντας το αφελές ίσως ερώτημα κατά πόσο η επέκταση του Προβλήτα I είναι επαρκής για να αντιμετωπίσει ο ΟΛΠ τον διαρκώς αυξανόμενο λιμενικό ανταγωνισμό στη Μεσόγειο.

Ερχόμαστε τώρα σε ένα λιγότερο αφελές ερώτημα. Ποια θα είναι άραγε τα νέα φορτία που αναμένεται να έρθουν στον ΣΕΜΠΟ με την αύξηση της δυναμικότητάς του; Κατά την άποψή μας, είναι μάλλον απίθανο τα νέα αυτά φορτία να είναι εγχώρια, δηλαδή εισαγωγής η εξαγωγής, καθ' όσον ο ρυθμός αύξησης της κίνησης των φορτίων αυτών είναι μάλλον αργός διαχρονικά, όντας συνάρτηση της γενικότερης οικονομικής ανάπτυξης της 'ενδοχώρας' του Πειραιά (κυρίως λεκανοπέδιο της Αττικής, και λιγότερο Στερεά Ελλάδα και Πελοπόννησος). Είναι χαρακτηριστικό ότι το σύνολο της εγχώριας έμπορτης κίνησης του 2004 (έτος αυξημένης κίνησης λόγω των Ολυμπιακών αγώνων) ήταν μόλις 464.000 TEU (355.000 TEU εισαγωγής και 109.000 TEU εξαγωγής), δηλαδή λιγότερο από την ανακοινωθείσα αύξηση της δυναμικότητας του ΣΕΜΠΟ! Σίγουρα όμως δεν είναι λογικό να μιλάμε για υπερδιπλασιασμό της κίνησης εγχωρίων φορτίων στον Πειραιά στο ορατό μέλλον.

Είναι επομένως σαφές ότι τα νέα φορτία, αν είναι να έρθουν αυτά, θα προέρχονται κατά κύριο λόγο από την αγορά μεταφόρτωσης. Μια αγορά ιδιαίτερα δυναμική και ανοικτή στον ξένο ανταγωνισμό, ιδίως στη γειτονιά του ΟΛΠ στην Ανατολική και Κεντρική Μεσόγειο, όπου εκτός από το Gioia Tauro και τη Μάλτα, νέα terminals έχουν μπει στην

αγορά τελευταία και άλλα ετοιμάζονται να αναβαθμισθούν (Port Said, Cagliari, Τάραντας, Τουρκία, Κύπρος, κλπ). Εκτός αυτών, ακούγονται σενάρια αδειοδότησης ιδιωτικού container terminal σε νησίδα νότια της Κρήτης, που μόνο για μεταφόρτωση θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί- όντας μάλιστα πολύ πλησιέστερα στη ρότα Σουέζ-Γιβραλτάρ από ό,τι ο Πειραιάς.

Επομένως, το σενάριο να αναβαθμιστεί ο Προβλήτας Ι με επενδύσεις $35+25=60$ εκατομμυρίων ευρώ, για την υλοποίηση μάλιστα των οποίων ο ΟΛΠ θα προσφύγει σε δανεισμό, ώστε να προσελκύσει επί πλέον κίνηση μεταφόρτωσης, δεν ακούγεται και τόσο πειστικό στο ισοζύγιο 'risk-benefit'. Όχι μόνο μια τέτοια κίνηση είναι ιδιαίτερα ρευστή (σήμερα υπάρχει, αύριο δεν υπάρχει), αλλά τα τιμολόγια μεταφόρτωσης είναι διεθνώς αρκετά χαμηλά, με μικρά περιθώρια κέρδους. Άρα οποιαδήποτε τέτοια επένδυση δεν μπορεί να βασίζεται σε μια τέτοια προοπτική, η τουλάχιστο μόνο σ' αυτή. Ιδιαίτερα ο ιδιώτης που θα κληθεί να επενδύσει στην ανωδομή του Προβλήτα Ι δεν είναι λογικό να το κάνει με την προοπτική η επένδυση αυτή να γίνει μόνο για την προσέλκυση φορτίων μεταφόρτωσης.

Αυτό μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι λογικός και κύριος στόχος για όποιον ιδιώτη αναλάβει την εκμετάλλευση του Προβλήτα Ι, δεν θα είναι τα φορτία τράνζιτ, αλλά τα εγχώρια φορτία του Πειραιά. Ο στόχος αυτός μπορεί να μην είναι φανερός στη φάση αυτή, αλλά σίγουρα δεν μπορεί να αγνοηθεί! Αυτό συνεπικουρείται από το γεγονός ότι τα τιμολόγια του ΟΛΠ για τα εγχώρια φορτία είναι σήμερα πολύ υψηλότερα από εκείνα της μεταφόρτωσης, λόγω χαμηλής ελαστικότητας της σχετικής ζήτησης, δηλαδή έλλειψης εναλλακτικών λύσεων εισόδου και εξόδου για τα φορτία αυτά. Το γεγονός ότι τα έσοδα του ΣΕΜΠΟ το 2004 αυξήθηκαν κατά 6,9% έναντι εκείνων του 2003 παρά τη συνολική μείωση της κίνησης, μπορεί ίσως να εξηγηθεί από την κατά 11% αύξηση της κίνησης των εγχωρίων φορτίων, που είναι και τα πιο προσοδοφόρα.

Για να προσελκύσει τα 'χρυσά' αυτά φορτία στον Προβλήτα Ι, ο ιδιώτης που θα αναλάβει την εκμετάλλευσή του δεν θα χρειαστεί να κάνει και πολλά. Αρκεί να προσφέρει τιμολόγια χαμηλότερα από εκείνα που τώρα προσφέρει ο ΟΛΠ στο διπλανό Προβλήτα ΙΙ. Με ετήσια έμφορτη εγχώρια κίνηση λιγότερη από 500.000 TEU/χρόνο, ένα μεγάλο μέρος της κίνησης αυτής (θεωρητικά ακόμη και ολόκληρη!) είναι ενδεχόμενο να καταλήξει στον αναβαθμισμένο Προβλήτα Ι. Το ποσοστό της διαρροής θα είναι μεγαλύτερο αν ο ΟΛΠ απολέσει την τρέχουσα μεταφορτωτική του κίνηση και μικρότερο αν τη διατηρήσει, γιατί στην πρώτη περίπτωση θα είναι πιο εύκολο τα πλοία που δένουν στον Προβλήτα Ι να μεταφέρουν αμιγώς εγχώρια φορτία.

Αν όμως τα πιο πολλά εγχώρια φορτία πάνε στον Προβλήτα Ι, τι θα απογίνει ο υπόλοιπος ΣΕΜΠΟ; Είτε θα αναγκασθεί να μειώσει τα τιμολόγια του για να συγκρατήσει την απώλεια αυτή, είτε θα του μείνουν κυρίως τα λιγότερο κερδοφόρα φορτία μεταφόρτωσης, εάν βέβαια είναι ανταγωνιστικός σ' αυτά χωρίς να χάνει. Είτε το ένα συμβεί είτε το άλλο, υπάρχει κίνδυνος η απώλεια εσόδων του ΣΕΜΠΟ να είναι μεγάλη. Αλλά μια καθίζηση εσόδων στον ΣΕΜΠΟ αργά η γρήγορα θα κάνει ολόκληρο τον ΟΛΠ προβληματική επιχείρηση.

Τα πράγματα βέβαια δεν είναι αναγκαστικά τόσο άσχημα. Ο ΟΛΠ θα εισπράττει κάποιο ενοίκιο από τον 'παραχωρησιούχο' του ΣΕΜΠΟ, τον ιδιώτη δηλαδή που θα αναλάβει να εκμεταλλευτεί τον Προβλήτα Ι. Ενοίκιο το οποίο, αν τιμολογηθεί σωστά, είναι ενδεχόμενο να αντισταθμίζει την πιθανή ζημιά από την απώλεια του εγχωρίου φορτίου. Δεν είναι σαφής η φόρμουλα του ενοικίου για τον Προβλήτα Ι τη στιγμή που γράφονται οι γραμμές αυτές. Αυτή λογικά θα είναι αντικείμενο των προδιαγραφών του διαγωνισμού που θα προκηρυχθεί για να επιλεγεί ο ιδιώτης επενδυτής, ή αντικείμενο της προσφοράς των διαγωνιζομένων προς τον ΟΛΠ. Σαν παράδειγμα, θα μπορούσε ο ΟΛΠ να παραχωρήσει τον Προβλήτα Ι στον ιδιώτη που θα δίνει το μεγαλύτερο ενοίκιο, είτε ως απόλυτο μέγεθος, είτε ως ποσοστό της κίνησης. Και μια και ο Προβλήτας Ι με το ως άνω σκεπτικό μπορεί να χαρακτηριστεί 'φιλέτο', λογικό είναι να περιμένει κανείς ότι και το ενοίκιο που θα απαιτήσει ο ΟΛΠ για την παραχώρηση της εκμετάλλευσής του θα είναι ισάξιο.

Τίθενται επίσης και ορισμένα άλλα σχετικά ερωτήματα, τα οποία είναι κρίσιμα. Ο ιδιώτης που θα αναλάβει τη λειτουργία και εκμετάλλευση του Προβλήτα Ι, θα έχει άραγε τους ίδιους κανονισμούς εργασίας με εκείνους του ΟΛΠ; Μάλλον απίθανο. Σημειώνεται ότι ο ΣΕΜΠΟ εξακολουθεί να διέπεται από αναχρονιστικούς κανονισμούς εργασίας, κανονισμούς που τον αναγκάζουν να χρησιμοποιεί συνολικά περισσότερο προσωπικό από όσο χρειάζεται, άσχετα αν υπάρχουν ελλείψεις σε ορισμένες κατηγορίες. Οι κανονισμοί αυτοί επιβαρύνουν σημαντικά το κόστος και συντελούν σε μεγάλες δαπάνες μισθοδοσίας, πολλές υπερωρίες και εξωφρενικές αμοιβές. Για ποιο λόγο ο ιδιώτης που θα αναλάβει την εκμετάλλευση του Προβλήτα Ι θα θέλει να έχει τους ίδιους κανονισμούς; Αν αυτό τυχόν επιβληθεί ως όρος από τον ΟΛΠ για να μην αντιδράσουν τα συνδικάτα του, πιθανώς θα αποτελέσει ανασταλτικό παράγοντα για τον ιδιώτη να αναλάβει μια τέτοια επένδυση.

Μια άλλη ακραία περίπτωση είναι ο ΟΛΠ να επιβάλει στον ιδιώτη να έχει στον Προβλήτα Ι την ίδια τιμολόγηση με εκείνη του Προβλήτα ΙΙ, ώστε να αποφυγεί το ενδεχόμενο διαρροής φορτίων. Τότε για κάποιον εξωτερικό παρατηρητή, ο Προβλήτας Ι θα μοιάζει αρκετά με τον υπόλοιπο ΣΕΜΠΟ. Το σενάριο αυτό είναι πιθανότατα τρωτό από νομικής πλευράς (από τουλάχιστο τα αρμόδια όργανα της Κομισιόν), και επίσης δεν θα είναι και τόσο ελκυστικό σε ένα ιδιώτη επενδυτή. Αλλά ακόμη και με το σενάριο αυτό ο Προβλήτας Ι θα μπορούσε να αποσπάσει ένα μεγάλο μερίδιο του εγχωρίου φορτίου από τον υπόλοιπο ΣΕΜΠΟ, αν η δική του ποιότητα εξυπηρέτησης είναι καλύτερη. Κατά μείζονα λόγο, αν λογικά ο ιδιώτης που θα αναλάβει την εκμετάλλευση του Προβλήτα Ι αφεθεί ελεύθερος ως προς τιμολόγια και κανονισμούς εργασίας, τότε το μεγαλύτερο μέρος του εγχωρίου φορτίου θα προτιμήσει τον Προβλήτα Ι έναντι του παραδοσιακού ΣΕΜΠΟ.

Εκτός από τους κανονισμούς εργασίας, υπάρχει και ένας ακόμη λόγος που ο ιδιώτης του Προβλήτα Ι θα είναι πολύ πιο ελεύθερος να τιμολογήσει τις υπηρεσίες του ανταγωνιστικά από ό,τι ο υπόλοιπος ΣΕΜΠΟ. Όπως είναι σήμερα τα πράγματα, ένα σημαντικό μέρος των εσόδων του ΣΕΜΠΟ δεν πηγαίνει για την ίδια ανάπτυξη του Σταθμού, αλλά για τη σταυρωτή επιδότηση άλλων, μη ανταποδοτικών δραστηριοτήτων του ΟΛΠ, όπως το επιβατικό λιμάνι, το συμβατικό φορτίο και η ναυπηγοεπισκευαστική

ζώνη. Αυτές είναι δραστηριότητες για τις οποίες λογικά ο ΟΛΠ δικαιούται να ζητήσει αποζημίωση από τον Κρατικό Προϋπολογισμό, στο βαθμό που υποχρεούται από το Κράτος να τις διατηρεί ενεργές ενώ δεν είναι κερδοφόρες. Τέτοια βάρη σίγουρα δεν θα έχει ο ιδιώτης που θα αναλάβει την εκμετάλλευση του Προβλήτα Ι, και αυτό μπορεί να αποδειχθεί καθοριστικό στην έκβαση του ανταγωνισμού του με τον υπόλοιπο ΣΕΜΠΟ.

Από τουλάχιστον όλα τα ανωτέρω, είναι σαφές ότι η επέκταση του Προβλήτα Ι δεν θα είναι και τόσο απλή υπόθεση για τον ΟΛΠ. Έτσι κι αλλιώς η προοπτική αυτή θα πάρει μερικά χρόνια για να υλοποιηθεί πλήρως, ακόμη και στην καλύτερη περίπτωση που ο διαγωνισμός για την παραχώρηση δεν καθυστερήσει (αυτός σίγουρα θα είναι 'δύσκολος' μια και θα είναι η πρώτη φορά που γίνεται σε Ελληνικό container terminal). Αυτό δίνει κάποιο χρονικό περιθώριο στον υπόλοιπο ΣΕΜΠΟ για να προετοιμαστεί και να λάβει σοβαρά διαρθρωτικά μέτρα προσαρμογής, κυρίως στα τιμολόγια και στους κανονισμούς εργασίας του, ώστε όχι μόνο να περιορίσει στο ελάχιστο τις παρενέργειες της εξέλιξης αυτής, αλλά να την εκμεταλλευθεί κιόλας προς όφελός του, αυξάνοντας την ανταγωνιστικότητά του και εκσυγχρονίζοντας τη λειτουργία του. Η παραχώρηση και άλλων κομματιών του ΣΕΜΠΟ (περιλαμβανομένου και του μελλοντικού Προβλήτα ΙΙΙ) με την ίδια μέθοδο θα μπορούσε να βοηθήσει στο στόχο αυτό, αρκεί να γίνει με διαφάνεια και ισονομία και να μην οδηγήσει σε μονοπωλιακές ή μονοψωνιακές καταστάσεις. Η επέκταση του Προβλήτα Ι, αν γίνει σωστά, μπορεί να είναι ο προπομπός για παρόμοιες παραχωρήσεις στο μέλλον.

Οι εξελίξεις που έχουν δρομολογηθεί για τον Προβλήτα Ι φαντάζουν ως η σοβαρότερη λειτουργική μετεξέλιξη του ΟΛΠ εδώ και πολλά χρόνια. Στην άκρη του τούνελ, ο ΟΛΠ θα κληθεί να λειτουργήσει σε μια πιο ελεύθερη λιμενική αγορά μέσα στην ίδια του τη γειτονιά. Αν είναι όντως έτσι, στο μεταβατικό διάστημα που μεσολαβεί, η Κυβέρνηση θα πρέπει να βοηθήσει τον ΟΛΠ θεσμικά, απαλλάσσοντάς τον από την υποχρέωση σταυρωτής επιδότησης μη κερδοφόρων δραστηριοτήτων του μέσω του ΣΕΜΠΟ, διατυπώνοντας σωστές προδιαγραφές για το διαγωνισμό παραχώρησης και παρεμβαίνοντας για την διασφάλιση της απαραίτητης εργασιακής ειρήνης. Στην αντίθετη περίπτωση, ο Προβλήτας Ι διατρέχει τον κίνδυνο να αναδειχθεί όχι η αιχμή του δόρατος που θα οδηγήσει τον ΟΛΠ σε καλύτερες μέρες, αλλά ένας Δούρειος Ίππος που θα οδηγήσει το λιμάνι του Πειραιά σε δυσάρεστες περιπέτειες.