

---

## Πώς χάθηκε η «ελληνική» θάλασσα της Αδριατικής για την ακτοπλοία μας

---

2017/01/16 11:13 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

---

Η απόφαση του ομίλου Grimaldi να «αποσύρει» τη θυγατρική του Minoan Lines από τις γραμμές της Αδριατικής, στις οποίες πλέον η ιταλική κυριαρχία είναι σχεδόν ολοκληρωτική, με μόνη ελληνική παρουσία την κοινοπραξία ANEK-Attica, εξακολουθεί να απασχολεί όπως είναι φυσικό τον ακτοπλοϊκό κλάδο, **αφού μεταβάλλει δεδομένα τουλάχιστον 50 ετών, που ήθελαν την Αδριατική μία κυρίως «ελληνική» θάλασσα**, αν και Έλληνες και Ιταλοί ξεκίνησαν συνεργαζόμενοι το «άνοιγμα» των γραμμών.

Οι σημερινοί 50άρηδες και βάλε κάτοικοι της Ηγουμενίτσας έχουν να λένε ακόμη για το Arpia της Adriatica και το Εγνατία της ελληνικής εταιρείας ΕΛΜΕΣ (Ελληνικά Μεσογειακά Γραμμάι), τα οποία σε κοινοπραξία εκτελούσαν τα δρομολόγια στη γραμμή Πάτρα Ηγουμενίτσα - Κέρκυρα -Πρίντεζι στις αρχές της δεκαετίας του 1960. Τα δύο αυτά πλοία έχουν σημαδέψει την παιδική μας ηλικία, μας έκαναν να φανταζόμαστε ότι κάποια στιγμή θα περάσουμε και εμείς απέναντι, σημειώνουν όταν συζητάς μαζί τους.

Το «Αππία» και το «Εγνατία» μας ξυπνούσαν χαράματα με τις άγκυρες. Το «Εγνατία» ήταν άσπρο και ανοιχτό μπλε και το «Αππία» κίτρινο σ' όλη την καρίνα. Απ' την άνοιξη έφερναν πολύχρωμους τουρίστες με σακίδια, γράφει ένας από τους πιο γνωστούς Θεσπρωτούς συγγραφείς, ο Σωτήρης Δημητρίου.

Ακόμη και η επιλογή των ονομάτων από την κοινοπραξία δεν ήταν τυχαία, όπως αναφέρει σε ένα ιστορικό σημείωμά του ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας (ΟΛΗΓ). Τα πλοία έφεραν τα ονόματα των δύο μεγάλων οδών της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας. Αππία ήταν η οδός που συνέδεε τη Ρώμη με το Μπρίντιζι, ενώ Εγνατία η οδός που συνέδεε το Δυρράχιο με την Κωνσταντινούπολη.

Από τότε κύλησε πολύ νερό στο αυλάκι της ναυτιλιακής ιστορία των γραμμών της Αδριατικής. Όμως πάντα οι Έλληνες ήταν παρόντες και σταδιακά επεκράτησαν κατά κράτος των Ιταλών. Το 1981 κάνουν την εμφάνισή τους στη γραμμή Πάτρα-Αγκόνα οι Μινωικές Γραμμές με το «El Greco», ενώ το 1989 ακολούθησε η ANEK με τα «Λισσός» και «Λατώ».

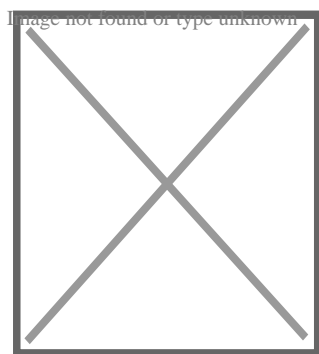
Image not found or type unknown



Η επόμενη μεγάλη αλλαγή σελίδας στην Αδριατική έγινε το 1995 και συγκεκριμένα τον Απρίλιο και Ιούνιο του ίδιου έτους, όταν ο Περικλής Παναγόπουλος, πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Attica Group τότε, δρομολογεί στη γραμμή Πάτρα-Ηγουμενίτσα- Ανκόνα τα δύο πρώτα «κόκκινα» επιβατηγά-οχηματαγωγά «Superfast I» και «Superfast II» που μειώνουν τον χρόνο ταξιδιού μεταξύ Πάτρας και Ανκόνα κατά 40%.

Η εξέλιξη αυτή που ενισχύθηκε και από τα «παλάτια» των Μινωικών Γραμμών και τους «πρωταθλητές» της ANEK, με τη συνδρομή κεφαλαίων από το χρηματιστήριο, χαρακτήρισε μία νέα εποχή, των γρήγορων πλοίων και των φθηνών ναυτιλιακών καυσίμων, που βελτιστοποίησε τα πρότυπα εξυπηρέτησης on board για όλη την επιβατηγό ναυτιλία της Ευρώπης.

Ήταν επίσης και η εποχή του πολέμου μεταξύ των χωρών της πρώην Γιουγκοσλαβίας που ανέβασε κατακόρυφα το μεταφορικό έργο των γραμμών. Ήταν μία ευκαιρία που αξιοποιήθηκε με τον καλύτερο τρόπο από την ελληνική πλοιοκτησία.



Ο Περικλής  
Παναγόπουλος

Σύμφωνα με τα στοιχεία του ετήσιου ενημερωτικού δελτίου του 2006 της Attica Group, η επιβατική και μεταφορική κίνηση στη δεκαετία 1995-2006 εκτινάχθηκε στα ύψη. Ενώ το 1995 μεταφέρθηκαν με τα πλοία των γραμμών της Αδριατικής περίπου 280.000 φορτηγά, **το 2006 ο ανάλογος αριθμός ήταν 470.000 περίπου.**

Σε ό,τι αφορά τους επιβάτες, το 1995 διακινήθηκαν με τα πλοία της Αδριατικής λίγο πάνω από 1,7 εκατ. επιβάτες, για να πλησιάσουν τα 2,5 την τριετία 2000, 2001, 2002, και στη συνέχεια να εμφανίσουν μία πτώση της κίνησης στα επίπεδα των 2,23 εκατ. το 2006.

Ανάλογη είναι και η εικόνα των μεταφερόμενων Ι.Χ., τα οποία από 350.000 περίπου το 1995 ξεπέρασαν τις 500.000 περί το 2000. Στη συνέχεια παρατηρήθηκε μία μείωση ή στασιμότητα της κίνησης, για να φθάσουν το 2006 τις 465 χιλιάδες. Ήταν τότε -το 2006- που για τις τρεις μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρείες της χώρας ANEK, Attica

Group και Μινωικές Γραμμές σχεδόν το 60%-70% του τζίρου τους αλλά και μεγάλο ποσοστό των κερδών προέρχονταν από την Αδριατική.

Είναι ενδεικτικό ότι **στη χρήση του 2006 οι Μινωικές Γραμμές κατέγραψαν ετήσιο τζίρο 206,8 εκατ. ευρώ**, εκ των οποίων μόλις τα 67,9 προέρχονταν από τη γραμμή του Ηρακλείου και τα 138,9 εκατ. ευρώ από την Αδριατική. Το 2015 σε ένα σύνολο τζίρου 172,4 εκατ. ευρώ, τα 42,2 εκατ. ευρώ προήλθαν από τη γραμμή του Ηρακλείου και τα 104,6 εκατ. από την Αδριατική (άλλα 22 εκατ. ευρώ είναι από ναυλώσεις πλοίων).

Ανάλογη και η εικόνα των άλλων ακτοπλοϊκών, όπως της Attica Group η οποία είχε και πολύ μεγαλύτερη παρουσία στην εσωτερική ακτοπλοΐα (Κυκλάδες, Δωδεκάνησα). Σε ένα σύνολο τζίρου 265 εκατ. ευρώ Ελλάδα και Αδριατική (δεν συμπεριλαμβάνεται ο τζίρος σε Βόρειο Θάλασσα και Βαλτική, όπου επίσης είχε τότε παρουσία ο όμιλος Attica), τα 104,4 εκατ. ευρώ ήταν από τις ελληνικές θάλασσες και τα 160,6 εκατ. ευρώ από την Αδριατική (39,2% από εσωτερικές γραμμές και 60,8% από Αδριατική).

Να σημειωθεί ωστόσο **ότι δεν ήταν πάντα μεγαλύτερος ο τζίρος από την Αδριατική σε σχέση με την εσωτερική ακτοπλοΐα**. Επίσης και κυρίως λόγω οικονομικής κρίσης και κόστους καυσίμων, όταν ο κλάδος πέρασε σε ζημίες, αυτές ήταν πολύ μεγαλύτερες στην Αδριατική από την εσωτερική ακτοπλοΐα. Ενδεικτικά διαβάζουμε στον απολογισμό χρήσης 2010 της Attica Group, ο κύκλος εργασιών του ομίλου ανήλθε σε 271,5 εκατ. και οι ζημίες προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων έφθασαν τα 2,5 εκατ. ευρώ.

Ο κύκλος εργασιών προέρχεται από την ελληνική ακτοπλοΐα σε ποσοστό 59,1% και από την Αδριατική θάλασσα σε ποσοστό 40,9% και οι ζημίες προ φόρων, χρηματοδοτικών, επενδυτικών αποτελεσμάτων και συνολικών αποσβέσεων της χρήσης 2010 ύψους 2,5 εκατ. ευρώ επιμερίζονται ως ακολούθως: ελληνική ακτοπλοΐα (κέρδη 2,1 εκατ. ευρώ), Αδριατική θάλασσα (ζημίες 0,7 εκατ. ευρώ) και τομέας «λοιπά» (ζημίες ευρώ 3,9 εκατ.).

**Η ελληνική πλοιοκτησία δεν βοηθήθηκε στην Αδριατική και από την πολιτεία**. Η ελληνική σημαία που φέρουν ουσιαστικά μόνο τα πλοία της κοινοπραξίας ANEK-SUPERFAST, παρά τα μέτρα που ελήφθησαν πριν από περίπου δύο χρόνια (μείωση οργανικών συνθέσεων), εξακολουθεί να είναι λιγότερο ανταγωνιστική έναντι της ιταλικής. Η ιταλική κυβέρνηση προσφέρει και επιδοτήσεις στις ασφαλιστικές εισφορές.

Θετικό πάντως παραμένει το γεγονός ότι στα «Cruise Europa» και «Cruise Olympia» θα εξακολουθήσουν να εργάζονται οι Έλληνες που απασχολούνταν και όταν η διαχείρισή τους ανήκε στις Μινωικές Γραμμές. Όπως δεσμεύτηκε πρόσφατα ο όμιλος Grimaldi, το καθεστώς απασχόλησης και οι θέσεις εργασίας των Ελλήνων δεν θα

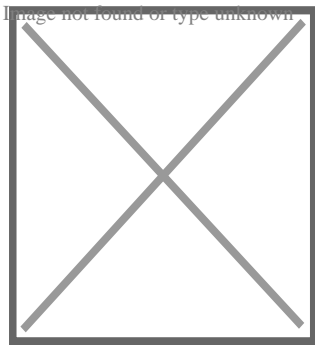
αλλάξουν.

## **Από το 2006 ο όμιλος Grimaldi «σάλπισε» επίθεση - Βήμα βήμα η στρατηγική που ακολούθησε**

Αυτό που βιώνει σήμερα όμως ο ακτοπλοϊκός κλάδος σε σχέση με τις γραμμές της Αδριατικής ξεκίνησε ουσιαστικά το 2007, ή μάλλον για τους πιο προσεκτικούς παρατηρητές, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται και ο κ. Περικλής Παναγόπουλος, επικεφαλής τότε της Attica group, το 2006.

Ήταν λοιπόν Ιούνιος του 2006 όταν ο όμιλος Grimaldi από τη Νάπολη ανακοινώνει ότι κατέχει το 30,5% της Finnlines, μιας μεγάλης ακτοπλοϊκής, ναυτιλιακής εταιρείας στη Φινλανδία. Ο κ. Παναγόπουλος γνωρίζει καλά ποιος είναι ο όμιλος Grimaldi καθώς η Attica πλέει τότε σε εκείνα τα νερά (στις γραμμές Rostock Γερμανίας - Hanko Φινλανδίας. Και Rostock Γερμανίας-Uusikaupunki Φινλανδίας).

Ο ιταλικός όμιλος δείχνει με την κίνηση αυτή ότι επεκτείνει το πεδίο των δραστηριοτήτων του και στην επιβατηγό-οχηματαγωγό ναυτιλία στον Βορρά , αλλά οι παρατηρητές εκτιμούν ότι θα κάνει κάτι ανάλογο και στον Νότο, στη γειτονιά του, αναβιώνοντας τη «Mare Nostrum», «τη θάλασσά μας» **όπως χαρακτήριζαν οι Ρωμαίοι τη Μεσόγειο όταν η αυτή περικλειόταν από εδάφη της αυτοκρατορίας τους.**



Ο Emanuele  
Grimaldi

Έτσι στις αρχές του 2007 αρχίζει το όνομά του να ακούγεται και στα ελληνικά νερά καθώς όπως λεγόταν τότε κάποιος Ιταλός μαζεύει μετοχές από ελληνικές ακτοπλοϊκές. Ήταν όμως η «αναγκαστική» αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου της ANEK τον Μάιο του 2007 που έφερε τον Grimaldi στην ελληνική ακτοπλοΐα.

Η εταιρεία Atlantica Spa Di Navigazione, η οποία ανήκει στο Grimaldi Group, απέκτησε τουλάχιστον το 14,3609% της χανιώτικης εταιρείας. Ο ασκός του Αιόλου άνοιξε για να ακολουθήσει ένα από τα πιο «τρικυμιάδη» εξάμηνα στην ιστορία της ελληνικής ακτοπλοΐας, με τις εταιρείες να αλλάζουν μία και δυο φορές χέρια μέσα σε ένα βράδυ.

Τον Ιούνιο του 2007 ο κ. Παναγόπουλος πουλάει στον Έλληνα εφοπλιστή κ. Πάνο Λασκαρίδη τις μετοχές των Μινωικών Γραμμών και τον προσεχή Οκτώβριο μεταβιβάζει την Attica στον όμιλο MIG αποχωρώντας κερδοφόρος από έναν κλάδο που συνήθως φιλοδωρούσε τους μετόχους με ζημιές.

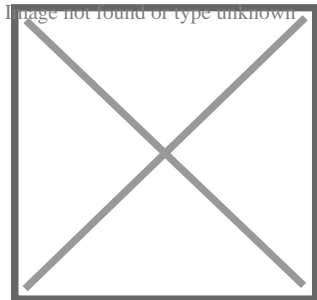
Εκτός από προσωπικούς και οικογενειακούς λόγους, φαίνεται να γνώριζε καλά, όπως είχε εκμυστηρευθεί στον γράφοντα, ότι με την είσοδο του ομίλου Grimaldi στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά οι όροι του παιχνιδιού ήταν πολύ διαφορετικοί.

Ο όμιλος Grimaldi είναι πάρα πολύ μεγάλος για τα ελληνικά δεδομένα είχε εκτιμήσει τότε. Ο Emanuele Grimaldi, διευθύνων σύμβουλος του ομίλου Grimaldi, εμφανίζεται τέλος Οκτωβρίου στην Αθήνα στη Μεγάλη Βρεταννία στο ετήσιο συνέδριο του ομίλου του (Euro-Med Convention) και δηλώνει φίλος της ANEK και του διευθύνοντος συμβούλου της κ. Γιάννη Βαρδινογιάννη, ο οποίος είναι διακριτικά παρών στο συνέδριο.

Ο κ. Grimaldi προαναγγέλλει ότι σύντομα θα βάλει πλοία στις γραμμές της Αδριατικής. Το κάναμε στη Βαλτική, γιατί όχι και στην Αδριατική απάντησε τότε με αφοπλιστική ειλικρίνεια στη «N» σε σχετική ερώτηση. Οι εξελίξεις στη συνέχεια είναι καταγιστικές.

Στις αρχές Δεκεμβρίου μέσω μιας εταιρείας συμμετοχών, της Sea Star capital, ο κ. Γιάννης Βαρδινογιάννης με τη «συνδρομή» των Deutsche Bank, Gredit Suisse και Τράπεζας Πειραιώς αποκτά το 26,4% των Μινωικών από τον κ. Λασκαρίδη και το **34,7% της Hellenic Seaways. Minoan Lines και ANEK βρίσκονται πλέον κάτω από την ίδια στέγη της Sea Star Capital.**

Οι κόντρες με τον όμιλο Grimaldi στην ANEK είναι συνεχείς. Τον Ιανουάριο του 2008 ο ιταλικός όμιλος έβαλε τελικά και τα δυο του πόδια στην ελληνική ακτοπλοΐα, αποκτώντας το 26,7% των μετοχών της Minoan Lines, έπειτα από μία συμφωνία ανταλλαγής μετοχών με τη Sea Star Capital, στην οποία μεγαλομέτοχος είναι ο κ. Γιάννης Βαρδινογιάννης.



Ο Γιάννης  
Βαρδινογιάννης

Από τον Φεβρουάριο του 2009 και αφού στο μεταξύ έχει πάρει τον έλεγχο της Minoan, στην πρώτη συνέντευξη σε ελληνικό έντυπο τη «N», ο κ. Emanuele Grimaldi ξεκαθάρισε ότι «υπάρχουν πάρα πολλοί παίκτες στις γραμμές της Αδριατικής, μεταξύ Ιταλίας και Ελλάδας.

Ορισμένο από το παλαιότερο tonnage θα πρέπει να αποσυρθεί και να αντικατασταθεί με νέα πιο σύγχρονα πλοία που έχουν μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα και μπορούν να δημιουργήσουν οικονομίες κλίμακος, προϋπόθεση για μία ανταγωνιστική προσφορά υπηρεσιών».

Πιστός στη γραμμή αυτή κινήθηκε στη συνέχεια δρομολογώντας νέα πλοία, εκτοπίζοντας μικρότερους παίκτες και εντείνοντας παράλληλα τον ανταγωνισμό με την κοινοπραξία ANEK-Superfast που δημιουργήθηκε στο μεταξύ.

Έτσι, δέκα χρόνια πριν, στο πρώτο εξάμηνο του 2007 στην Αδριατική δραστηριοποιούνταν τουλάχιστον εννιά εταιρείες ελληνικών συμφερόντων, οι εταιρείες ANEK, Attica Group, Minoan Lines, Agoudimos Lines, Endeavor, Ventouris Ferries, και GA Ferries, Med Link Ferries και Fraglines και με περίπου 18 πλοία.

**Σήμερα στις ίδιες γραμμές δραστηριοποιείται ο όμιλος Grimaldi, η κοινοπραξία ANEK-Superfast (όμιλος Attica) με έξι πλοία και κατά περιόδους ορισμένες μικρότερες εταιρείες, με ελάχιστο πλέον έργο.**

Ο όμιλος Grimaldi, εκτός από τα «Cruise Europa» και «Cruise Olympia» που συνδέουν Πάτρα - Ηγουμενίτσα με Ανκόνα και Βενετία, έχει δρομολογήσει και τα «Eurocargo Trieste» και «Eurocargo Patrasso» που μεταφέρουν φορτηγά οχήματα συνδέοντας τη Βενετία, την Ηγουμενίτσα και την Πάτρα. Επίσης συνδέει το Μπρίντιζι με την Ηγουμενίτσα και την Πάτρα και την Ανκόνα και τα λιμάνια Ραβένα και Μπάρι και Πάτρας τρεις φορές την εβδομάδα.

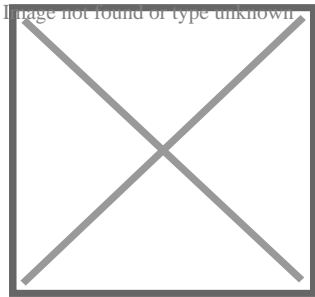
### **Γιατί επικράτησε ο Ιταλός...**

Πολλή συζήτηση γίνεται στο γιατί υποχώρησαν οι ελληνικές εταιρείες από την Αδριατική και επικράτησε ο όμιλος Grimaldi. Οι απαντήσεις δεν είναι εύκολες.

Ωστόσο, κυρίαρχο ρόλο έπαιξε το γεγονός ότι η κρίση βρήκε τις ελληνικών συμφερόντων ακτοπλοϊκές εταιρείες αδύναμες κεφαλαιακά.

Επίσης στο «εσωτερικό μέτωπο» παρά τα μεγάλα βήματα απελευθέρωσης του θεσμικού πλαισίου που έγιναν επί υπουργίας Μανώλη Κεφαλογιάννη, **ωστόσο αυτή η φιλελευθεροποίηση δεν ολοκληρώθηκε ποτέ.**

Έτσι ενώ στο ξεκίνημα τα νέα κεφάλαια προσελκύνθηκαν στον κλάδο (όμιλος Λασκαρίδη, κ.λπ.), στη συνέχεια απεχώρησαν όλοι αφού η στασιμότητα κυριάρχησε, με αποτέλεσμα οι ελληνικές ακτοπλοϊκές να μην είναι κεφαλαιακές ισχυρά και να προχωρήσουν στις αναγκαίες επενδύσεις (πλοία με μεγάλες χωρητικότητες και μειωμένη κατανάλωση), όπως το έκαναν με τη βοήθεια του χρηματιστηρίου το 1995-2000, που θα τις βοηθούσαν να αντιμετωπίσουν την κρίση.



Ο Πάνος  
Λασκαρίδης

Είναι χαρακτηριστικό ότι τη μεγάλη διαφορά στον ανταγωνισμό, στις χωρητικότητες, την έκαναν τα δύο πλοία «Cruise Europa» και «Cruise Olympia» του ομίλου Grimaldi.

Όταν δρομολογήθηκαν τα πλοία (από το 2013) άλλαξαν τα δεδομένα στη γραμμή της Ανκόνα. Μάλιστα, όπως σημείωναν τότε στη «N» παράγοντες της ακτοπλοΐας, ενώ ο όμιλος Grimaldi έκανε λόγο για υπερπροσφορά χωρητικότητας στις γραμμές, ήταν αυτός ο ίδιος που αύξανε τη χωρητικότητα.

Όπως εξηγούσαν και έγραφε τότε η «N», στη γραμμή της Ανκόνα οι δύο ελληνικές εταιρείες της κοινοπραξίας, ANEK και Superfast, είχαν συνολικά τέσσερα πλοία (δύο ANEK και δύο Superfast) με χωρητικότητα 110 φορτηγά το κάθε πλοίο, ενώ άλλα δύο πλοία ανάλογης χωρητικότητας είχε και η Minoan Lines.

### **Σύσταση κοινοπραξίας**

Με τη σημαντική μείωση της επιβατικής και μεταφορικής κίνησης, οι δύο εταιρείες (ANEK και Superfast) προχώρησαν στη σύσταση κοινοπραξίας, ενώ μείωσαν τα πλοία τους στα τρία, με συνολική χωρητικότητα 330 φορτηγά (από 440 φορτηγά).

Την ίδια περίοδο, όμως, η Minoan Lines αύξησε τη χωρητικότητα καθώς δρομολόγησε στη γραμμή τρία πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας, τα οποία τα ναύλωσε από άλλη θυγατρική του ομίλου.

Τα δύο πλοία της Minoan («Cruise Europa» και «Cruise Olympia») έχουν χωρητικότητα τουλάχιστον 170 φορτηγών το κάθε ένα, σημειώνουν τα ίδια στελέχη, ενώ το τρίτο πλοίο, το «Europa Link», φθάνει τα 270 φορτηγά.

Συνεπώς με τα τρία πλοία μαζί η χωρητικότητα φθάνει τα **610 φορτηγά**, δηλαδή τριπλάσια από την αρχική χωρητικότητα της Minoan Lines.

### **1,3 εκατ.**

Η διεθνής και η ελληνική οικονομική κρίση μετά το 2008 έφεραν τη μεγάλη πτώση της κίνησης στην Αδριατική. Σήμερα, με βάση τα στοιχεία 11μήνου, οι επιβάτες που διακινήθηκαν έφτασαν το 1,22 εκατ. (υπολογίζεται να φθάσουν το 1,3 εκατ. για το σύνολο του 2016), όσοι περίπου και το 2015, σχεδόν ένα εκατομμύριο λιγότεροι από ό,τι το 2006.

Επίσης μεταφέρθηκαν 321.055 φορτηγά (υπολογίζεται ότι θα ξεπεράσουν τα 350.000 στο 12μηνο) από 470.000 περίπου το 2006. Παράλληλα ο ανταγωνισμός εντείνεται καθώς οι χωρητικότητες πλοίων, κυρίως από την πλευρά του ομίλου Grimaldi, έχουν αυξηθεί σημαντικά.

### **Αναδιάρθρωση και ανοίγματα**

Σήμερα ο ακτοπλοϊκός κλάδος βρίσκεται μπροστά σε μια νέα αναδιάρθρωση, με «άξονα» τον διαγωνισμό πώλησης των μετοχών της Hellenic Seaways που κατέχει η Τράπεζα Πειραιώς **και διεκδικεί η Minoan Lines, που κατέχει ήδη το 48,4%**. Όμως σε αναπτυξιακή ρότα βρίσκεται και ο όμιλος της Attica Group, μετά τη συμφωνία αναδιάρθρωσης του δανεισμού με το επενδυτικό fund Fortress.

Με διευθύνοντα σύμβουλο τον Σπύρο Πασχάλη, ο οποίος είναι στην εταιρεία από την εποχή Παναγόπουλου, ανοίγεται σε νέες γραμμές στην Ισπανία-Μαρόκο, στη Δυτική Ευρώπη και την Κούβα. Η τεχνογνωσία των στελεχών του ομίλου είναι το σημαντικότερο όπλο σε αυτή την προσπάθεια.

### **Λάμπρος Καραγεώργος,**

“Ναυτεμπορική”