



I WILL REVEAL THE ENEMIES OF TURKISH FLAG! TÜRK BAYRAĞI DÜŞMANLARINI İLAN EDECEĞİM

HALİS ÖZTÜRK



Cengiz Kaptanoğlu

Kurumların başkanları, yöneticileri vitrine oynamamalı...

Görev üstlenenler görevden kaçamazlar...

Denizci ülke olabilmemiz için proje ortaya koymamız lazım...

The chairmen, administrators shouldn't show off...

People who have undertaken duties may not evade them...

We should develop projects in order to be a maritime nation...

Sektörün en deneyimli isimlerinden biri Cengiz Kaptanoğlu... 12 yıl İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) yönetim kurulu başkanlığının ardından, şimdi İstanbul milletvekili... Armatör, girişimci, deniz tutkunu ve en önemlisi siyasetçi... Dolayısıyla

Cengiz Kaptanoğlu is one of the most experienced persons in the Turkish maritime industry... Having held the office of the Chairman of the İMEAK Chamber of Shipping for 12 years, he is now İstanbul MP...



seveni de çok, sevmeyeni de... Cengiz Kaptanoğlu ile evinde çok renkli bir sohbet gerçekleştirdik, sektörün her alanına yönelik çarpıcı yorumlarını ve değerlendirmelerini aldık.

Şu anda denizcilik sektörünün genel görünümü nasıl?

DTO eski başkanı olarak Türkiye’de gördüğüm en önemli boşluk, sektörün birlik ve beraberliği. Birbirimizi desteklemek gerektiğini düşünüyorum. Bir diğer önemli konu da eğitim. Armatörler, liman, tersane, marina sahipleri, yani büyük yatırımlara imza atanlar, artık yatırımlarında maliyeti ne olursa olsun kalifiye eleman çalıştırmalı. Bugün karada bile istediğimiz elemanı bulma zorluğu yaşıyoruz. Dolayısıyla eğitimde seferberlik yapıp, orada da birlik ve beraberliği sağlamamız gerekiyor.

Her eğitim müessesesi kendi yerini tespit etmeli ve İTÜ Denizcilik Fakültesi bu işin lokomotifini olduğunu unutmamalı. Orada yetişen kalifiye personel ihtiyaç duyulan eleman sayısını karşılamıyor. Denizcilik Müsteşarlığı, DTO ve İTÜ bir araya gelerek formül geliştirmeli. Şimdi herkes vitrine oynuyor. Bence kurumların başkanları, yöneticileri vitrine oynamamalı. Her taşın altına elini koymak, her sorunla ilgilenmek gerekiyor. Görev üstlenenler görevden kaçamazlar.

Vitrine oynamayacaklar derken tam olarak eleştirdiğiniz nedir?

Denizcilikte çok büyük toplantılar olur ve orada ülkeni temsil edersin. Oda’yı da temsil edersin. Ama bu kafi değil. DTO’nun başlattığı meslek komiteleri arasındaki toplantılarda fikirlerin tartışılması, her toplantıda şube başkanlarının söz alması vitrin olarak değerlendirilebilir. Ama sektörün çok önemli meseleleri var. Bugün deniz turizmi önemli atılımlar gerçekleştiriyor. Bir kişi 24 m yatını 40 m’ye çıkarırsa, hiçbir kredi almadan bu yatırımı yapabildiyse, ama o kişinin derdi seyir aletleriye ve o gün onu alamıyorsa, IMO’nun istediği kurallar içindeki uluslararası normlardaki sertifikalandırmayı o insanlardan istememek gerekiyor. Bir kişi ‘ben ulusal çalışacağım’ dıyorsa, ona ulusal denize elverişlilik belgesini vermek lazım.

Ben 4 senedir, kıyıları adım adım geziyorum. Verdiğim örneği bizat görüyor ve bu konuyu çok önemsiyorum. Yetkililer bu atan kalbi, şevki, heyecanı gözleriyle görse, o insanların daha fazla üstüne gitmez. Bu noktada Denizcilik Müsteşarlığı’na ‘‘çevreyi tehdit eden tek cidarlı tankerlerin çalışmasına niye müsaade ediliyor?’’ sorusunu sormak gerek. Tek cidarlı tankerlerin yenilenmesi için tersane ve kredi gibi yeni imkanlar lazım. Bunlar ulusal, büyük paralar kazanmıyorlar. Ayrıca dış krediye de açık değiller. Müsteşarlık bu zorlukları bildiği için, söz konusu tankerlerin riskli de olsa çalışmasına izin veriyor. O zaman ulusal denizde hiç kredisiz kendi imkanlarıyla atılım yapanları da üzme hakları yok.

DTO PROJE ÜRETMELİ

Denizcilik sektöründe geleceğe yönelik projeleri yeterli buluyor musunuz?

Benim en büyük üzüntülerimden biri, yeni projelerin olmaması. Denizci ülke olabilmemiz için proje ortaya koymamız lazım. ÖTV’siz mazot önemli bir projeydi. Ama deniz ticaret filosu bundan faydalanmıyor. Çünkü koster filomuz yok. Koster filomuzu yapabilecek imkanları alevlendirmek lazım. İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nde bir Ulaştırma Koordinasyon Kurulu var. Belediyeler denetleyici olsun, ama projeyi denizciler yapsın, özel sektör temsil

He is a shipowner, a sea addict, and the most important of all, he is a politician... Consequently he has many friends and, at the same time, many opponents... We had a very pleasant interview with Cengiz Kocaoglu at his home. He told us his opinions on almost all areas of the maritime industry and made striking comments.

How is the general outlook of the maritime industry?

As a former chairman of the Chamber of Shipping, the most important deficiency I can see in Turkey is the lack of unity in the maritime industry. I think that we need to support each other. The other important subject is education. People, who make big investments like shipowners, port, marina, and shipyard owners, should employ qualified personnel regardless of the cost of the necessary investments. We experience difficulties in finding qualified staff even on land. Therefore we need an educational mobilization and to achieve unity in the educational system.

Every educational institution must determine its own position and ITU Maritime Faculty (ITUMF) should not forget its leading position in the sector. Number of qualified personnel who are educated there does not meet the number of the personnel needed by the maritime industry. The Undersecretariat for Maritime Affairs, the Chamber of Shipping and ITUMF must come together and develop a solution. Now everyone tries to show off. But in my opinion, they shouldn’t. We need to take responsibilities and attend to every problem. People who have undertaken duties may not evade them.

Who do you actually criticize by saying that everyone tries to show off?

Many large scale conferences are organized in the maritime industry and you represent your country there, as well as the Chamber. But this is not enough. Discussion of opinions at the meetings among the professional committees started by the Chamber of Shipping, and branch chairmen’s taking the floor at each and every meeting may be regarded as a show-off. But there are lots of important problems in the sector. Today, the sea tourism has made many quantum leaps. If a person changes his/her yacht from 21 meters to 40 meters without obtaining a loan and what he cares for is the navigation equipment and he cannot buy them at that time, we should not require a certification for that international norm within the scope of the rules set by IMO. If someone says that he wants to work nationally, we must give them national certificate of seaworthiness.

I have toured around the coasts step by step for 4 years now. I can see the example I gave with my own eyes and I attach great importance to this issue. If the authorities could see this beating heart, enthusiasm, excitement with their own eyes, then they would not insist upon such things. At this point, we should ask to the Undersecretariat for Maritime Affairs the question ‘‘Why are the single-hull tankers that threaten the environment are allowed to operate?’’. New facilities such as shipyards and loans are necessary to replace single-hull tankers with double-hull ones. These are national; they do not earn high amounts of money. Furthermore, they are not open to foreign loans. Because the Undersecretariat is aware of these difficulties, it permits



edilsin, Kurul içinde Turyol ve Dentur-Avrasya gibi bu işi tecrübe etmiş firmalar yer alsın istiyorum.

ÖTV'siz mazottan en çok faydalanan İDO'dur. Çünkü büyük akaryakıt masrafla bu işi yapıyordu. Bizim istediğimiz özel sektörün bilgisinden yararlanılsın, iyi bir proje ortaya konsun ve özel sektör de süspense edilsin. Bunun dışında DTO'nun denizcilikle ilgili projeleri olması lazım. Ancak bu sayede denizci millet, denizci ülke olabiliriz.

PARAYI HERKES SEVER AMA KEFENİN CEBİ YOK

Yabancı bayrağa kaçış konusunda görüşünüz nedir?

Bunu asla onaylamıyorum. Gemiler Türk bayrağı çekmelidir. Türk Uluslararası Gemi Sicili'ni bize bunun için verdiler. Şimdi benim bile ağızımı alıştırdılar, "Türk sahipli deniz ticaret filosu." Bu ifade bana dokunuyor. Bazı çizgileri kaybedersen, kendi meşruluğunu da kaybedersin. Yani yabancı bayrağa kaçış bence doğru değil. Ben bu armatör kardeşlerime bir şey hatırlatıyorum, iyi incelesinler. Kendi bayrağından kaçmamak için, kendi ülkesinde kurulan bir ikinci sicildir bizimki. Bugün ikinci sicilli Türk bayraklı gemi, Türkiye'yi temsil ederek, büyük devlet bayrağı olarak limanlara giriyor. Norveç'te de böyle bir uygulama var. Ama bizim ikinci sicilimiz onlarınkinden bile farklıdır. Bizdeki daha ileri gitmiştir, daha çok avantaj sağlamıştır.

Dolayısıyla yabancı bayrağa geçilmesini kabul etmiyorum. Ve ömrüm oldukça onları ilan edeceğim 'Türk bayrağı düşmanı' diye. Bugün bir nehir gemisi alıp da iyi parası olmayan bir kaptanı, sektörde daha yeni olanları kastetmiyorum. Çok yaşlı gemisi olup da limanlarda kalanları ve Honduras bayrağını çekenleri demiyorum. Dün bir gemi sattık ve yenisini aldık. Sattığımız gemi belki Suriye'ye gidecek ve Suriye bayrağı çekecek. Bunu karıştırmasınlar.

Uluslararası Gemi Sicili Türkiye'de tüm sekörler arasında denizcilik sektörüne verilmiş en kıymetli kanundur. Denizciler bunun kıymetini bilsin. Ben diyorum ki ciddi, uluslararası gemi işletmeciliği yapan şirketlerin yabancı bayrağa geçmeleri kendi itibarlarıyla ilgilidir. Parayı herkes sever ama kefenin cebi yok.

Ak Parti iktidarının seçim beyannamesinde filonun gençleşti-

operation of such tankers, even if it is risky. Then, they do not have the right to upset those who try to make forward strides in the maritime industry with their own resources, without a loan.

THE CHAMBER OF SHIPPING SHOULD DEVELOP PROJECTS

Do you think that the projects aimed at the future in the maritime industry are sufficient?

Non-existence of new projects is one of my biggest regrets. We should develop projects in order to be a maritime nation. Fuel without Special Consumption Tax was an important project. However, the marine cannot benefit from it. Because, we do not have a coaster fleet. We should create opportunities to be able to build our own coaster fleet. The Istanbul Metropolitan Municipality has a Transportation Coordination Committee. I want that the Municipalities be the supervisor, but the projects should be developed by the maritime industry, and the private sector should be represented, and I want organizations such as Turyol and Dentur-Avrasya, which are experienced in it, to be represented in the Committee.

Istanbul Fast Ferries (IDO) makes the best use of the fuel free of Special Consumption Tax, because it had a very high fuel cost. We want the knowledge of the private sector to be utilized, a good project to be developed and the private sector to be subsidized. Furthermore, the Chamber of Shipping should have projects relating to maritime. Only then can we become a maritime nation.

EVERYONE LOVES THE MONEY, BUT 'THE SHROUD HAS NO POCKETS'

What is your opinion about the use of foreign flags?

I never approve of it. Ships should fly the Turkish flag. That's why they gave us the Turkish International Ship Register. Now they have made me get used to saying, "Turkish owned merchant marine fleet". That expression disturbs me. You would lose legality if you lose some lines. I mean, in my opinion, it is not correct to use foreign flags. I want to remind something to my shipowner friends, they should think about it carefully. Ours is a second register founded to prevent running away from our own



rilmesi ve artırılması yer alıyordu. Gelinen nokta hakkında ne söylemek istersiniz?

Deniz ticaret filomuz tamamen gençleşti. Suay Umut'un filosu 2, Sabancı'nın filosu 3 milyon dwt. Ulusoy'un 14 tane gemisi var, 9 tanesinin yaşı 1'le 3 arası. Türkiye'nin ham petrol ihtiyacını, yaşı 1'le 5 arası çağdaş, yepyeni, çevreci 6 tane Türk bayraklı ham petrol tankeri; ürün ihtiyacını da 7,000-35,000 ton arası en az 45 tane genç tanker taşıyor. Türk sahipli deniz ticaret filosu bugün dünyada 12 milyon dwt ve bunun yarısı yepyeni gemi.

Ekonominin düzlüğe çıktığını nereden anlıyorsunuz? Bankaların kuvvetli olmasından. Artık gemi inşa sanayi, ben gemi yapamıyorum, ara kredi bulamıyorum demiyor. Ara kredileri bankalar sağlıyor ve inşa edilen gemilerin %60'ı da ihraç ediliyor. Yer verdikçe tersane yapıyorlar. Hakan Şen'e, İzmit'te tersane kuranlara, Altınova'yı dolduranlara altın yıldızlı plaket vermek lazım. İş bilenin, kılıç kuşananın. Tersaneciliğin geleceği ne olacak belli değil. Ben onun için yapmıyorum ve yapanları takdir ediyorum.

Gemi talebi biraz daha düşük olsaydı, Türkiye'deki bankalar bu şekilde kredi vermeye devam edebilir miydi?

Faruk Ürkmez, en büyük kriz zamanında da gemi inşa etti. Her zaman kredisini aldı ve gemisini yaptı. Şevket Yardımcı ve oğulları da aynı şekilde. Kriz zamanı da iyi iş yapanların kredisi devam etti. Türkiye'de herkes senelere göre kendini ayarlamalı. Eskiden birkaç kez olduğu gibi nakit devlet kredisi yok. Kriz yaşandığında başkalarından destek beklememek gerekiyor. Gerçi, Güneş Taner, Hüsamettin Özkan en kötü günlerimizde bize kement attılar. Türkiye'nin ithal buğdayının Türk bayraklı gemilerle taşınmasını sağladılar. Bunun dışında uluslararası gemi alım-satımını Turgut Özal başlattı. Bunlar son derece büyük hadiseler.

KAYIT DIŞI KALKMADIKÇA KURUMSALLAŞMA OLMAZ

Sektörde kurumsallaşmayı nasıl görüyorsunuz?

Ben kurumsallaşmaya inanmıyorum. Turgay Ciner bir yazısında 'Her bölümün bir lideri olacak' diyor. Bence de doğru. O lider şartlarını yazacak ve şirket o şartlarla idare edilecek. Türkiye'de kurumsallaşma hiçbir firmada yok. Kayıt dışı kalkmadığı sürece,

flag. Today, a vessel flying the Turkish flag under a second register enters foreign ports with a big nation's flag, representing Turkey. There is a similar application in Norway. However, our second register is even different from theirs. Ours is more advanced, and provides more advantages.

Consequently, I do not approve of preferring foreign flags. And I will reveal them as the "Enemies of Turkish flag", as long as I live. I do not mean a captain that have a river vessel and not have enough money, and those who are new in the sector. And I do not mean those who have very old ships and their ships are detained at ports, and therefore fly the Honduras flag. Yesterday, we sold a ship and bought a new one. She would perhaps sail to Syria and fly the Syrian flag. This should not be confused.

The International Ship Register is the most precious law given to the maritime industry among all industries in Turkey. Shipowners should appreciate it. Preference of the foreign flags by serious companies engaged in international shipping business is related to their own prestige. Everyone loves the money, but "the shroud has no pockets".

The election declaration of the Justice and Development Party (AK Party) contained items aimed at the renewal and expansion of the merchant marine fleet. What would you like to say about the current situation?

The Turkish merchant marine has now completely been renewed. Suay Umut's fleet reached 2 million dwt, while Sabancı's reached 3 million dwt. Ulusoy has 14 vessels, and 9 of them are aged between 1 and 3. Total of 6 brand new, modern, environmentally friendly crude oil tankers flying the Turkish flag and aged between 1 and 5 carry the crude oil needs, and a minimum of 45 tankers between 7,000 and 35,000 tonnes carry the product needs of Turkey. The Turkish owned merchant marine fleet in the world has a capacity of 12 million dwt and half of it consists of brand new vessels.

Do you know how to tell if the economy has recovered? You can tell it if the banks are strong. Today, the shipbuilding industry cannot say it is unable to build ships, or find intermediary loans. The banks provide intermediary loans and 60 % of the vessels built is exported. New yards are built in newly opened areas. We should give golden plaque to Hakan Sen, to those who establish yards in İzmit, and to those who fill Altınova. The future of the shipyard business is not clear. That's why I do not involve in it and I appreciate who do it.

If demand for ships were less, could the Turkish banks continue providing loans in this way?

Faruk Ürkmez continued building vessels even at the time of biggest crisis. He obtained loans and built ships all the time. Same for Şevket Yardımcı and his sons. Those conducting good business were able to obtain loans even at times of crisis. Everyone in Turkey should prepare themselves according to the years. Today, there are no cash state loans as in the past. We should not expect support from others at times of crisis. It is true that Güneş Taner and Hüsamettin Özkan provided us with support at our hard times. Thanks to them, the wheat imports



Ben kurumsallaşmaya inanmıyorum. Turgay Ciner bir yazısında ‘Her bölümün bir lideri olacak’ diyor. Bence de doğru. O lider şartlarını yazacak ve şirket o şartlarla idare edilecek.

I do not believe in institutionalization. In one of his articles, Turgay Ciner says, “Every division should have a leader”. I agree with it. That leader will write his conditions and the company will be managed under those conditions.

Türkiye’de kurumsallaşma olmaz. Her şey kayıt içine girecek. Giren-çıkan her fatura, verdiği her maaş ciddi olacak. Vergi kaçırma düşünülmeyecek, 10,000 tane mal üretip, 1,000 tane gösterilmeyecek. Bu kayıt dışı ortadan kalkacak ve Türkiye’de kurumsallaşma o zaman başlayacak.

Ataköy Kompleksi ile ilgili olarak gündemde olan yatırımlar neler?

TOKİ’den Galeria’nın deniz tarafında 12 dönümlük yer aldık ve orada rezidans yapıyoruz. Crown Plaza’yı Sheraton’a çeviriyoruz. Holiday Inn’i daha sonra yıkacağız, ama onu yıkmadan önce bir tane daha otel projemiz var. Regatta kısmını boşalttık, oraya kongre sarayını yapmayı düşünüyoruz. Ayrıca marinada mega-yat kısmını hayata geçireceğiz. Eğer başbakanımız uygun görürse bir kruvaziyer liman yapma düşüncemiz de var. Hem deniz trafiği, hem de çarşı pazar esnafı bakımından İstanbul’da en rahat kruvaziyer limanı olabilecek yer orası. Haydarpaşa’da da kruvaziyer liman düşünülüyor, ama bence o yanlış. Kruvaziyer liman Anadolu yakasında olmaz.

Liman özelleştirmeleri konusunda görüşleriniz neler? Özelleştirme faaliyetleri sizce rekabeti mi artıracak, tekeli mi kuvvetlendirecek?

Özelleştirme, DTO’nun benim zamanımdaki sloganlarından biridir. Ben özelleştirmenin devamından ve hukuksal meselelerin bir an önce halledilmesinden yanayım. Özelleştirildiği zaman Türkiye limanlarının çok daha iyi olacağını, liman ücretleri düştüğünde limanların daha fazla iş yapacağını düşünüyorum.

Özelleştirme limanlar arası rekabeti de artırır. Limancılığı alan firma daha çok kendine çalışıyor. Mesela bugün Ambarlı sanki Singapur Limanı gibi gece gündüz çalışıyor. Böyle çalışan limanlar kapasitesini dolduruyor. Her liman kapasitesini doldurmadığı müddetçe, hedefi para kazanmaksa rekabet etmez olur mu?

Son olarak Türkiye’nin kabotaj taşımacılığındaki durumunu nasıl değerlendiriyorsunuz?

Kara ulaştırmasındaki taşımacılık, denize oranla ucuz kaldığı için istediğimiz noktaya varamadık. ÖTV’siz mazot da buna yetmedi. Ama şimdi yeni bir plan var. Trafığın rahatlatılması için bazı uçlardan kamyonları içeri sokmayacaklar, feribotlarla, ro-ro gemileriyle taşımacılık yapacaklar. Mesela Tekirdağ’a gelen, ro-ro gemisiyle Bandırma’ya taşınacak. Tekirdağ’dan Haydarpaşa’ya feribotla gelinecek. Denizcilik Müsteşarlığı’nın böyle bir çalışması var. &

were carried by vessels flying the Turkish flag. Furthermore, international buying and selling of ships was started by Turgut Ozal. These are very important developments.

NO INSTITUTIONALIZATION WITH NON-REGISTERED ECONOMY

What do you think about the institutionalization in the sector?

I do not believe in institutionalization. In one of his articles, Turgay Ciner says, “Every division should have a leader”. I agree with it. That leader will write his conditions and the company will be managed under those conditions. None of the companies is institutionalized in Turkey. There would be no institutionalization in Turkey as long as the non-registered economy exists. Everything should be registered. Every single invoice, and every single salary you pay should be registered. There should be no tax evasion. Once everything is registered, institutionalization will start in Turkey.

What are the current investments in connection with the Ataköy complex?

We purchased 12 thousand square meters of land on the sea side of Galeria from TOKI and we are building a residence there. We convert Crown Plaza into Sheraton. We will demolish Holiday Inn later, we have one more hotel project before that. We have already emptied the regatta section and we plan to build the congress hall there. Furthermore, we will build a mega-yacht section in the marina. If our Prime Minister approves it, we have a plan to build a cruise port. The most appropriate location for cruise port in Istanbul is there, in terms of both the sea traffic and shopping alternatives. There is a plan for cruise port at Haydarpaşa. But that’s wrong in my opinion. A cruise port on the Anatolian side is not appropriate.

What are your opinions about the port privatizations? Do you think the privatization activities would increase the competition or strengthen the monopoly?

Privatization was one of the slogans of the Chamber of Shipping at my time there. I advocate continuation of privatization and settling the legal matters right away. I believe that the Turkish ports would be far better once they are privatized and port fees decrease.

Privatization would increase the competition among the ports. For example Ambarlı operates round the clock just like Port of Singapore. Ports operating in this way fill up their capacity. As long as each port has not filled up their capacity, they would surely compete to earn money.

Finally, what are your opinions about Turkey’s situation in coastal trade in cabotage?

Because land transportation is cheaper compared to shipping, we have not attained the desired point. Fuel without the Special Consumption Tax has not been sufficient. But now, there is a new plan. Trucks will not be allowed to enter in order to ease the traffic and they will be carried by ferries, ro-ro vessels. For example, trucks from Tekirdag would be carried to Bandırma with ro-ro vessels. They will come to Haydarpaşa from Tekirdag by ferries. The Undersecretariat for Maritime Affairs has a project for that. &