

Kaptan Saleem Alavi

**Çatışma
Durumunda
Hukuki Hususlar**

CLARKSONS

**Türkiye's
Shipping
Data**

ISTFIX

**Freight
Index**

Brian G. Kinyua

**Denizcilikte ESG
Stratejilerinin
Potansiyeli**

SeaNews®

TURKEY



Dr. Özkan Poyraz:

**"Bürokrasiden ticarete kendimi
yeniden icat ediyorum"**

**"I'm reinventing myself
from bureaucracy to business"**

ISSN 2791-6588



9 772791 658005



***“Bürokrasiden sonra
Gemi Brokerliği ve
Deniz Ticaretine
doğru yeni bir
yolculuğa çıktım”***



Dr. Kapt. Özkan Poyraz

Navis Yönetim Danışmanlık Yönetici Ortağı

Interview by Nermin İstikbal

Bu ay özel röportajımızı Dr. Kapt. Özkan Poyraz ile gerçekleştirdik. Sayın Poyraz, yönetici ortak olduğu, bilişim ve denizcilik alanında faaliyet gösteren Navis Yönetim ve Danışmanlık şirketinde çalışmalarını sürdürüyor. Denizciliğe, eğitimci ve bürokrat olarak verdiği emek ile sektörümüzün sevilen ve örnek kişilerinden olan Dr.Poyraz ile yaptığımız röportajı siz SeaNews okurlarına sunarız.

This month we had our exclusive interview with Dr. Capt. Özkan Poyraz. Dr. Poyraz continues to work as a managing partner at Navis Management and Consultancy company, which operates in the field of informatics and maritime. We present to you, SeaNews readers, the interview we made with Mr. Poyraz, who is one of the beloved and exemplary figures of our industry, with his hard work in shipping as a lecturer and a bureaucrat.

-SeaNews: Sayın Özkan Poyraz, sizi daha yakından tanımak isteriz. Hayatınız, çocukluğunuz ve denizcilğe geçiş sürecinizden bahseder misiniz?

- Dr. Kapt. Özkan Poyraz: Ben 1966 yılında İstanbul Üsküdar'da doğdum. Fakat çocukluğum Beykoz'da geçti. Yani Boğaz kasabasında yaşamış, deniz kültürünü henüz çocuk yaşlarda edinmiş bir insanım. Beykoz'da yaşamak her şeyden önce denizle birlikte yaşamak demektir. Ulaşımımız o tarihlerde 'köprü vapuru' dediğimiz Eminönü-Boğaziçi hattındaki Şehir Hatları vapurlarıyla gerçekleşirdi. Beykoz'dan bindiğimiz bu vapurlarda; Paşabahçe, Çubuklu, İstinye, Kanlıca derken Boğazın Anadolu ve Avrupa yakasını izleyerek geçen bir yolculuk deneyimlerdik. Dolayısıyla Şehir Hatları vapurları ve balık tutmak için kiraladığımız sandallar bize deniz sevgisini aşıl原因 unsurlardı. Vapurları isimleriyle bilir ve takip ederdim. Çocukluğumda buhar gücüyle çalışan kömürlü vapurların son örneklerini görme imkânım olmuştu. Bu vapurların nasıl manevra yaptıklarını izlerdim. Dolayısıyla benim açımdan denizci olma fikri o dönemlerde hasıl oldu. Vapurla Eminönü'ne giderken hemen sancak tarafta Galata rıhtımında Stella Solaris isimli ünlü yolcu gemisini veya Denizyollarının Samsun, Karadeniz ve Akdeniz gemilerini gördüğümde çok mutlu olurum. O zamanlar bu gemilere bakar köprüüstünde olmak isterdim.

Daha sonra Kabataş Erkek Lisesine gittim. Orada okurken bir sonraki okulumun Yüksek Denizcilik Okulu olacağı artık kafama yerleşmişti. Kabataş ve Galatasaray liseleri ile YDO aynı sahilde ardışık binalarda bulunuyorlardı. En azından ben öyle biliyordum. Biliyordum diyorum çünkü 12 Eylül 1980 ihtilali olunca askeri yönetim YDO'yu oradan apar topar bizim bilmediğimiz bir yere taşımıştı. Daha sonra Tuzla'ya taşındığını öğrendik. Sonra Üniversite sınavına girdim ve YDO'yu kazandım. Tuzla'nın Ortaköy'de hiç eğitim görmemiş ikinci grup öğrencisiydik yanılmıyorsam. 1983 yılında YDO'ya başladığımda askeri eğitim düzeni içerisinde sivil denizcilik öğrencileriydik. Askeri düzenin yıldırıcı tarafları olsa da düzenli dersler ve etütler, spor ve yelken saatleri, yatılı ve üniformalı

bir düzen bize çok şey katmıştır. Bunu asla inkâr edemem.

'Çocukluğumun öyküsü; deniz ve gemi tutkusuydu'

– ÖZKAN POYRAZ



- Sizce denizci eğitimi için böyle askeri düzende bir sistem gerekiyor mu?

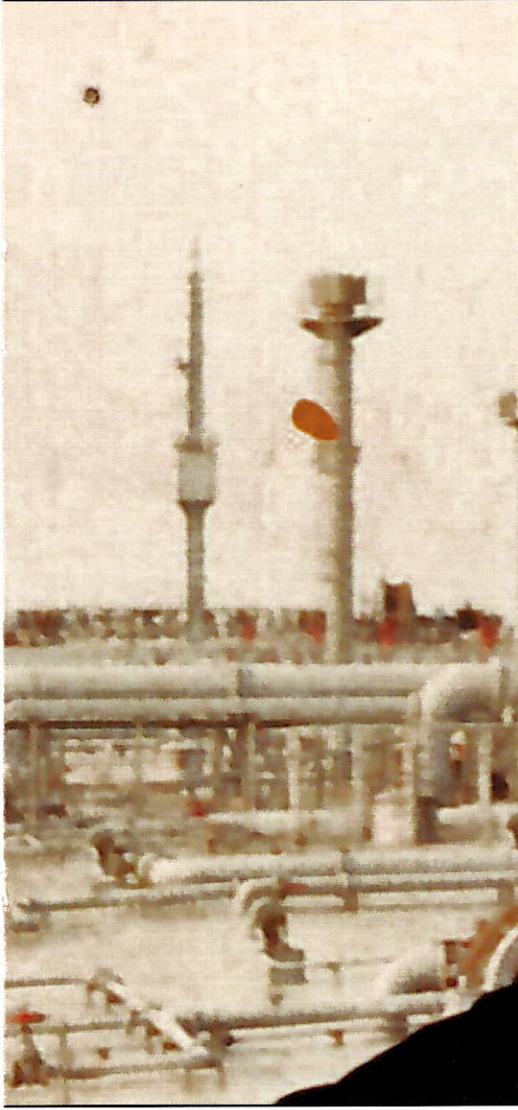
- O konuda artık biraz daha liberalim. Pek çok eski mezunumuz gibi düşünmüyorum. Ben bugünkü toplumda bunun çok geçerli olduğunu düşünmüyorum. Bence bir genci, Tuzla'daki Denizcilik Fakültesi'nin kampüs sınırları içerisinde, yatılı, nispeten sosyal yaşantı ve sanatla ilgili yerlere oldukça uzak bir konumda oturtup da orada o çocuğun gelişimini beklemek doğru değil.

'Yatılılık ve üniforma konusunda daha liberal düşünüyorum'

– ÖZKAN POYRAZ

'The story of my childhood was passion for the sea and the ship'

– ÖZKAN POYRAZ



'I think more liberally about boarding school and uniforms'

– ÖZKAN POYRAZ

- SeaNews: Dear Özkan Poyraz, we would like to get to know you better. Can you tell us about your life, your childhood and your path to maritime?

- Dr. Capt. Özkan Poyraz: I was born in 1966 in Üsküdar, İstanbul. However my childhood passed in Beykoz. In another saying, I am a person who lived in the town of Bosphorus and acquired the marine culture at a young age. Living in Beykoz means, above all, living with the sea. At that time transportation was carried out with the İstanbul Public Ferries (City Lines) on the Eminönü-Bosphorus line, which we called the 'bridge ferry'. On those ferries which we would board from Beykoz; passing by Paşabahçe, Çubuklu, İstinye, and Kanlıca, we would experience a journey by following the Anatolian and European sides of the Bosphorus. Therefore, İstanbul Public Ferries and the boats we rented for fishing were the parts that instilled in us a love of the sea. I knew the ferries by their names and followed them. In my childhood, I had the opportunity to see the last examples of coal-fired steam powered ferries. I used to watch how those steamships maneuvers. Therefore, for me, the idea of being a sailor occurred at that time. On the way to Eminönü by ferry, I would be very happy to see the famous cruise ship Stella Solaris at the Galata dock on the starboard side, or the Samsun, Karadeniz and Akdeniz ships of the Turkish Maritime Lines. At that time, I would look at those ships and wish to be on the bridge.

Then I went to Kabataş Boys' High School. While I was studying there, it was settled in my mind that my next school would be the Merchant Marine Academy (YDO). Kabataş and Galatasaray High Schools and YDO were located in successive buildings on the same sea side. At least that's what I knew. I say I knew because when the September 12, 1980 revolution happened, the military administration hurriedly moved YDO from there to a place we did not know. Later we learned that YDO moved to

Tuzla. Then I took the University exam and won YDO. If I'm not mistaken, we were the second group of students in Tuzla who had never been educated in Ortaköy. When I started YDO in 1983, we were civilian maritime students in military training. Even though the military order has its daunting aspects, regular lessons and studies, sports and sailing hours, a boarding and uniformed order have contributed a lot to us. I can never deny that.

- Do you think such a navy system is needed to train sailors?

- I'm a little more liberal on that now. I don't think like many of our former graduates. I don't think this is very valid in today's society. In my opinion, it is not right to sit a young person within the campus boundaries of the Maritime Faculty in Tuzla, far from the boarding places, relatively social life and art, and expect that child to develop there. In other words, it doesn't seem realistic to me to simulate it today because those people will work on the ship in the future in boarding arrangements. Let him go instead, we need to let them participate in whatever concert they like, rap or techno or blues, in various intellectual and social activities, and integrate with students and people from other professional groups. You have to be in life. But I support the wearing of the sailor's uniform in order to understand the responsibility of wearing uniforms in school.

- How was your education life and what kind of path did you follow afterwards?

- My school years were good. I completed the deck department ranking first in class. In the years I graduated, we had 2 years of compulsory sea service in return for 1 year of study. We could do this either in Turkish Maritime Lines or D.B Cargo Lines. I preferred Cargo Lines, that is, cargo ships. I worked at Cargo Lines until 1991 and then I moved to shipowner companies. I continued

Yani oralarda yatılı düzenler içerisinde gelecekte bu insanlar gemide çalışacak diye bunun simülasyonunu bugünden yapmak pek gerçekçi gelmiyor bana. Onun yerine gitsin Taksim’de rap mi? tekno mu? ne seviyor ise o konsere, çeşitli düşünsel ve sosyal etkinliklere katılsın, başka meslek gruplarından öğrenci ve insanlarla entegre olsun. Yaşamın içinde olmak lazım. Ama okul içinde üniforma giyme sorumluluğunu anlamak bakımından denizci üniforması giyilmesini destekliyorum.

- Eğitim hayatınız nasıl geçti ve sonrasında nasıl bir yol izlediniz?

- Okul yıllarım güzel geçti. Güverte bölümünü birincilikle tamamladım. Mezun olduğum yıllarda 1 yıl okumaya karşılık 2 yıl mecburi deniz hizmetimiz vardı. Bunu ya Denizyolları ya da Deniz Nakliyat’ ta yapabiliyorduk. Ben Deniz Nakliyat’ ı yani kargo gemilerini tercih ettim. Deniz Nakliyat’ ta 1991’e kadar çalıştım ve sonrasında armatör gemilerine geçtim. Gemide çalışmaya uzak yol gemi kaptanlığına alana kadar devam ettim sonrasında da toplam bir yıl kadar kaptanlık yaptım. Denizcilik Fakültesi’nde master programının açıldığını karaya geldiğim günlerde haber aldım ve master programına başladım.

- Öğretmenlik kariyeriniz nasıl başladı ve nasıl gitti?

- Öğretmenliğe Ortaköy ve Beykoz Denizcilik Meslek Liselerinde başladım. Güverte dalında Milli Eğitim Bakanlığı’nın ilk kadrolu teknik öğretmeniyim. Sonrasında İTÜ Denizcilik Fakültesine geçtim. Orada öğretme işlevime biraz da bilimsel araştırma formu eklendi. Doktora sonrasında aynı Fakülte’de öğretim üyesi olarak görev aldım.

Öğretmenlik benim için farklı bir şey, ders ücretiyle yapılacak bir iş değil. İnsan yetiştirmeye katkının getirdiği hazzı bambaşka ve büyük bir miras olarak görüyorum. Chevron, Exxon Mobil gibi dev şirketlerde kritik görevlerde çalışan uluslararası düzeyde mesleki kimlik kazanmış öğrencilerim var. Onlar benim için inanılmaz bir sermaye.

2004 yılında Trabzon’da denizcilikle ilgili bir seminerde sektör hakkında yapılması gerekenleri söylerken

açıklamalarımı duyan dönemin Denizcilik Müsteşarı İsmet Yılmaz beni fikirlerimi gerçekleştirmek için Ankara’ya davet etti. Ben o zaman ilk kez Deniz Ticaret Genel Müdürü olarak Ankara’ya gittim. Bir sene kadar bu görevi yürüttükten sonra Deniz Ulaştırması Genel Müdürü oldum ve 7 yıl süreyle Denizcilik Müsteşarlığı kapatılana kadar bu görevi yürüttüm.

'Deniz hizmetimi kargo gemilerinde yapmayı tercih ettim'

- ÖZKAN POYRAZ



- Siz gittiğinizde Denizcilik Müsteşarlığında durum nasıldı?

- Denizcilik Müsteşarlığı 1994 yılında kurulmuştu zaten.

Burada YDO mezunu aynı zamanda Gemi İnşaatı mezunu olan rahmetli Prof. Dr. Reşat Özkan gibi yetkin ve saygın kişiler müsteşarlık yapmıştı. Üst düzeyde bazı kişilere bazı görevler veriliyordu ama aşağıya doğru baktığımız zaman denizciliği yönetenler denizci değildi. Operasyon anlamında da yönetim anlamında da bu böyleydi. Liman Başkanlıklarında

neredeyse hiç denizci yoktu. Genelde belediyelerden ve öğretmenlikten naklen atanmışlar bu görevlerdeydi. Paris MoU’ ya göre filomuz kara listedeydi. Gri’de dahi değildik. Bunlara bir önlem alınması gerekiyordu Müsteşardan itibaren üst yönetim denizcileşince yavaş yavaş diğer kadrolarda da denizciler tercih edilmeye başlandı. Gemi sörvey kurulu uzmanları istihdam edildi, bunların bir kısmı liman başkanı olarak görevlendirildi. Büyük bir seferberlik başladı. Tabii özellikle 2008 yılındaki denizciliğin de etkilendiği global krize kadar... O dönemde armatörlerimiz de çok iyi kazanıyordu.

'I preferred to do my sea service on cargo ships'

– ÖZKAN POYRAZ



to work on the ships until I took my oceangoing master license, and then I have been the master for a total of one year. When I came ashore, I heard that the master's program was opened at the İTÜ Maritime Faculty and I started the master's program.

- How did your teaching career start and how did it go?

- I started teaching at Ortaköy and Beykoz Maritime Vocational High Schools. I am the first permanent

technical instructor of the Ministry of National Education in the field of deck. Then I moved to İTÜ Maritime Faculty. There, a little scientific research form was added to my teaching function. After my doctorate, I worked as a faculty member in the same Faculty.

Educating is something different for me, it is not a job to be done with tuition fees. I see the pleasure of contributing to raising people as a completely different and great legacy. I have students who have gained an international professional identity, working in critical positions in giant companies such as Chevron and Exxon Mobil. They are an incredible asset for me.

In 2004, the Undersecretary of Maritime Affairs İsmet Yılmaz, who heard my explanations while saying what needs to be done about the sector at a maritime seminar in Trabzon, invited me to Ankara to realize my ideas. At that time, I went to Ankara for the first time as the General Manager of Maritime Trade. After carrying out this duty for about a year, I became the General Manager of Maritime Transportation and carried out this duty for 7 years until the Undersecretariat of Maritime Affairs was closed.

- How was the situation in the Undersecretariat of Maritime Affairs when you started to work?

- The Undersecretariat of Maritime Affairs was already established in 1994. Competent and respected people such as the late Prof. Dr. Reşat Özkan, who was a graduate of YDO and also a graduate of the department of naval architecture, served as undersecretaries. Some high-level people were given some duties, but when we look down, it was not the sailors who led the maritime. This was true both in terms of operations and in terms of management. There were hardly any sailors in the harbor masters. In general, those who were transferred from municipalities and teaching positions were in these positions. According to the Paris MoU, our fleet was blacklisted. We weren't even in the gray. A precaution had to be taken against them. As the senior management became seafarers starting from the Undersecretary, sailors began to be preferred in other positions gradually. Ship survey board experts

were employed, some of whom were appointed as harbor masters. A great mobilization began. Of course, especially until the global crisis in 2008, which also affected shipping. At that time, our shipowners were also earning very well. This upward momentum, which started due to the fact that China has been attracting a lot of commodities by sea since 2002, lasted until the mortgage crisis that started in the USA, and then maritime hit the bottom. Of course, until that time, our luck was that, as maritime bureaucrats, our every request for safety was fulfilled by the shipowners because the shipowners were earning freight very well. They were saying "let's do it" whatever we say is missing on their ships. We developed a mechanism called pre-survey. It was a mechanism like that; since a Turkish ship would be subject to a port state control abroad within the scope of the Paris MoU, we were first conducting a survey at our own port before the ship went abroad. Therefore, when she went to the ports within the scope of the Paris MoU, there was no detention and there was no problem. Those figures quickly elevated us to the gray list and then to the white list. That was a great opportunity for Türkiye. Inspection and detention rates have decreased.

But then, of course, the crisis period struck. After 2008, both our shipbuilding industry and shipowners were very impressed. The most important reason why we were affected so much here was the faulty methods of entrepreneurs whose business was not shipbuilding, which we call spot in the shipyard, that is, to build ships before an order is received. That has exacerbated the effects of the crisis.

On the other hand, it is not

'The pleasure of teaching and the capital it gathers up are completely different'

– ÖZKAN POYRAZ

Çünkü Çin'in 2002'den itibaren denizyoluyla çok fazla emtia çekmesi nedeniyle başlayan bu yukarı ivme Amerika'da başlayan mortgage krizine kadar sürdü ve sonra denizcilik diplere vurdu. Tabii o döneme kadar bizim şansımız şuydu ki denizcilik bürokratları olarak emniyete ilişkin her talebimiz armatörler tarafından yerine getiriliyordu çünkü armatörler çok iyi navlun kazanıyordu. Gemilerinde ne eksik dersek yapalım diyorlardı. Ön sürvey diye mekanizma geliştirmiştik. Bu şöyle bir mekanizmaydı; bir Türk gemisi yurtdışında Paris MoU kapsamında bir liman devleti kontrolüne muhatap olacağına, önce biz kendi limanımızda gemi yurtdışına gitmeden önce onu bir sürveyden geçiriyorduk. Dolayısıyla Paris MoU kapsamındaki limanlara gittiğinde herhangi bir şekilde tutulma gerçekleşmiyordu ve sıkıntı yaşanmıyordu. Bu figürler hızla bizi önce gri ardından beyaz listeye yükseltmiş oldu. Bu da Türkiye açısından büyük bir şanstı. Denetim ve tutulma oranları azaldı.

Fakat sonra tabii kriz dönemi vurdu.

2008'den sonra gemi inşa sanayimiz de armatörler de çok etkilendiler. Tabii burada da etkilenenin bizde çok büyük olmasının sebeplerinden en önemlisi de işi tersanecilik olmayan girişimcilerin tersanede spot dediğimiz yani daha sipariş alınmadan açığa gemi yapma şeklindeki hatalı yöntemleriydi. Bu krizin etkilerini daha da artırdı. Diğer yandan hem armatör hem de gemi inşa sanayicisi olunmaz. Yani dünyada genelde bunlar karşıt ilişkili ve sonuçlu faaliyetlerdir. Kriz zamanında navlunlar düşer ve yeni gemi siparişleri de düşer ancak hurdaya giden gemi tonajı da artar. Siz armatörseniz aynı zamanda gemi inşacısıysanız ikisinden de olumsuz etkilenir hale geliyorsunuz. Dolayısıyla bu kriz çok daha şiddetli oldu Türkiye'de. Yani o dönemlerde sipariş verenler bir iki yıl önce neredeyse borçlarını daha yeni bitirebildiler. Bazıları bitirememiş bile olabilir. Böyle bir süreç geçti.

Ama benim için Ankara'nın denizcilik tarafı çok iyi bir tecrübe oldu. Neden tecrübe oldu çünkü öncelikle bir kere uygulamak istediklerimizi yapma şansına sahip olduk. Yapılmalı demek her

'Öğretmenliğin verdiği haz ve biriktirdiği sermaye bambaşka'

– ÖZKAN POYRAZ

zaman çok daha rahattır. Hocalıkta '-meli -malı' dersiniz, danışmanlıkta '-meli -malı' dersiniz. İsteklerimizin çoğunu o dönem içerisinde tamamladığımı düşünüyorum. Çünkü ben gemilerin denetiminden, deniz çevresinin, kıyı yapıları izinlerinden, arama kurtarma ve seyir güvenliği ile gemi adamlarının eğitim ve belgelendirmesinden sorumluydum. Yani aşağı yukarı denizciliğin birçok alanından sorumlu görevlerde bulundum. Gemi denetiminde beyaz listeye geçtik. Denizcilik eğitiminde IMO'nun beyaz listesine girdik.





Türkiye deniz yetki alanlarının tamamını ve ötesini AIS dediğimiz otomatik tanımlama sistemiyle donattık. Cospas-Sarsat dediğimiz alçak irtifalı bir uydu arama kurtarma sistemini kurduk. Gemi adamları yeterlilik belgelerini ve gemi adamları sertifikalarını tek bir cüzdanda topladık. Onu bugünkü pasaportlar niteliğine döndürdük. Online gemi adamları eğitim sınav bilgi sistemini kurduk. Ardından sınavları GASM dediğimiz Gemi Adamları Sınav Merkezleri'nde yapmaya başladık. Yani bunlar aslında denizcilikte atılması gereken gecikmiş adımlardı ve çoğunu da 2004-2012 yılları arasındaki o dönemlerdeki kadrolarla başardığımızı düşünüyorum. Bizden önce 1999 yılında

'Ankara'daki ilk görevim Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü idi'

– ÖZKAN POYRAZ

yaşalaşan Türk Uluslararası Gemi Sicili'nin Türk denizciliğine büyük faydaları olmuştur. Dolayısıyla o da bizden öncekilerin önemli bir başarısıdır. Haklarını teslim etmek lazım. Gemi Trafik Sistemi'nin kurulması için adımlar bizden önce atılmıştı, biz geliştirdik ve sonuçlandırdık.

- Denizcilik Bakanlığı sizce kurulmalı mıydı ve olsaydı ne değiştirdi?

- Çok şey değişeceğini zannetmiyorum açıkçası. Yani Denizcilik Bakanlığı bir zorunluluk değil bence. Her şey denizciliği nasıl algıladığımıza bağlı aslında. Eğer biz denizciliği bakanlık düzeyinde bugünkü gibi salt deniz taşımacılığı olarak algılayacaksak denizciliğin, Ulaştırma Bakanlığı içerisinde kalmasının hiçbir mahsuru yok. Genel müdürlük düzeyinde bile yürütülür. Ama Türkiye denizciliği kara vatanımız gibi deniz yetki sahalarımızı da içeren bir Mavi Vatan olarak görüyorsa, onun içindeki canlı ve maddi kaynaklar bunun içerisine dahil oluyorsa o zaman Denizcilik Bakanlığı'na ihtiyaç olacaktır. Çünkü denizlerde

de madenler, enerji kaynakları var, orada da balıkçılığımız, balık yetiştiriciliğimiz yani hayvancılığımız var. Deniz yetki alanları bakımından orada bir hukukumuz var, orada kolluğa da ihtiyacımız var. Dolayısıyla denizcilik faaliyetlerinin tamamını bir değer olarak görüyorsanız, o zaman bir Denizcilik Bakanlığı'na ihtiyaç var tabii.

- Gündemden bahsedecek olursak, yaşanan depremle sektörün bağlantısı hakkında yorum yapabilir misiniz? Limanların ve deniz yolunun genel afet planı ve il afet planları içerisinde bir yeri var mı?

- Liman faaliyetlerinin deprem sebebiyle aksaması sadece ticaret, üretim ve ekonomiyi değil aynı zamanda acil ihtiyaçların sevkıyatı ile liman hinterlandındaki kentlerin acil tahliye işlemlerinin de durmasına sebep olabilecektir. Kahramanmaraş merkezli deprem bize bu riski İskenderun limanında uygulamalı olarak gösterdi.

possible to be both a ship owner and a shipbuilding industrialist. So in the world, in general, those are counter-related and consequential activities. In times of crisis, freight rates and new ship orders decrease, but the tonnage of scrapped ships also increases. If you are a shipowner and a shipbuilder at the same time, you become negatively affected by both. Therefore, that crisis became much more severe in Türkiye. In other words, those who placed orders at that time could almost pay off their debts a year or two ago. Some may not even have finished. Such a process has passed.

But for me, the maritime side of Ankara was a very good experience. It was an experience because I had the chance to do what I wanted to apply once. It's always easier to say it has to be done. In coaching you say 'must be done', in counseling you say 'must be done'. I think I completed most of my requests during that period. Because I was responsible for the inspection of the ships, the permits of the marine environment, coastal structures, search and rescue and navigational safety,

and the training and certification of the seafarers. In other words, I have been responsible for many areas of maritime. We have been whitelisted under ship control. We entered the IMO's white list in maritime education. We have equipped all of Türkiye's maritime jurisdiction areas and beyond with the automatic identification system we call AIS. We established a low altitude satellite search and rescue system, which we call Cospas-Sarsat. We have collected seafarer qualification documents and seafarers certificates in one wallet. We reverted to the passport nature of today. We have established the online seafarers training exam information system. Then we started to conduct the exams at Seafarers Exam Centers, which we call GASM centers. In other words, those were delayed steps to be taken in the maritime sector, and I think we achieved most of them with the cadres between 2004 and 2012. The Turkish International Ship Registry, which was enacted in 1999 before us, has had great benefits for Turkish Maritime. Therefore, it is an important achievement of our

predecessors. I have to give them credit for that. The steps for the establishment of the Vessel Traffic System were taken before us, we developed and finalized it.

- Do you think the Ministry of Maritime Affairs should be established and what would be the difference?

- I don't think much will change, frankly. So I don't think the Ministry of Maritime Affairs is a necessity. It all depends on how you perceive maritime. If we are to perceive maritime as pure maritime transport at the ministerial level as it is today, there is no harm in keeping maritime within the Ministry of Transport. It is carried out even at the general directorate level. But if Türkiye sees maritime as a Blue Homeland including our maritime jurisdiction areas like our homeland, and if the living and material resources in it are included in it, then the Ministry of Maritime Affairs will be needed.



'Denizcilik bürokrasisinde yer almak bana deneyim ve uygulama fırsatı verdi'

– ÖZKAN POYRAZ

Bir limanın depremden gördüğü hasarın sosyal etkileri de derin olacaktır. Bu sebeple limanlar acil durum planları içinde tartışmasız olarak dikkate alınmalıdır ancak daha da önemlisi limanların yapım ve onarım aşamasındaki tasarım ve inşasında depremsellik hesaba katılmalıdır.

Diğer yandan limanları tabii tek başına bağımsız düşünmek mümkün değil. Sismik aktivitenin yoğun olduğu Marmara, İzmir ve İskenderun Körfezi limanlarının her koşulda acil durumlarda açık kalması lazım. Seçilmiş bazı limanlarda tasarım ve onarım açısından minimum hasar performansı değerleri kullanılmalı. Aslında en önemli nokta bu. İl afet ve ülke afet planı kapsamında yerlerinin sağlamlaştırılması gerekli. Ancak bu noktada denizin çok göz önüne alındığını düşünmüyorum. Yaşadığımız büyük depremde de özellikle de İskenderun'dan Mersin'e yaralı nakli deniz yoluyla yapıldı, bazı yolcu ve lojistik gemileri barınma yeri ve hastane olarak kullanıldı. Yine İstanbul ve İzmir'den iş makinelerinin nakliyesi deniz yoluyla olmuştur.

İstanbul ele alındığında şehrin

'Deprem gösterdi ki; Haydarpaşa limanı iyileştirilerek muhafaza edilmeli'

– ÖZKAN POYRAZ

merkezindeki Haydarpaşa limanının yük limanı olarak iyileştirilerek muhafazasının önemi ortaya çıkmaktadır. Onarılan Galata rıhtımları ve Sarayburnu rıhtımı, Zeyport ve Anadolu yakasındaki Pendik Ro Ro terminali de yük ve insan sevkiyatı için hayattır. Marmara

kuru yük navlunlarının 2021 yılındaki seviyelerde tutunamamasına sebep olduğunu beraberce gözlemledik.

Pandemi süresince gerek liman sıkışıklıkları gerekse ekipman (boş Konteyner) teminindeki yetersizlikler sebebiyle 2021 yılını navlunlar yönünden



depreminde en büyük hasarın Fatih ve Silivri ilçeleri arasındaki kıyıya yakın yerleşim yerlerinde olacağı öngörülmektedir.

Bu bölgeye depremde hizmet edecek olan Ambarlı Liman kompleksi ise bugün bile heylan tehdidinde maruzdur.

- Dünya gündemi konjunktüründe navlun piyasalarını değerlendirebilir misiniz?

- Denizcilik piyasalarını dünya ekonomisinden ayrı tutmak mümkün değil elbette. Dünya için bugün konuşulan "resesyon" beklentisi ve önümüzdeki üç yıl içinde küresel üretim kaybının 4 trilyon USD'ye ulaşacağı öngörüsü maalesef. 2022 yılında FED'in faiz artırımı hamleleri ve 2022 şubat ayında başlayan Rusya-Ukrayna savaşı

çok yüksek geçiren Konteyner piyasaları, 2022'de ise en az yarı yarıya azaldı. Batı'nın yaptırımları sebebiyle Rusya'nın petrolünün daha uzun mesafedeki pazarlara ulaşmak zorunda kalması ve Rusya yerine daha uzun mesafelerden petrol ithali sebebiyle tanker navlunları artış kaydetmeye devam ediyor ve edeceğini düşünüyorum. Türk armatörü 2021-2022 döneminde iyi para kazananlar arasında yer aldı ve fırsatları doğru kullanarak özellikle kuru yükte hızla tonaj büyütme seçti.

Navlunlardaki azalma ise gemi fiyatlarına yansımada diyebiliriz. Borç yükü az olan armatörler özellikle son iki yılda elde ettikleri navlun kazancıyla tonaj artırma yönünde davranış sergiliyorlar. Bu sebeple bizim de NAVIS olarak esas faaliyetimiz olan ikinci el gemi alım satım piyasaları hareketli geçmeye devam edecek.

Because there are mines and energy resources in the seas, we also have fisheries, fish farming, and animal husbandry there. We have a law there in terms of maritime jurisdictions, we need law enforcement there. Therefore, if you see all maritime activities as a value, then



of course there is a need for a Maritime Ministry.

- If we talk about the agenda, can you comment on the connection between the earthquake and the sector? Do ports and sea routes have a place in the general disaster plan and provincial disaster plans?

- The disruption of port activities due to the earthquake may cause not only the trade, production and economy, but also the transportation of urgent needs and the emergency evacuation of the cities in the hinterland of the port. The Kahramanmaraş-centered earthquake showed us that risk in practice in the port of İskenderun. The social effects of damage to a port from an earthquake

will also be profound. For this reason, ports should be taken into account in emergency plans, but more importantly, seismicity should be taken into account in the design and construction of ports during construction and repair.

On the other hand, it is not possible to think of ports independently of course. The ports of Marmara, İzmir and İskenderun Bay, where seismic activity is intense, must remain open in all circumstances in case of emergency. In some selected ports, minimum damage performance values should be used in terms of design and repair. Actually, that is the most important point. It is necessary to consolidate their place within the scope of the provincial disaster and country disaster plan. However, I don't think that the sea is taken into account at that point. In the great earthquake we experienced, especially the transportation of the wounded from İskenderun to Mersin was done by sea, some passenger and logistics ships were used as shelters and hospitals. Again, the transportation of construction equipment from İstanbul and İzmir was by sea.

Considering İstanbul, the importance of protecting the Haydarpaşa port in the city center by improving it as a freight port becomes evident. The repaired Galata quays, and Sarayburnu pier, Zeyport and Pendik Ro Ro terminal on the Anatolian side are also vital for cargo and human transportation. It is predicted that the greatest damage in the Marmara earthquake will be in the settlements close to the coast between Fatih and Silivri districts. The Ambarlı Port complex, which will serve this region in the event of an earthquake, is still under the threat of landslides.

- What can you say about the freight markets?

- Of course, it is not possible to separate the maritime markets from the world economy. Unfortunately, the "recession" expectation spoken for the world today and the prediction that the global production loss will reach 4 trillion USD in the next three years. We observed together that the FED's interest rate hike moves in 2022 and the Russia-Ukraine war that started in February 2022 caused the dry cargo freights to fail to hold on to the levels of 2021.

'Turkish Maritime has been greatly affected by the 2008 crisis'

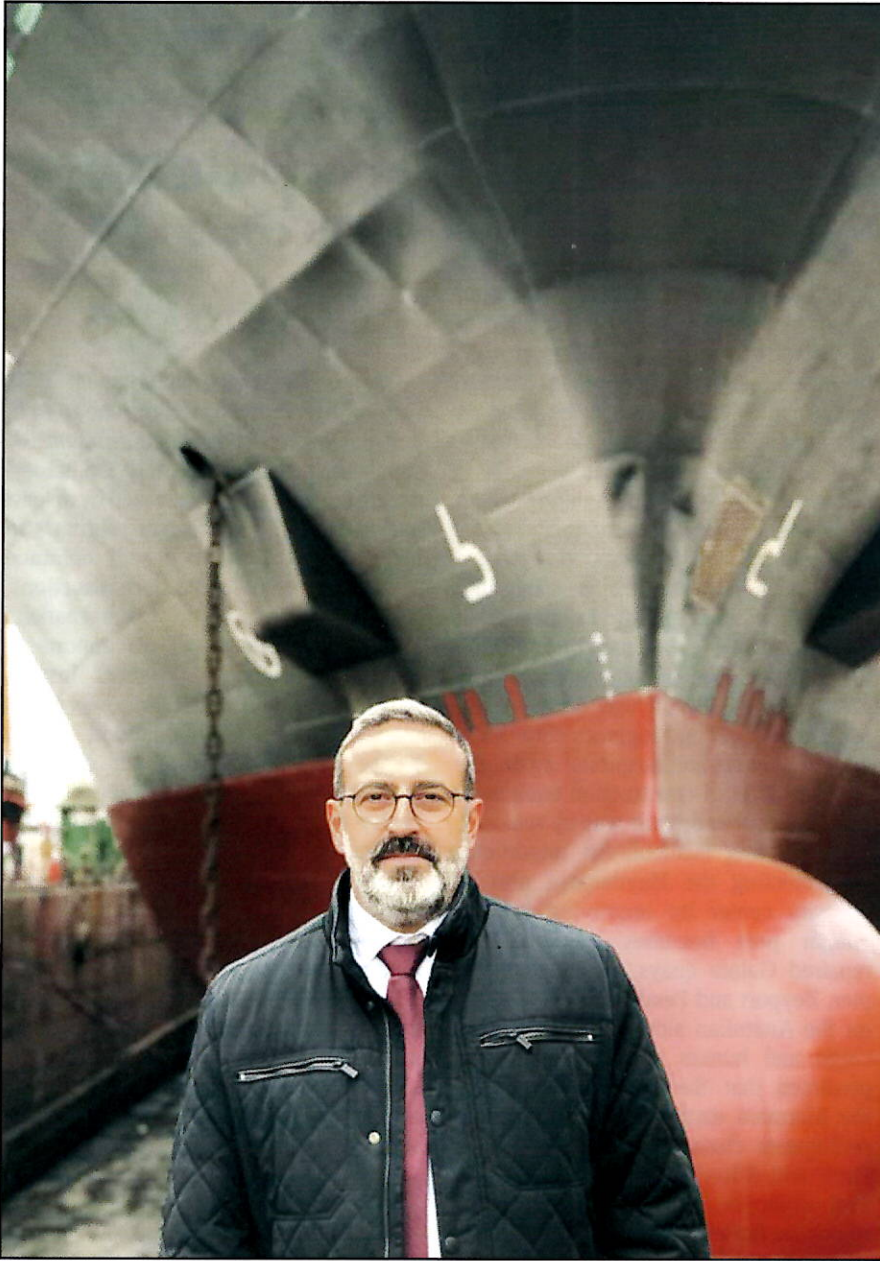
- ÖZKAN POYRAZ

Container markets, which spent 2021 very high in terms of freight due to both port congestion and inadequacies in the supply of equipment (empty Container) during the pandemic, decreased by at least half in 2022. Tanker freight continues to increase and I think it will continue to increase due to Western sanctions, Russia's oil having to reach markets at longer distances and oil imports to Europe from longer distances instead of Russia. The Turkish shipowner was among those who made good money in the 2021-2022 period and chose to increase the tonnage rapidly, especially in dry cargo, by using the opportunities correctly.

We can say that the decrease in freight was not reflected in the ship prices. Shipowners with low debt burden, especially in the last two years, exhibit a behavior towards increasing their tonnage with the freight gains they have gained. For this reason, the second-hand ship trading markets, which is our main activity as NAVIS, will continue to be active.

'Being in the maritime bureaucracy gave me the opportunity to experience and practice'

- ÖZKAN POYRAZ



- Gemi yakıtlarındaki belirsizlik sektörü nasıl etkiliyor?

- Navlun piyasalarındaki düşüşe rağmen İkinci el gemi alım satım piyasalarının hareketli olmasının ve gemi fiyatlarının görece olarak halen yüksek kalmasının sebebinin dünya yeni gemi sipariş defterinin düşük seyretmesinden ve arzın fazla değişmemesinden kaynaklandığını düşünüyorum.

Peki neden yeni gemi siparişleri düşük seyrediyor? Çünkü gelecekteki gemi yakıtları ve makine teknolojisinden hiç kimse emin değil. Satın alacağım otomobilin benzinli mi dizel mi yoksa

hibrit mi ya da elektrikli mi olması gerektiğinden ben bile emin değilken armatörler 20 yıl sürecek bir gemi yatırımından nasıl emin olabilir?

Türk armatörleri Avrupa Birliği ile çok yakın ilişkili rotalarda çalıştıkları için sadece IMO'nun Mevcut Gemiler İçin Enerji Verimliliği Endeksi (EEXI) ile bağlı olmayıp aynı zamanda AB stratejilerine de kayıtsız kalamayacaklar.

AB'nin "Fit for 55" planında 1990 seviyelerine kıyasla 2030 yılına kadar emisyonları yüzde 55 oranında azaltmak hedefi bulunuyor. Bu hedefe hizmet etmek üzere geliştirilen AB Emisyon Ticaret Sistemine (ETS) deniz taşımacılığı da dahil edildi ve AB limanlarına uğrayan

'Bürokrasiden sonra Gemi Brokerliği ve Deniz Ticaretine doğru yeni bir yolculuğa çıktım. Kendimi yeniden icat ettiğim bu yolculuğun merkezinde güven arkasında ise birikim var'

- ÖZKAN POYRAZ

gemilerden kaynaklanan emisyonlar fiyatlandırılmaya başlanacak. Bu aynı borsa benzeri kâğıt satın alınan bir sistem olduğu için şimdiden entegre olmak gerekecektir.

- TUGS beklentileri karşılıyor Tonaj Vergisi Sistemi çözüm olabilir mi?

- 1999 yılında yürürlüğe girdiği zaman yaralara büyük ölçüde merhem olan Türk Uluslararası Gemi Sicilinde (TUGS) gemi işleten Türk armatörleri 2008 krizinden sonra hızla milli bayraktan uzaklaşmaktadır. 2022 yılında Türk sahipli gemilerin tonaj esasına göre yüzde 82'si yabancı bayrakta kayıtlıdır. Peki TUGS' da yapılamayan fakat elverişli bayrakta yapılabilen nedir ki bu kaçış başlamıştır?

Çünkü offshore şirketler ve elverişli bayraklar, vergi yükünü azaltmak, armatörün varlıklarını özgürce yönetmek, onları korumak ve tam teşekküllü bir uluslararası işletme yürütmek için hala en etkili bir araçtır.

- How does the uncertainty in ship fuels affect the sector?

- I think that the reason why the second-hand ship trading markets are active and the ship prices are still relatively high despite the decline in the freight markets is due to the low world new ship order book and the fact that the supply has not changed much.

So why are new ship orders so low? Because no one is sure about future ship fuels and machinery technology. How can shipowners be sure of an investment in a ship that will last 20 years when I am not even sure whether the car I will buy should be gasoline or diesel, hybrid or electric?

As Turkish shipowners operate on routes that are very closely related to the European Union, they will not only be bound by the IMO's Energy Efficiency Index for Existing Ships (EEXI) but also be indifferent to EU strategies.

The EU's "Fit for 55" plan aims to reduce emissions by 55 percent by 2030 compared to 1990 levels. Shipping is also

included in the EU Emissions Trading System (ETS), developed to serve that goal, and emissions from ships calling at EU ports will be priced in. Since this is the same stock market-like paper-buying system, it will need to be integrated now.

- TUGS does not meet expectations, can the Tonnage Tax System be a solution?

- Turkish shipowners operating ships in the Turkish International Ship Registry (TUGS), which was a great salve to wounds when it came into effect in 1999, are rapidly moving away from the national flag after the 2008 crisis. In 2022, 82 percent of Turkish-owned ships on the basis of tonnage are registered on a foreign flag. Well, what can not be done in TUGS but can be done in the flag of convenience, that the escape has begun?

Because offshore companies and flags of convenience are still the most effective tool to reduce the tax burden, freely manage and protect the owner's assets, and run a full-fledged international business.

'After bureaucracy, I embarked on a new journey towards Ship Broking and Shipping Trade. At the center of this journey, where I reinvent myself, is trust and knowledge behind it'

– ÖZKAN POYRAZ

When a ship operator buys a ship, he wants to register and operate it with a simple procedure. He needs a bank account to collect the freight due to the transportation and pay for it. The national and international records of the continental states cannot adequately meet those needs. Ship operators are afraid of taxation in the future due to bank movements. However, major restrictions have also been imposed on offshore companies by the G7 countries on opening and running bank accounts. Realizing those problems, some countries, especially Malta, Greece and England, started to grant great freedoms to ship operators in return for tonnage tracking tax.

'The earthquake made it clear; Haydarpaşa port should be improved and preserved'

– ÖZKAN POYRAZ





'Navlunlardaki azalma gemi fiyatlarına yansımadı'

– ÖZKAN POYRAZ

Bir gemi işletmecisi, bir gemi satın aldığı anda basit bir prosedürle sicile kaydetmek ve işletmek ister. Taşımadan kaynaklanan navlunu tahsil etmek ve ödemelerini yapmak için bir banka hesabına ihtiyaç duyar. Bu ihtiyaçlara kıta devletlerinin milli ve uluslararası sicilleri yeterince cevap verememektedir. Gemi işletmecileri banka hareketlerinden dolayı ileri de vergilendirme korkusu yaşamaktadırlar. Bununla beraber G7 ülkeleri tarafından offshore şirketlere banka hesabı açma ve yürütme konusunda da büyük kısıtlamalar getirilmiştir. Bu sorunları fark eden Malta, Yunanistan ve İngiltere başta olmak üzere bazı ülkeler gemi işletmecilerine tonaj takip vergisi karşılığında büyük serbestiler tanımayla başladılar.

Benzeri bir düzenleme Türkiye'de de yapılırsa İstanbul'un bir gemi işletmeciliği merkezi olması bence kaçınılmazdır. Böylelikle sadece Türk işletmeciler değil aynı zamanda yabancı işletmeciler de Türkiye'yi teknik ve ticari işletme merkezi yapacaklar, hesap hareketlerini Türkiye'deki bankalara taşıyacaklardır.

- Yabancı gemi işletme firmalarının Türkiye'ye artan ilgisi hakkında değerlendirmeleriniz alabilir miyiz?

- Özellikle savaşın başlamasına müteakip Ukraynalı ve Rus gemi insanlarının filolarda istihdamları imkânsız hale gelmiştir. Bu boşluk başta tanker şirketleri olmak üzere Türk Gemi Zabitlerine ilgiyi arttırmıştır. Birçok yabancı firma ana amaçları gemi insanı temini olmak üzere Türkiye'de teknik gemi işletme firmaları kurmaya başlamışlardır. Böyle bir faaliyetin ileride Türkiye açısından faydalı ve kalıcı bir sonuç yaratması için iki şart gerekmektedir. Birincisi; nitelikli gemi adamı yetiştirmekten taviz verilmemesi ve Sosyal Güvenlik Prim sistemimizin dünya deniz ticaretinin ihtiyaçlarına uyumlandırılmasıdır. İkincisi ise tonaj

takip vergisi sistemi benzeri mali ve yasal güvenceler getirilerek, yabancı firmaların bugün için teknik işletmecilikle sınırlı kalan faaliyetlerinin ticari işletmeciliğe de genişletilmesidir.

Bu iki konu son üç yıldır Türk denizciliğinin gündeminde olmasına rağmen bürokratik engeller sebebiyle ilerleme sağlanamamaktadır. Hatta bazı popülist ödünler verilerek, STCW standartlarına uyumlu olmadığı bilinen onlarca Denizcilik Meslek Liselerinin yeterlik belgelerinin yetki yükseltilmesi gibi pedagojik ve mesleki gerçekliği olmayan hatalı adımlar atılmaktadır.

- NAVİS Danışmanlık şirketinin serüvenini anlatır mısınız?

- Navis Danışmanlık ben emekli olduktan sonra kuruldu. 2018'de Cumhurbaşkanlığı sistemi geldi ve müsteşarlık kadroları kapatıldı. Bizim de görevlerimiz tamamen sona erdi. Ben de zaten İstanbul'a dönmek istiyordum artık. Emekliliğime de hak kazanmıştım ve emekli oldum. Kamu görevi böylece bitti. Sonra akademik hayatımı dışarıdan sürdürmekle beraber ticaret alanına geçtim.

'The decrease in freight was not reflected in the ship prices'

– ÖZKAN POYRAZ

If a similar arrangement is made in Türkiye, I think it is inevitable that İstanbul will become a ship management center. In that way, not only Turkish operators, but also foreign operators will make Türkiye a technical and commercial business center and transfer their account transactions to banks in Türkiye.

- Can we get your evaluations on the increasing interest of foreign ship operating companies in Türkiye?

- Especially after the start of the war, employment of Ukrainian and Russian ship crews in the fleets became impossible. That gap has increased the interest in Turkish Ship Officers, especially tanker companies. Many foreign companies have started to establish technical ship management companies in Türkiye, the main purpose of which is to supply seafarers. Two conditions are necessary for such an activity to create a beneficial and lasting result for Türkiye in the future. First; not to compromise on training qualified seafarers and to adapt our Social Security Premium system to the needs of world maritime trade. The second is to expand the activities of foreign companies, which are currently limited to technical management, to commercial management by introducing

'Shipowners can not be sure about the fuel of their ship investment'

– ÖZKAN POYRAZ

financial and legal guarantees similar to the tonnage follow-up tax system.

Although those two issues have been on the agenda of Turkish Maritime for the last three years, progress cannot be made due to bureaucratic obstacles. Even by making some populist concessions, erroneous steps are taken that do not have a pedagogical and professional reality, such as raising the competency certificates of dozens of Maritime Vocational High Schools, which are known to be incompatible with STCW standards.





Diğer yandan evde oturacak halim de yoktu açıkçası. Genellikle emekli bürokratlar bir süre kamu kurumlarıyla ilişkileri güçlendirmek için şirketler tarafından istihdam edilir. Benim böyle bir sürece girmeye hiç gönlüm olmadı. Onun için hukukumun eskiye dayandığı, finans alanında ve gemi alım satım brokerliği konusunda yüksek yetkinliğe sahip olan Engin Koçak ile güçlerimizi birleştirdik.

Denizcilik alanında en önemli aktivitemiz gemi alım satım brokerliği. Gemi alıp satıyoruz. Faaliyete başlayalı tam 2 yıl oldu. Şartlara göre bakıldığında çok iyi bir noktaya geldik diyebilirim. Genellikle daha az sayıda gemisi olan armatörler için her türlü gemi ve özellikle koster, Ro-Ro veya PSV gibi gemileri alıp satma durumumuz oluyor. Bu iş için çok iyi bir network'ünüz olması lazım. Sizden temel özelliklerini belirledikleri bir gemi bulmanızı veya kendi gemilerini satmanızı istiyorlar. Uluslararası brokerlik ilişkilerinizi ve dinamik veri setinizi kullanarak

istenilen türdeki gemileri ya da olası müşterileri buluyorsunuz. Sonra en zorlu süreç olan pazarlık ve ikna aşamasına geliyorsunuz. Bunları yaparken günde yüzlerce e posta elleçliyorsunuz. Gemiye bulduktan ve bir sövvey sonucu tarafları ikna ettikten sonra bir mutabakat zaptının yani MOA'nın metni üzerinde karar birliğine varıyorsunuz. MOA'nın her bir maddesi temsil ettiğiniz taraf için çok riskli sonuçlar doğurabilir. Bunları öngörmeniz gerekiyor. Sonra da closing olarak tabir edilen devir teslim masasına geliyor iş. Closing gününde satıcının ve alıcının brokerleri ve avukatları ile orada bulunuyoruz. Fiziki alışverişin gerçekleştiği kritik bir süreci yönetiyoruz. Çok teknik ve detaylı bir süreç. Hem Türk hem yabancı müşterilerimiz var. Ama genellikle teknik yönetimi elinde bulunduran büyük armatörlük firmaları bizim gibi brokerleri kullanmak yerine yurtdışındaki brokerler ile doğrudan bağlantı kurup alım satım prosedürlerini kendi ekipleri ile hallediyorlar. Bizim gibi SP brokerliği yapanlar genellikle

'Denizcilik alanında en önemli aktivitemiz gemi alım satım brokerliği'

– ÖZKAN POYRAZ

doğrudan armatörle muhatap olurlar. Armatör genel olarak teknik ve ticari her türlü operasyonel işlerini ofisinde çalışan yetkililerine bırakır. Armatör kendisi tek bir noktada çok aktiftir, o da gemisini satarken ve gemi alırken. Ona kimseyi karıştırmaz. Finansçılarla kendisi konuşur, kullanacağı öz sermaye ve kredi oranlarını, yatırımın fizibilitesini ve geminin değerini kendi belirlemek ister. SP brokerliği bu önemli kararların bir parçası olduğundan hata yapmaya müsait değildir.

İkinci bir iştiğal alanımız olarak da side inspection yapıyoruz. Şimdi mesela Cemre Tersanesi'nde İskoçlar 4 tane gemi yapıyorlar. Onun armatör adına kontrollerini bizim mühendisimiz yapıyor. Bunun dışında finansman işlerimiz oluyor. Yurt dışındaki bazı finans kuruluşlarının brokerliğini yapıyoruz. kredi satabiliyoruz.

Şirketin denizcilik dışındaki faaliyeti olarak ise elektronik ticaret firmalarının performans raporlamasını yapıyoruz. Bu alan denizcilikten ayrı yürütülüyor. Elektronik ticaret yapan şirketlerin yönetim kurulları ile sözleşme yaptıktan sonra firmanın dijital sisteminin fotoğrafını çekiyoruz. Her bir sektöre yönelik farklı inceleme algoritmamız var. Böylece şirket yönetimlerine periyodik performans raporları veriyoruz.

- Hobilerinizden bahseder misiniz?

- Kafamı boşaltmak için bahçe işleriyle uğraşırım. Şu anda topraksız hidroponik tarım ile ilgileniyorum. Ayrıca imkân buldukça navisakademi.com isimli bir web sitemiz var orada denizcilikle ilgili makaleler yazıyorum.

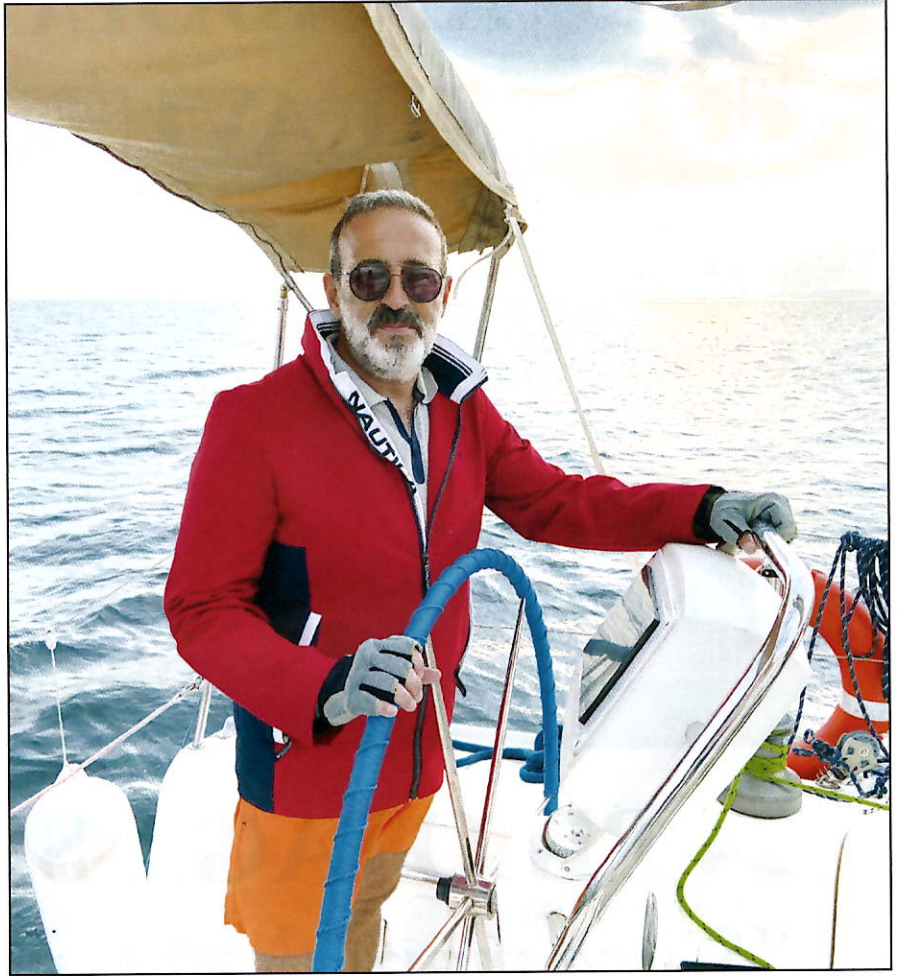
-SeaNews: Sayın Özkan Poyraz, çok teşekkür ederiz. ■

- Can you tell us about the adventure of NAVIS Consulting?

- Navis Consulting was founded after I retired. In 2018, the presidential system came and the undersecretariat cadres were closed. Our duties are completely over. I already wanted to return to İstanbul. I was also entitled to my retirement and retired. The public service was thus over. Then I moved to the field of commerce, although I continued my academic life.

On the other hand, frankly, I was not in the mood to stay at home. Usually retired bureaucrats are employed by companies to strengthen relations with public institutions for a period of time. I never had the heart to go into such a process. That's why we joined forces with Engin Koçak, who has a high level of competence in the field of finance and ship brokerage. Also our relationship goes back many years.

Our most important activity in the maritime field is ship trading brokerage. We buy and sell ships. It has been exactly 2 years since we started our business. Considering the conditions, I can say that we have come to a very good point. Generally, we have a situation where we buy and sell all kinds of ships, especially ships such as coasters, Ro-Ro or PSV, for owners with fewer ships. You must have a very good network for this job. They ask you to find a ship whose main characteristics they have identified, or to sell their own. Using your international brokerage relations and dynamic data set, you find the desired type of ships or potential customers. Then you come to the most difficult phase of bargaining and persuasion. While doing these, you handle hundreds of e-mails a day. After finding the ship and convincing the parties as a result of a survey, you reach a consensus on the text of a memorandum of understanding, namely the MOA. Each clause of the MOA can have very risky consequences for the party you represent. You have to anticipate them. Then comes the handover desk called closing. We are there with the brokers and lawyers of the seller and the buyer on the closing day. We are managing a critical process in which physical exchange takes place. It is a very technical and detailed process. We have both Turkish and foreign customers. However, the big shipping companies that usually hold the technical management,



instead of using brokers like us, directly contact the brokers abroad and handle the sales and purchase procedures with their own teams. SP brokers like us usually deal directly with the ship owner. In general, the shipowner leaves all kinds of technical and commercial operational affairs to the employees working in his office. The shipowner himself is very active in one spot, selling and buying his ship. He doesn't mess with anyone. He talks to the financiers himself, wants to determine the equity and loan rates he will use, the feasibility of the investment and the value of the ship. SP brokerage is not prone to error as it is a part of those important decisions.

As a second field of activity, we also conduct site inspection. Now, for example, the Scots are having 4 ships built at Cemre Shipyard. Our engineer controls it on behalf of the shipowner. Apart from that, we have financing business. We are the brokerage of some financial institutions abroad. We can sell credit.

As the company's non-maritime activities, we report the performance of electronic commerce companies. That area is run separately from shipping. After signing a contract with the boards of directors of companies engaged in e-commerce, we take a photo of the company's digital system. We have different review algorithms for each industry. Thus, we provide periodic performance reports to company management.

- Can you tell us about your hobbies?

- I do gardening to clear my mind. I am currently interested in soilless hydroponic farming. Also, whenever possible, we have a website called navisakademi.com where I write articles about maritime.

- SeaNews: Mr. Özkan Poyraz, thank you very much. ■