

Βύρων Τομάζος: “Η ναυτιλία προστατεύει τους Έλληνες ως αρωγός στη νοοτροπία μας και πρωτοστατούσα δύναμη”

Αν και γνήσιος Χιώτης ο Βύρων Τομάζος δεν στράφηκε στα πρώτα του βήματα στην ναυτιλία ωστόσο συνάντησε τη ναυτιλία στην πορεία της ζωής του.

Η οικογένειά του δεν λειτούργησε ως πλατφόρμα απογείωσης στην καριέρα του και άφησε την “στρωμένη” εργασία του στην General Electric στην Αμερική και επέστρεψε οικογενειακώς στην Ελλάδα για να δημιουργήσει το 1969 με δυο άλλους συναδέλφους την Τεχνάβα.

Επίσης σημαντική για την πορεία του στη ναυτιλία ήταν η συνεργασία με την Wartsila, που έδωσε μια περαιτέρω δυναμική στην εταιρεία.

Στην συνέντευξη που ακολουθεί ο Βύρων Τομάζος πρόεδρος της ΤΕΧΝΑΒΑ ΑΕ ένας εμπνευσμένος και ευπατριδής επιχειρηματίας της ναυτιλίας περιγράφει τα ορόσημα της διαχρονικής του πορείας στην ναυτιλία και εκθέτει τις απόψεις του για μια σειρά κρίσιμων ζητημάτων όπως την αναβίωση της ναυπηγοεπισκευής στην Ελλάδα γιατί τονίζει ότι «είναι κρίμα να έχουμε τόσο μεγάλο στόλο και να μην επισκευάζουμε έστω ένα μικρό ποσοστό στον Πειραιά».



- Περιγράψτε μας τα πιο σημαντικά γεγονότα /αποφάσεις που άλλαξαν την καριέρα σας στη ναυτιλία.

- Κάθε άνθρωπος παίρνει ορισμένες αποφάσεις στη ζωή του που σημαδεύουν το μέλλον και την καριέρα του. Αυτές μπορεί να είναι σωστές ή λάθος.

Θα αναφέρω επιγραμματικά τις πιο σημαντικές, που νομίζω ότι προετοίμασαν και καθόρισαν εντέλει την πορεία μου, ξεκινώντας από τα νεανικά μου χρόνια. Στα 15 μου, ενώ ήμουν μέτριος και αδιάφορος μαθητής, αποφάσισα να κάνω στροφή 180 μοιρών και να διαβάζω εντατικά και σφαι-

ρικά. Στη συνέχεια, τελειώνοντας το Γυμνάσιο αποφάσισα να σπουδάσω στο εξωτερικό, στην αρχή στο Γκρατς και αργότερα, με υποτροφίες, στο πολυτεχνείο του Μονάχου.

Στη συνέχεια, αρνήθηκε πρόταση της εταιρείας Νιάρχου για καριέρα αρχιμηχανικού και εργάστηκα στο Euratom με τη Siemens.

Επέστρεψα στην Ελλάδα για να υπηρετήσω τη θητεία μου στον στρατό και εργάστηκα ως ελεύθερος επαγγελματίας, οι μηχανικοί τότε ήμασταν λίγοι και περιζήτητοι.

Μετά από λίγα χρόνια, άφησα την επιτυχημένη δουλειά μου, παντρεύτηκα και φύγαμε με τη γυναίκα μου στην Αμερική.

Εκεί εργάστηκα σαν μάντζερ στην General Electric και πήρα δίπλωμα professional engineer.

Η δυσκολότερη απόφασή μου και η κρισιμότερη για την καριέρα μου, ήταν να παραιτηθώ από τη “στρωμένη” εργασία μου στην Αμερική και να επιστρέψουμε οικογενειακώς στην Ελλάδα. Συνεργάστηκα με τον Μιχάλη Γκιόκα και τον Γιώργο Σκλαβούνο και δημιουργήσαμε, το 1969, την Τεχνάβα.

Επίσης σημαντική για την πορεία μου στη ναυτιλία ήταν η συνεργασία με την Wartsila, που έδωσε μια περαιτέρω δυναμική στην εταιρεία.

- Γιατί επιλέξατε να ακολουθήσετε τον τομέα της ναυτιλίας; Η οικογένειά έχει παίξει σημαντικό ρόλο;

- Με βοήθησε πολύ η Χιώτικη καταγωγή μου για να μπω πιο εύκολα στη ναυτιλία.

Δεν ήμουν από ναυτικό μέρος της Χίου, γεννήθηκα και μεγάλωσα στο Αργέντικο, στον Κάμπο, όπου από τον 17ο-18ο αιώνα, είχε

μαζευτεί μεγάλο μέρος του παγκόσμιου πλούτου, αφενός γιατί ήταν κόμβος του διεθνούς εμπορίου και αφετέρου είχε το μονοπωλικό εμπόριο των εσπεριδοειδών και της μαστίχας. Προτίμησα να σπουδάσω, παρόλο που οι περισσότεροι συμμαθητές μου έγιναν καπετάνιοι. Όμως, ως γνήσιος Χιώτης, συνάντησα τη ναυτιλία στην πορεία.

Ο πατέρας μου δεν ήταν ναυτικός, η πατρική μου οικογένεια δεν λειτούργησε ως πλατφόρμα απογείωσης στην καριέρα μου, αλλά πολύ σημαντικό ρόλο στη ζωή μου έπαιξαν η σύζυγός μου και τα παιδιά μου καθώς ενηλικιώνονταν.

Στα πρώτα βήματα της Τεχνάβα, ασχοληθήκαμε με τη βιομηχανία, γιατί στη ναυτιλία δεν είχαμε εμπειρία• από τους τρεις συνεταιρούς μόνο ο Γιώργος Σκλαβούνος είχε δουλέψει σε ναυτιλιακή εταιρεία στο Λονδίνο. Γρήγορα όμως, διαπιστώσαμε ότι η βιομηχανία δεν είχε δυναμική και κάναμε αλλαγή πλεύσης προς τη ναυτιλία. Αρχίσαμε σαν μια τεχνική εταιρεία εξοπλισμών πλοίων και μετά από δύο χρόνια περίπου, γίναμε market leader, θέση που διατηρούμε μέχρι σήμερα.

Συγχρόνως δημιουργήσαμε τρεις άλλες εταιρείες, τη Navarone για διαχείριση πλοίων, τη Navtrade σαν brokers και την Genbulk chartering, οι οποίες σύντομα έγιναν κι αυτές πρωτοκλασάτες.

Μετά από 29 περίπου χρόνια άσπωσης συνεργασίας, χωρίσαμε φιλικά και ο καθένας πήρε την εταιρεία με την οποία ασχολείτο περισσότερο. Κράτησα την Τεχνάβα, πήρα την αντιπροσωπεία της φινλανδικής Wartsila και από ένα μικρό ποσοστό που κατείχε, κατακτήσαμε την ελληνική αγορά. Σχεδόν όλη η ακτοπλοΐα έβαλε μηχανές Wartsila, με την οποία μάλιστα στη συνέχεια κάναμε συνεταιρισμό. Η Τεχνάβα στη διαχρονική της πορεία, εκτός της Wartsila, αντιπροσωπεύει και άλλες μεγάλες εταιρείες.

Με την έλευση των τριών παιδιών μας στην εταιρεία, επανήλθαμε στον ναυτιλιακό τομέα, δημιουργώντας και νέα εταιρεία, την Cass Technava Maritime. Επιπλέον κατασκευάσαμε ένα κτίριο στο Σχιστό, όπου βρίσκεται το κέντρο των υπηρεσιών μας. Εκεί προσφέρουμε διάφορες ναυτιλιακές υπηρεσίες και εκπαίδευση στελεχών ναυτιλιακών επιχειρήσεων με σύγχρονα εκπαιδευτικά προγράμματα προσομοίωσης. Εδώ θέλω να προσθέσω ότι θεωρώ τον εαυτό μου τυχερό, γιατί τα παιδιά μας ακολούθησαν τη δουλειά μας. Το σημαντικότερο είναι ότι τα παιδιά μας ακολούθησαν τη δουλειά μας, προχώρησαν πολύ περισσότερο την εταιρεία και της έδωσαν άλλο όραμα και διαστάσεις.

- Ποια στοιχεία του χαρακτήρα σας και της ιδιοσυγκρασίας σας καθόρισαν την πορεία σας στη ναυτιλία (ένστικτο, μετριοφροσύνη, συνέπεια, αποτελεσματικότητα και άλλα);

“Πήρα την αντιπροσωπεία της φινλανδικής Wartsila και από ένα μικρό ποσοστό που κατείχε, κατακτήσαμε την ελληνική αγορά. Σχεδόν όλη η ακτοπλοΐα έβαλε μηχανές Wartsila, με την οποία μάλιστα στη συνέχεια κάναμε συνεταιρισμό. Η Τεχνάβα στη διαχρονική της πορεία, εκτός της Wartsila, αντιπροσωπεύει και άλλες μεγάλες εταιρείες. Με την έλευση των τριών παιδιών μας στην εταιρεία, επανήλθαμε στον ναυτιλιακό τομέα, δημιουργώντας και νέα εταιρεία, την Cass Technava Maritime.”

- Είναι δύσκολο να περιγράψει κανείς τον εαυτό του και θα απαντήσω, κατά το δυνατόν, αντικειμενικά.

Θεωρώ ότι είναι πολύ σημαντικό ότι μεγάλωσα με πολλή αγάπη από την παιδική μου ηλικία, σε ένα περιβάλλον που ενίσχυε τις καλές πλευρές του χαρακτήρα μου. Η εργατικότητα, η κοινωνικότητα και η καταδεκτικότητα του πατέρα και της μητέρας μου με επηρέασαν από παιδί. Στο Αργέντικο, την "Ακρόπολη" της Χίου, οι γονείς μου φιλοξενούσαν ανθρώπους των γραμμάτων και των τεχνών, και από αυτούς έμαθα την αξία της μόρφωσης. Δεν μου άρεσε η αυτοπροβολή, είμαι νομίζω χαμηλών τόνων και πιστεύω ότι η όποια επιτυχία μου είναι απόρροια της κοινωνικότητας και της σκληρής δουλειάς. Διάβαζα και εργαζόμουν πάντα παραπάνω από τον μέσο όρο, ενώ ποτέ δεν δίστασα να βάλω φόρμα και να εργαστώ με τους εργάτες στις εγκαταστάσεις και στα πλοία.

Από μικρό παιδί είχα χαρακτηριστικά δασκάλου, για μένα το μίσρασμα των γνώσεών μου είναι κάτι σαν κόμμι. Αυτός είναι και ένας από τους λόγους που αρθρογραφώ από τα φοιτητικά μου χρόνια σε διάφορα έντυπα και από το 2009 στη μηνιαία εφημερίδα "Η Βούλα και ο κόσμος της".

Είμαι, όπως λέμε στη Χίο, προμηθεμένος, προνοητικός και βλέπω μακριά. Ένα άλλο χαρακτηριστικό μου είναι η αγάπη στη σφαιρική γνώση και την επιμόρφωση. Σε αυτό το τελευταίο επιμένω πολύ, ακόμη και σήμερα.

- Σήμερα η ναυτιλιακή βιομηχανία αντιμετωπίζει πολλές προκλήσεις όπως αύξηση του προστατευτισμού, επαναστατικές τεχνολογίες και νέοι περιβαλλοντικοί κανονισμοί.

Μπορεί σήμερα ένας νέος να δημιουργήσει μια εκπληκτική καριέρα στη ναυτιλία με την δική του αξία;

- Αυτή η ερώτησή σας μου θυμίζει ένα άρθρο που δημοσίευσα πολύ παλιά στο περιοδικό ΑΡΓΩ, με τίτλο «Ελληνική ναυτιλία: Από το γιλέκο με τις 7 τσέπες στη μοντέρνα τεχνολογία». Ήταν εμπνευσμένο από ένα περιστατικό με τον θείο μου τον ράφτη, που έραβε τους εφοπλιστές στη Χίο. Άκουσα μια φορά έναν εφοπλιστή να του λέει: «Γιώργο, ράψε μία ακόμη τσέπη στον γιλέκο, αγόρασα καινούργιο βαπόρι». Σε κάθε τσέπη του γιλέκου του είχε τους λογαριασμούς ενός πλοίου. Εκεί περιέγραφα πώς θα απογειωθούμε περαιτέρω με τις τότε νέες προκλήσεις.

Η ναυτιλία έχει αλλάξει άρδην από τότε και όπως αποδεικνύεται αλλάζει καθημερινά.

Οι Έλληνες είμαστε διαχρονικά πρωτοπόροι στη ναυτιλία, όπως οι Γερμανοί στη βιομηχανία. Η ναυτιλία, όπως και η βιομηχανία, είναι κάτι που ταίριαζε στους χαρακτήρες των δύο λαών αντίστοιχα. Οι Έλληνες είμαστε πολυπράγμονες και η ιδιοσυγκρασία μας ταιριάζει στη θάλασσα. Είμαστε πατεντάδες, τολμάμε να παίρνουμε ρίσκα, και μετά από κάθε κρίση, συνήθως, βγαίνουμε ωφελημένοι. Όταν λέμε ότι είμαστε καλοί εννοώ όλοι, οι ναυτικοί, τα στελέχη των ναυτιλιακών και οι εφοπλιστές.

Βιώνουμε στο πετσί μας τη θάλασσα, που όπως λένε οι Χιώτες «δίνει τα λεφτά με τη σέσουλα και τα παίρνει με τη σέσουλα».

Με τους Έλληνες και τη θάλασσα συμβαίνει κάτι οξύμωρο: ενώ είμαστε το 0,13% του παγκόσμιου πληθυσμού κατέχουμε περίπου το 20% του παγκόσμιου στόλου.

Η συμβολή της ναυτιλίας στην Ελλάδα είναι τεράστια, καθώς προσφέρει διαχρονικά ένα μεγάλο ποσοστό στο ΑΕΠ.

Αυτό που με απασχολεί ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια είναι η **Ναυπηγοεπισκευαστική στον Πειραιά**.

Θυμάμαι τα βαπόρια που φτιάχναμε στα μικρά και μεγάλα ναυπη-



Η Technava γιορτάζει τα 50 χρόνια παρουσίας στα Ποσειδώνια 2018

“Ο Πίνδαρος λοιπόν, έλεγε «Ελλῆς αλιερκής», δηλαδή έχουσα έρκος-προστασία τη θάλασσα. Το πιστεύω αυτό. Όχι μόνο ως οικονομικός πόρος με πρωτοστατούσα δύναμη τη ναυτιλία μας, αλλῆ και ως αρωγός στη σκέψη, στη νοοτροπία και στο βαθύτερο είναι μας. «Λαός θαλασσούχος και ναυσίβιος». Ας επιτρέψουμε στη θάλασσα, στη ναυτιλία μας, να αποκαλύψει την καλύτερη εκδοχή μας.”

γεία, τη δεκαετία του '70, καθώς και τις πολλαπλές επισκευές και μετασκευές. Οι νέες κατασκευές πήγαν σχεδόν όλες στην Ασία, όχι μόνο από την Ελλάδα αλλά και από την Ευρώπη. Όμως αυτό που δεν μπορού να χωνέψω είναι οι επισκευές και οι μετασκευές που πήγαν σε γειτονικές χώρες και ειδικά στην Τουρκία. Πρόσφατα επισκέφτηκα ένα ναυπηγείο στην Τουρκία και από τα 6 βαπόρια που υπήρχαν εκεί, τα 5 ήταν ελληνικά. Με έπιασε κατάθλιψη.

Εμείς στην Τεχνάβα, από το '70 και μετά, προσφέραμε συνήθως "πακέτο" όλο τον εξοπλισμό ενός πλοίου και είχαμε συμμετάσχει σε περισσότερες από τις μισές νέες κατασκευές καθώς και επισκευές και μετασκευές. Επίσης ήμασταν ενεργοί στον κατασκευαστικό τομέα καθώς και στις υπηρεσίες. Φτιάχναμε βάρκες και καπόνια, ράμπες και πλατφόρμες στα πλοία για μεταφορά αυτοκινήτων και άλλες κατασκευές. Ενδεικτικά αναφέρω ότι αλλάξαμε περισσότερες από εκατό κύριες μηχανές και ηλεκτροπαραγωγή ζεύγη και οι δύο τελευταίες δουλειές μας, τελείωσαν στο 1/3 του χρόνου που ζητούσαν τα ξένα ναυπηγεία και 50% φθηνότερα.

Νομίζω ότι μπορούμε και τώρα στα ναυπηγεία μας να κάνουμε επισκευές, μετασκευές καθώς και **κανούργιες κατασκευές μικρών σκαφών και yachts** συμπεριλαμβανομένων των **megayachts**. Για να επιτευχθεί αυτό απαιτείται μία προσπάθεια από όλους, το κράτος, τις τράπεζες, τους επιχειρηματίες, τους εργαζομένους. Χρειάζομαστε ένα καλό εργασιακό κλίμα με υγιή συνδικαλισμό, μακριά από το στίγμα της απεργίας, εξάλειψη των μονοπωλίων και της γραφειοκρατίας που αυξάνουν το κόστος των υπηρεσιών, έναν πατριωτισμό από όλες τις πλευρές. Να ξεπεράσουμε τις αγκυλώσεις του παρελθόντος, να ακολουθήσουμε πιο ευέλικτες διαδικασίες και να αφήσουμε πίσω μας τη δαιμονοποίηση του επιχειρείν.

Πιστεύω ότι μετά από τα χρόνια κρίσης είμαστε πιο ώριμοι. Χρειάζεται απλώς μια συνολική προσπάθεια να ξεμπλοκάρουμε και τα μεγάλα ναυπηγεία που συν τους άλλους, έχουν δεξαμενές. Είναι κρίμα να έχουμε τόσο μεγάλο στόλο και να μην επισκευάζουμε έστω ένα μικρό ποσοστό στον Πειραιά.

Ως προς το αν μπορεί ένας νέος να δημιουργήσει μια εκπληκτική καριέρα στη ναυτιλία, απαντώ ευθαρσώς καταφατικά. Ένας νέος μπορεί να επιτύχει σε πολλούς τομείς, πόσο μάλλον στη ναυτιλία, στην οποία οι δυνατότητες είναι απεριόριστες και φυσικά με την αξία του. Άλλωστε οι περισσότεροι από τα στελέχη που έχουν κάνει καριέρα στη ναυτιλία μας είναι αυτοδημιούργητοι.

Είναι ζωτικό για την Ελλάδα να κατευθύνουμε τους νέους μας στη θάλασσα, μιας και τώρα ειδικά οι συνθήκες έχουν αλλάξει και δεν υπάρχουν τα μπάρκα των τεσσάρων ετών της εποχής μας. Ο χρόνος υπηρεσίας στη θάλασσα μειώνεται και θα μειώνεται συνεχώς με την αυτοματοποίηση. Πιστεύω ότι σύντομα θα φτάσουμε να είναι περίπου σαν του αεροπλάνου και σε ορισμένες περιπτώσεις θα καταργηθεί εντελώς.

Είναι λοιπόν σημαντικό για τους νέους μας να πάρουν το βάπτισμα στη ναυτιλία, αυτή την εποχή, γιατί αυτό θα τους εξασφαλίσει πολύ μεγάλα εισοδήματα και προοπτικές για μια εργασία στην ξηρά. Συν τους άλλους, υπάρχουν όλες οι προϋποθέσεις και η εμπειρία που θα τους βοηθήσουν να ανέβουν τα σκαλοπάτια της επιτυχίας. Με το θέμα αγγίζει ιδιαίτερα και έχω επισταμένα ασχοληθεί και μέσω του **Ινστιτούτου Ναυτικής Τεχνολογίας**, που ήμουν πρόεδρος, έχω κάνει σεμινάρια για την παρότρυνση των νέων να στραφούν στα επαγγέλματα της θάλασσας. Ο δρόμος είναι ανοιχτός για όλους.

- Ο Ιωάννης Διαμαντή Πατέρας είχε πει: “τα χρήματα που

κερδίζουμε στη ζωή είναι δανεικά και γι' αυτό είναι χρέος μας να τα επιστρέψουμε στην κοινωνία". Υποστηρίζετε δραστηριότητες κοινωνικής ευθύνης για να προωθήσετε την εικόνα της ναυτιλίας στην κοινή γνώμη;

- Η άνιση κατανομή του πλούτου είναι ένα περίπλοκο θέμα για το οποίο έχω γράψει επανειλημμένως και ακόμα δεν έχει βρεθεί η χρυσή τομή για την αντιμετώπισή του. Δεν συμφωνώ απόλυτα ότι είναι χρέος η επιστροφή του πλούτου στην κοινωνία, αλλά ότι είναι ηθική υποχρέωση να επιστρέφει ένα μεγάλο ποσοστό. Αυτό πιστεύω ότι σε κάποιο βαθμό συμβαίνει με δωρεές, ιδρύματα κ.λπ. Επίσης τα χρήματα που κερδίζει κάποιος αργά ή γρήγορα, επιστρέφουν στην κοινωνία με φόρους, δωρεές, κληρονομίες, ωστόσο μια γενναϊόδωρη συνείδηση, που επιδιώκει τη φιλανθρωπία και το ενδιαφέρον προς τον συνάνθρωπο, είναι η προσωπική ηθική στάση που μπορεί να οδηγήσει σε έναν ανθρώπινο, όπως λένε, καπιταλισμό. Νομίζω γίνονται βήματα προς αυτή την κατεύθυνση και είναι ενδιαφέρον να θυμόμαστε ότι ιστορικά η γενναϊοδωρία εύπορων Ελλήνων προσέφερε τους πυλώνες συγκρότησης του νεοούστατου Ελληνικού Κράτους. Ένα θέμα είναι ο διαμοιρασμός του δημιουργηθέντος πλούτου και ένα άλλο θέμα να προάγουμε ως κοινωνία την ανάπτυξη και την πρόοδο που τον παράγει. Στην Ελλάδα συχνά υποφέρουμε από ιδεοληψίες που υποδαυλίζουν τη δημιουργικότητα το ατόμου και του συνόλου. Πιστεύουμε ότι η εταιρεία μας είναι **θιασώτης της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης**, που είναι ένας από τους πιο δυναμικούς και ποιοτικούς τομείς δραστηριότητας σε μια σύγχρονη επιχείρηση. Είναι μια προσπάθεια ισόρροπης αντιμετώπισης της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής ανάπτυξης. Οι εταιρείες πλέον απομακρύνονται από τις παραδοσιακές αντιλήψεις, που περιορίζουν

Οι Έλληνες είμαστε διαχρονικά πρωτοπόροι στη ναυτιλία, όπως οι Γερμανοί στη βιομηχανία. Η ναυτιλία, όπως και η βιομηχανία, είναι κάτι που ταίριαζε στους χαρακτήρες των δύο λαών αντίστοιχα. Οι Έλληνες είμαστε πολυπράγμονες και η ιδιοσυγκρασία μας ταιριάζει στη θάλασσα. Είμαστε πατεντάδες, τοιμάμε να παίρνουμε ρίσκα, και μετά από κάθε κρίση, συνήθως, βγαίνουμε ωφελημένοι. Όταν λέμε ότι είμαστε καλοί εννοώ όλοι, οι ναυτικοί, τα στελέχη των ναυτιλιακών και οι εφοπλιστές.

τον κοινωνικό τους ρόλο σε ορισμένες δωρεές για κοινωνικούς σκοπούς και επικεντρώνονται στο εξωτερικό και εσωτερικό τους περιβάλλον. Δεν κρίνονται πλέον με βάση μόνο τα οικονομικά αποτελέσματα ή την ποιότητα των προϊόντων και υπηρεσιών τους, αλλά με βάση ανθρωποκεντρικά καθώς επίσης και περιβαλλοντικά κριτήρια στον τόπο που βρίσκονται.

Ευελπιστούμε ότι η εταιρεία μας ασπάζεται τις αρχές της κοινωνικής ευθύνης και επιδιώκει να εμψυχήσει τις αρχές της συναδελφικότητας και της ανταποδοτικότητας στον κόσμο που εργάζεται μαζί μας.

Θα ήθελα να τελειώσω με έναν διαφορετικό τόνο.

Τα τελευταία χρόνια, όπως προανέφερα, έχω επιδοθεί σε μια ανεπίσημη αρθρογραφία και μου αρέσει να ανατρέχω σε γραπτά και αναλύσεις, καθώς και να αναζητώ τα επιμύθια από γεγονότα και καταστάσεις.

Ο Πίνδαρος λοιπόν, έλεγε «**Ελλάς αλιερκής**», δηλαδή έχουσα έρκος-προστασία τη θάλασσα.

Το πιστεύω αυτό. Όχι μόνο ως οικονομικός πόρος με πρωτοστατούσα δύναμη τη ναυτιλία μας, αλλά και ως αρωγός στη σκέψη, στη νοοτροπία και στο βαθύτερο είναι μας.

«Λαός θαλασσούχος και ναυσίβιος».

Ας επιτρέψουμε στη θάλασσα, στη ναυτιλία μας, να αποκαλύψει την καλύτερη εκδοχή μας. Και να διαμοιράσει ελπίδα στην κοινωνία για το τι είμαστε ικανοί να παράξουμε και να προσφέρουμε, οί Έλληνες. Θα κλείσω με μια χαριτωμένη προτροπή, που μου αρέσει να χρησιμοποιώ τελευταία κατά την ολοκλήρωση των σημειωμάτων μου προς τα αγαπτά μου πρόσωπα, θέλοντας να σηματοδοτήσω ότι αξίζει να προσπαθούμε, να προχωρούμε, να βελτιωθούμε, να ανεβαίνουμε σε όλες τις συγκυρίες και φυσικά σε όλες τις ηλικίες...

"Keep Walking"

Byron Tomazos: "Shipping protects our nation by supporting our international status and strength"

Byron Tomazos is an inspired and strong personality originated by Chios island who was not involved in shipping from his first professional steps. He studied engineering in Germany however he met with shipping in the course of his career. He worked in Euraton with Siemens and then he moved in America to work as manager in General Electric. He came back in Greece and in association with Michalis Giokas and George Sklavounos created in 1969 Technava, a technical company which represents well established global manufacturers in the field of ships equipment.

The company became within two years a market leader in shipping and at the same period they set up Navarone, a shipmanagement company and Navatrade and Genbulk that were involved in the sectors of shipbroking & chartering.

After 29 years of excellent operations the three partners decided in a friendly way to split their interests and Byron Tomazos took over the control of Technava which is well known for the partnership with Wartsila, a cooperation that expanded the activities of Technava in marine diesel engines.

With the entrance of Byron Tomazos' children, the family set up Cass Technava which focuses on newbuilding orders, S&P activities and finance.

Mr. Tomazos says that Greeks are leaders in the operation of ships as Germans in the industrial production activities.

"Greeks have the sea in their DNA and shipping adapts to their mentality. We are brave, we take risks and we are experts in the asset play activities. As well as we are creative and cost effective in the maintenance of ships. With Greek shipowners ranked number one in global shipping market one should expect that our shiprepairing activities in Greece would be flourishing. Unfortunately this does not happen" remarks Mr. Tomazos and adds: "I believe that we are capable to deliver large scale ship repairs, conversions and small vessels and mega yachts newbuildings.

To achieve this aim a great effort is needed from all the institutions that are involved in the ship construction sector, the government, the banks, entrepreneurs and workers associations". Mr. Tomazos concludes.

"Greeks have the sea in their DNA and shipping adapts to their mentality. We are brave, we take risks and we are experts in the asset play activities. As well as we are creative and cost effective in the maintenance of ships. With Greek shipowners ranked number one in global shipping market one should expect that our shiprepairing activities in Greece would be flourishing. Unfortunately this does not happen"