

# Μια νέα εποχή για τον Πειραιά

του  
Χαρίλαου  
Ν. Φαραύτη  
καθηγητή  
Τμ. Ναυπηγών  
Μηχανολόγων  
Προϊσταμένου  
Υπηρεσιών Οργανισμού  
Λιμένος Πειραιώς

Τον Οκτώβριο του 1997, παρατηρήθηκε αύξηση 27% στην κίνηση του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ), του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς (ΟΛΠ), σε σχέση με τον Οκτώβριο του 1996.

Συγκριτικά, η αύξηση της κίνησης τον Αύγουστο και Σεπτέμβριο του 1997, ήταν 9% και 6% αντίστοιχα, σε σχέση με τα επίπεδα του 1996. Επομένως η αύξηση κατά 27% τον Οκτώβριο, θα μπορούσε να καταγραφεί ως αξιοσημείωτη, ή ίσως και ως συμπτωματική. Όμως, το 27% έγινε 53%, κατά μέσο όρο, τους δώδεκα επόμενους μήνες και το 1998 έκλεισε με κίνηση περί τα 925.000 TEU<sup>1</sup>, σε σχέση με 685.000 TEU το 1997 και 575.000 TEU το 1996. Είναι προφανές ότι μια τέτοια εξέλιξη δεν μπορεί να περάσει απαρατήρητη ούτε και να θεωρηθεί «στατιστική ανωμαλία». Κάποιος εξωτερικός παρατηρητής, θα μπορούσε να τη θεωρήσει ως την αρχή μιάς νέας εποχής. Και όντως, μια νέα εποχή άρχισε για το λιμάνι του Πειραιά. Το άρθρο που ακολουθεί, επιχειρεί να εξηγήσει συνοπτικά, σε τι συνιστάται η νέα αυτή εποχή, πώς φθάσαμε σ' αυτή, και ποιές είναι οι προκλήσεις για το μέλλον.

Είναι γνωστό ότι η Ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία, αγωνίζεται εδώ και πολλά χρόνια στην αρένα του αδυσώπητου διεθνούς ανταγωνισμού, με επιδόσεις που κάνουν όλους τους Έλληνες υπερήφανους. Είναι χωρίς αμφιβολία, ένας από τους λίγους τομείς της οικονομίας μας που είναι ανταγωνιστικός σε διεθνές επίπεδο και ο μόνος τομέας, στον οποίο έχουμε ηγετικό ρόλο παγκοσμίως.

Για λόγους που έχουν σχέση με ραγδαίες εξελίξεις στην τεχνολογία, την οργάνωση και το θεσμικό πλαίσιο των θαλασσιών και συνδυασμένων μεταφορών, ο ανταγωνισμός αυτός έχει επεκταθεί τελευταία και στους τομείς εκείνους της ναυτιλίας μας, που μέχρι πρόσφατα δεν ήταν εκτεθειμένοι στον διεθνή ανταγωνισμό. Οι τομείς

αυτοί είναι κυρίως δυο:

- Ο πρώτος είναι τα λιμάνια, τα οποία καλούνται να παίξουν ένα νέο παιχνίδι ανταγωνισμού, με λιμάνια του εξωτερικού, για να επιζήσουν, και
- Ο δεύτερος είναι οι εσωτερικές μεταφορές (ακτοπλοία και μεταφορά φορτίων εντός της Ελλάδος), οι οποίες καλούνται να ανταμειψούν την άρση του προνομίου του cabotage (που θα ολοκληρωθεί το 2004), για να επιζήσουν.

Με την ακτοπλοία δεν θα ασχοληθεί το παρόν άρθρο, εκτός από τα σημεία εκείνα που αφορούν τη σχέση της με το λιμάνι του Πειραιά. Σημειώνουμε μόνο ότι, στα λιγώτερο από 6 χρόνια που απομένουν μέχρι την πλήρη άρση του cabotage, θα πρέπει να γίνουν σημαντικές παρεμβάσεις, ώστε το 2004, η Ελλάδα να είναι έτοιμη να παίξει το νέο παιχνίδι με κάποια πιθανότητα να μπορέσει να το κερδίσει. Μερικές βέβαια από τις παρεμβάσεις αυτές, αφορούν το λιμάνι του Πειραιά και αυτές θα σχολιασθούν προς το τέλος του άρθρου.

Η επέκταση του διεθνούς ναυτιλιακού ανταγωνισμού στον τομέα των λιμανιών, σημαίνει ότι μία σωστή ανάπτυξη του Ελληνικού λιμενικού συστήματος, μπορεί να γίνει καθοριστικός μοχλός περαιτέρω ανάπτυξης της Ελληνικής ναυτιλίας και οικονομίας. Έτσι,

1. Η ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών εξαγωγών (το συντριπτικό μερίδιο των οποίων μεταφέρεται εκτός Ελλάδος δια θαλάσσης), εξαρτάται άμεσα από τις λιμενικές υποδομές, μέσω των οποίων διέρχεται.
2. Με την ιδιαίτερη έμφαση που προσδίδει η Ευρωπαϊκή Ένωση στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα (trans-European networks) και στη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (shortsea shipping), τα λιμάνια μας καλούνται να παίξουν καθορι-

στικό ρόλο στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, σε διευρωπαϊκό επίπεδο.

3. Η Ελλάδα, όντας στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων (Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής), έχει στρατηγική γεωγραφική θέση και μπορεί να παίξει ρόλο κλειδί, για την ανάπτυξη του εμπορίου στην περιοχή αυτή.
4. Γενικά, τα Ελληνικά λιμάνια, μπορούν να καταστούν intermodal gateways (πύλες συνδυασμένων μεταφορών) μιας ευρύτερης περιοχής, που περιλαμβάνει τα Βαλκάνια, τις χώρες της Μαύρης Θάλασσας, τη Μέση Ανατολή, τη Βόρεια Αφρική και την Ανατολική Μεσόγειο.

Είναι, βέβαια, αλήθεια ότι τα ελληνικά λιμάνια, παρά την καθ' όλα θετική τους ανάπτυξη τα τελευταία 10-15 χρόνια, δεν μπόρεσαν να είναι στην αιχμή του δόρατος των διεθνών εξελίξεων, ούτε να εκμεταλλευθούν σωστά τη στρατηγική τους θέση. Παίρνοντας ως παράδειγμα το πρώτο λιμάνι της χώρας, η θέση του Πειραιά σε διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων στην Μεσόγειο, έπεσε από το Νο. 4 το 1991 στο Νο. 7 το 1996. Η πτώση οφείλεται, όχι τόσο στο ότι η δική μας κίνηση έπεσε (αντίθετα, αυτή αυξήθηκε κατά 24% στο διάστημα 1991-1996), αλλά στο ότι η κίνηση των ανταγωνιστών μας, αυξήθηκε πολύ περισσότερο. Η αιτία γι' αυτό ήταν η αδυναμία του Πειραιά να παρακολουθήσει σωστά τις διεθνείς εξελίξεις.

Πράγματι, από τον ιδρυτικό του νόμο το 1930, αλλά και σε όλες τις τροποποιήσεις του μεταπολεμικά, ο ΟΛΠ ήταν θεσμοθετημένος να λειτουργεί ως Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου. Το ίδιο ισχύει και για τον Οργανισμό Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ), όπου το μοντέλο είναι παρόμοιο, ενώ όλα τα υπόλοιπα λιμάνια της χώρας, λειτουργούν ως Λιμενικά Ταμεία, όπου το μοντέλο διοίκησης είναι ακόμη πιο

<sup>1</sup> TEU: Twenty Foot Equivalent Unit: Εμπορευματοκιβώτιο μήκους 20 ποδών, μονάδα μέτρησης κίνησης εμπορευματοκιβωτίων.



περιορισμένων δυνατοτήτων.

Για τον Πειραιά, είναι προς τιμήν του μοντέλου αυτού διοίκησης ότι μπόρεσε να λειτουργήσει σχετικά ικανοποιητικά και να συντελέσει στη θετική ανάπτυξη του λιμανιού μέχρι σήμερα. Καθόσον μάλιστα ο ΟΛΠ παρουσίαζε κέρδη, ουδέποτε υπήρξε κάποιος ιδιαίτερος λόγος απομάκρυνσης από το μοντέλο αυτό. Αυτό, είχε μεν αποτέλεσμα, τη χωρίς σημαντικούς κλυδωνισμούς μέχρι τούδε πορεία του λιμανιού, οδήγησε όμως αναγκαστικά στη μετάθεση της επίλυσης μερικών προβλημάτων, στο μέλλον. Πρόσφατα, ανακαλύψαμε ότι «το μέλλον» ξαφνικά μας ήρθε.

Στην πραγματικότητα, το μέλλον είχε αρχίσει να διαμορφώνεται εδώ και αρκετά χρόνια. Πράγματι, ζούμε εδώ και καιρό σε ένα νέο περιβάλλον, όπου το παιχνίδι στα λιμάνια παίζεται με νέους κανόνες. Το παράδειγμα της γειτονικής Ιταλίας είναι χαρακτηριστικό. Η πιο πρόσφατη εξέλιξη ήταν η άρση του κρατικού μονοπωλίου στην παροχή υπηρεσιών φορτοεκφόρτωσης στα λιμάνια, το 1992. Ένα αποτέλεσμα της εξέλιξης αυτής, ήταν το λιμάνι του Gioia Tauro της Καλαβρίας, το οποίο μπήκε το 1995 δυναμικά στην αγορά με χαμηλές τιμές και υπερσύγχρονες εγκαταστάσεις. Έτσι, το Μάιο του 1996, οι εταιρείες Evergreen και Lloyd Triestino, απεφάσισαν να μεταφέρουν από τον Πειραιά στο Gioia Tauro, τις μεταφορτωτικές δραστηριότητές τους (φορτία transit). Το λιμάνι αυτό της Ιταλίας, δεν ήταν καν στο χάρτη πριν από το 1995, αλλά προβλέπεται να έχει κίνηση κατά πολύ μεγαλύτερη, εκείνης του Πειραιά, το 1999. Ήταν ο κύριος υπαίτιος της, κατά 4%, μείωσης της συνολικής κίνησης εμπορευματοκιβωτίων του Πειραιά το 1996, σε σχέση με το 1995. Ο διεθνής ανταγωνισμός, μας είπε ξαφνικά καθημέρα, δυνατά και ξάστερα, και χωρίς πολλές περιστροφές και διατυπώσεις.

Με την προοπτική προσέλκυσης νέας κίνησης, ο ΟΛΠ είχε εδώ και μερικά χρόνια δρομολογήσει την αναβάθμιση της υποδομής του ΣΕΜΠΟ, με την προμήθεια 4 νέων γερανογεφυρών τύπου Post-Panamax και την κατασκευή νέου κρηπιδόχου, μήκους 750 μ. και βάθους 16.5 μ, με ημερομηνία



να παράδοσης το καλοκαίρι του 1997. Με 10 συνολικά γερανογέφυρες, η δυναμικότητα του Σταθμού, σχεδόν, θα διπλασιαζόταν και τα μεγαλύτερα πλοία στον κόσμο, θα μπορούσαν να εξυπηρετηθούν. Υπό την προϋπόθεση βέβαια ότι, θα βρίσκονταν φορτία, που θα ήθελαν να χρησιμοποιήσουν τη δυναμικότητα αυτή. Διαφορετικά, η σημαντική αυτή επένδυση, θα απέβαινε ανεκμετάλλευτη.

Πώς όμως θα μπορούσαμε να προσελκύσουμε νέα φορτία; Το καλοκαίρι του 1996, με 2 μεγάλες εταιρείες να έχουν μόλις εγκαταλείψει τον Πειραιά για το Gioia Tauro, η απάντηση στο ερώτημα αυτό δεν φαινόταν εύκολη. Πολλοί χρήστες του λιμένα, έλεγαν τότε ότι ο Πειραιάς δεν είχε ανταγωνιστικά τιμολόγια, ιδίως για τα transit containers, και ότι εάν δεν έκανε κάτι δραστικό στον τομέα αυτό, όχι μόνο δεν θα ερχόταν νέα κίνηση, αλλά θα έφευγε και η ήδη υπάρχουσα.

Το κύριο πρόβλημα με τα τιμολόγια του ΟΛΠ ήταν (και σε μεγάλο βαθμό ακόμη είναι), η έλλειψη ανταποδοτικότητας, δηλαδή η χαλαρή έως ανύπαρκτη σύνδεση της τιμής, στην οποία προσφέρεται μια υπηρεσία, με το

κόστος αυτής της υπηρεσίας. Έτσι, μερικά τιμολόγια είναι εξευτελιστικά χαμηλά, με κραυγαλέο παράδειγμα το τιμολόγιο προμνοδέτησης πλοίων της ακτοπλοίας, το οποίο για πλοίο 500 ποδών, ήταν το 1996 μόλις 4.586 δραχ την ημέρα, λιγότερο από την τιμή parking ενός ΙΧ. Μερικά αλλά τιμολόγια, ήταν υπερβολικά υψηλά και ως εκ τούτου, μη ανταγωνιστικά. Μία τέτοια δομή τιμολογίων, σημαίνει ότι, τομείς όπως τα ακτοπλοϊκά πλοία, ουσιαστικά επιδοτούνται από τομείς, όπως τα containers, σε βάρος της ανταγωνιστικότητας των τελευταίων. Η επιδότηση αυτή, πιθανώς, εφευρέθηκε στο πλαίσιο μιάς υποτιθέμενης κοινωνικής πολιτικής στήριξης της ακτοπλοίας, πολιτικής όμως, που είναι παραπλανητική, καθ' όσον επιδοτεί τους εφοπλιστές της ακτοπλοίας και όχι τους επιβάτες άγονων γραμμών, όπως, ίσως, θα έπρεπε.

Το φθινόπωρο του 1996, ο ΟΛΠ έκρινε ότι μία εκ βάθρων αναδιάρθρωση της τιμολογιακής του πολιτικής, ήταν αναγκαία, με πρώτη προτεραιότητα, τα τιμολόγια για τη μεταφόρτωση εμπορευματοκιβωτίων, τομέα στον οποίο ο ΟΛΠ ήταν κατ' εξοχήν ευά-



λωτος στον ξένο ανταγωνισμό. Την ίδια εποχή, άρχισαν επίσης, σοβαρές διαπραγματεύσεις με τις ναυτιλιακές εταιρείες Mediterranean Shipping Company και Norasia, οι οποίες εκδήλωσαν ενδιαφέρον να μεταφέρουν το μεταφορτωτικό τους κέντρο (transit hub) από τη Μάλτα στον Πειραιά. Υπό την προϋπόθεση ότι ο Πειραιάς, θα μπορούσε να τους προσφέρει κάποιο ανταγωνιστικό πακέτο τιμολογίου και εγγύησης ταχύτητας φορτοεκφόρτωσης, ως αντάλλαγμα για εγγύηση κάποιου επιπέδου κίνησης. Να σημειωθεί ότι η Μάλτα, καθιερώθηκε ως μείζον transit hub στη Μεσόγειο το 1990, όταν μία από τις εταιρείες αυτές (η Norasia), έφυγε από τον Πειραιά, λόγω κακής εξυπηρέτησης.

Μετά από ιδιαίτερα σκληρές διαπραγματεύσεις, που κράτησαν, περίπου, ένα έτος, υπεγράφη το Νοέμβριο του 1997 διετής σύμβαση, μεταξύ του ΟΛΠ και των δυο αυτών εταιρειών, σύμβαση η οποία ετέθη πρόσφατα σε εφαρμογή. Η μεγάλη αύξηση της κίνησης εμπορευματοκιβωτίων στον Πειραιά, οφείλεται, κατά μεγάλο ποσοστό, στη συμφωνία αυτή. Παράλληλα, ο ΟΛΠ έθεσε σε εφαρμογή γενικότερες παρεμβάσεις στα τιμολόγια και στους κανονισμούς του, ώστε παρόμοιες συμφωνίες, να είναι δυνατές στο μέλλον και με άλλες εταιρείες. Οι παρεμβάσεις αυτές, περιλαμβάνουν μειώσεις, μέχρι 55% σε επιλεγμένα τιμολόγια containers και αυξήσεις, μέχρι 200% στα τιμολόγια ελλιμενισμού ακτοπλοΐας.

Η συγκεκριμένη συμφωνία υπερδιπλασίασε την κίνηση φορτίων transit διαμέσου του Πειραιά. Η συμφωνία, κατά το Lloyds List, επανατοποθέτησε τον Πειραιά στο χάρτη των transit hubs στη μεσόγειο. Από τη στιγμή που ενεργοποιήθηκαν τα νέα τιμολόγια, τουλάχιστον τρεις άλλοι μεγάλοι όμιλοι εταιρειών, εκδήλωσαν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για παρόμοιες συμφωνίες.

Το βάρος που προσδίδει ο ΟΛΠ στον τομέα των containers, πηγάζει από το γεγονός ότι ο τομέας αυτός, παρουσιάζει τη μεγαλύτερη ανάπτυξη διεθνώς, και επίσης, αποφέρει πάνω από το 60% των εσόδων του ΟΛΠ, σε ετήσια βάση. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι άλλοι τομείς πρέπει να αγνοηθούν. Στα συμβατικά φορτία, ο ΟΛΠ μιλάει αυτή τη στιγμή, με αρκετές εταιρείες μεταφοράς αυτοκινήτων, που θέλουν να χρησιμοποιήσουν τον Πειραιά σαν transit hub, για τις αγορές της μαύρης θάλασσας και της Μέσης Ανατολής.

Ερχόμαστε τώρα στο επιβατικό λιμάνι. Δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι θαλάσσιες μεταφορές υπάρχουν και για τους επιβάτες. Το κεντρικό λιμάνι του Πειραιά λοιπόν, διακινεί μερικά εκατομμύρια επιβατών ετησίως (περίπου 6-7) και αυτό σημαίνει ότι, οι άνθρωποι αυτοί έρχονται με το λεωφορείο, τον ηλεκτρικό, με ταξί ή με τα ΙΧ τους στον Πειραιά, για να πάρουν το πλοίο. Είναι λοιπόν πολύ σημαντικό, αυτή η διαδικασία να διεκπεραιώνεται, όσο το δυνατόν πιο ομαλά και

γρήγορα.

Εδώ και δύο περίπου χρόνια, ο ΟΛΠ έθεσε σε εφαρμογή, σε συνεννόηση με το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά, διάφορες παρεμβάσεις που βελτίωσαν την κατάσταση, τουλάχιστον, σε σχέση με αυτή, μερικά χρόνια πριν. Οι παρεμβάσεις αφορούσαν επιβατικούς σταθμούς, πινακίδες σήμανσης, πεζοδρόμια, διαγραμμίσεις, WC, πάτσες ταξί, και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις. Η προσπάθεια βελτίωσης συνεχίστηκε και το 1999.

Το σημαδιακό έτος για το επιβατικό λιμάνι, θα είναι το 2004, οπότε και θα συμβούν, κατά σύμπτωση, 2 πράγματα: (α) οι Ολυμπιακοί Αγώνες, (β) η άρση του προνομίου του cabotage. Και τα δύο αυτά γεγονότα, θα αυξήσουν θεαματικά την κίνηση επιβατικών πλοίων, διαμέσου του λιμανιού του Πειραιά και πρέπει να προγραμματίσουμε από τώρα, τί ρυθμίσεις θα πρέπει να κάνουμε, για να αντιμετωπίσουμε το πρόβλημα.

Ο Πειραιάς είναι καταδικασμένος να κάνει όλες τις αναγκαίες εκείνες παρεμβάσεις, που είναι απαραίτητες για να λειτουργεί το 2004 ως λιμάνι διεθνών προδιαγραφών, διαφορετικά θα καταστεί μία από τις κυριότερες αιτίες δυσφήμισης όλης της χώρας. Ενδιάμεση κατάσταση δεν υπάρχει.

Το φιλόδοξο πρόγραμμα ανάπτυξης του κεντρικού λιμένα, περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής: Νέα λιμενικά έργα, για την υποδοχή της αυξημένης κίνησης, κυκλοφοριακές παρεμβάσεις για ομαλή ροή ανθρώπων και οχημάτων, επιβατικά τέρμινια για ακτοπλοϊκά και κρουαζιερόπλοια, ευπρεπές και καθαρό πλανώδιο εμπόριο (καντίνες, μικροπωλητές), ξενοδοχεία, συνεδριακό /πολιτιστικό/αθλητικό κέντρο, κλπ.

Καθοριστικός παράγων στην επιτυχία του προγράμματός αυτού, θα είναι η χρηματοδότησή του. Είναι σαφές ότι ο ΟΛΠ αδυνατεί να αναλάβει από μόνος του όλο το βάρος των παρεμβάσεων αυτών. Αυτό σημαίνει ότι θα πρέπει να εξευρεθούν σημαντικοί πόροι για το επιβατικό λιμάνι, από άλλες πηγές. Μία από αυτές της πηγές είναι η ευρωπαϊκή ένωση (Ταμείο Συνοχής, Πακέτο Σαντέρ). Επίσης, η ιδιωτική πρωτοβουλία, θα κληθεί να παίξει σημαντικό ρόλο στην εξεύρεση





κεφαλαίων, για την ανάπλαση αυτή.

Και για τα φορτία και για τους επιβάτες, κατέστη προφανές ότι ο ΟΛΠ δεν θα μπορέσει να προχωρήσει στα φιλόδοξα σχέδια που έχει, με το μέχρι τώρα θεσμικό και επιχειρησιακό μοντέλο λειτουργίας του. Όμως, στις 4 Φεβρουαρίου 1999, ψηφίστηκε από τη Βουλή, Νόμος για τη μετατροπή του ΟΛΠ (και του ΟΛΘ) σε Νομικά Πρόσωπα Ιδιωτικού δικαίου, ως ΑΕ του δημοσίου. Στόχοι της μετεξέλιξης αυτής είναι:

- η ανάδειξη της Ελλάδος, ως κομβικού λιμενικού σημείου αναφοράς, στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων,
- η εξασφάλιση μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας, των δύο λιμανιών και εργασίας για τους εργαζόμενους σ' αυτά,
- η εξασφάλιση δυνατότητας χρηματοδότησης της απαραίτητης υποδομής και υπερδομής,
- η αναβάθμιση της ανταγωνιστικότητάς τους,
- η οικονομική και λειτουργική εξυγίανσή τους,

- η ριζική αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών,
- η ανάπτυξη δραστηριοτήτων και πρωτοβουλιών, μη εφικτών με το τρέχον σχήμα,
- η προσέλκυση κεφαλαίων, που είναι απαραίτητα για τη δυναμική ανάπτυξη του λιμένα,
- η εξασφάλιση της εποπτείας της Πολιτείας, σε επιτελικό και στρατηγικό επίπεδο και όχι σε επίπεδο καθημερινής διαχείρισης.

Ιδιαίτερα για τον ΟΛΠ, οι οιωνοί για τη μετατροπή αυτή, δεν θα μπορούσαν να είναι καλύτεροι από ό,τι είναι σήμερα, άπαξ και η πτωτική πορεία ανεστράφη και υπάρχει σήμερα, μία έντονα αναπτυξιακή δυναμική σε όλους τους τομείς.

Είναι βέβαια αυτονόητο ότι η μετατροπή του ΟΛΠ σε μία υγιή ΑΕ, δεν θα γίνει από μόνη της. Η μετατροπή θα απαιτήσει σοβαρή περαιτέρω μελέτη, ώστε να καταρτισθεί ένα ορθολογικό σχέδιο δράσης, το οποίο, όχι μόνο θα υποδείξει το πώς ο ΟΛΠ θα μεταβεί ομαλά από το ισχύον καθεστώς στο

νέο, αλλά και το πώς θα πρέπει να μετεξελιχθεί λειτουργικά, ώστε να μπορέσει να λειτουργήσει με επιτυχία, μέσα στο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον. Ήδη, έχει προκηρυχθεί διεθνής διαγωνισμός για το στρατηγικό και επιχειρησιακό σχέδιο του ΟΛΠ, περιλαμβανομένου και του σχεδίου ανάπλασης του επαβατικού λιμένα, με ορίζοντα το 2004.

Η νέα εποχή, η οποία πρόσφατα ανέτειλε για το λιμάνι του Πειραιά, προβλέπεται να είναι συναρπαστική. Στο χέρι του λιμανιού είναι να εκμεταλλευθεί τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται, όχι περιμένοντας παθητικά πότε θα εμφανισθούν, αλλά δημιουργώντας δυναμικά και συστηματικά τις προϋπότητες γι' αυτές.

