

Harun Şişmanyazıcı

Why BDI is rising?

CLARKSON

Turkey's Shipping Data

ISTFIX Freight Index

VESSELS VALUE

Values Of Turkish & World Fleets

# SeaNews

TURKEY

**GÖKHAN KIRAN:**

**“Shipping Requires Proactive Approach”**

**“Deniz taşımacılığı, proaktif yaklaşım gerektirir”**

Özel Röportaj





# GÖKHAN KIRAN

Interview by Nermin İstikbal

**Günümüzde 17 gemilik filosu, tersanesi ve yatırımlarıyla sektörde önemli bir yere sahip olan Kıran Ailesinin denizcilik geçmişi, Osmanlı dönemine dayanıyor. Denizciliğin birçok alanında faaliyet gösteren KIRAN Holding, aynı zamanda DATİ Yatırım Holding A.Ş.'nin de en önemli ortaklarından. Geçtiğimiz Haziran ayında Türkiye'nin en büyük mega yat limanı olan Ataköy Marina'nın açılışını gerçekleştiren DATİ Yatırım Holding A.Ş. aynı zamanda denizcilik ruhuna hitap edecek bir konut projesinin çalışmalarını da yürütüyor. SeaNews Dergisi olarak KIRAN Holding Yönetim Kurulu Üyesi ve DATİ Yatırım Holding A.Ş. Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve Yürütme Kurulu Başkanı Gökhan Kıran ile bir röportaj gerçekleştirdik.**

**The maritime background of the Kıran family, which has an important place in the sector today with its 17 ship's fleet, shipyard and investments, is based on the Ottoman period. KIRAN Holding, which operates in many fields of maritime business, is also one of the most important partners of DATİ Yatırım Holding A.Ş. The Holding, which recently inaugurated the largest mega yacht marina in Turkey, Ataköy Marina, in June last year, is also working on a residential project influenced by the maritime spirit. As SeaNews Magazine, we interviewed with Mr. Gökhan Kıran, who is a member of KIRAN Holding Board of Directors and DATİ Yatırım Holding A.Ş. Vice Chairman of the Board of Directors and Chairman of the Executive Committee.**

**“Ailemizin denizci geçmişi Osmanlı’ya dayanıyor. Ancak, bizim Cumhuriyet tarihinde olan kuruluşumuz 1959 yılındadır.”**

– GÖKHAN KIRAN

**-SeaNews: Sayın Gökhan Kıran, röportajımıza sizi tanıyarak başlayabilir miyiz?**

**-Gökhan Kıran:** Kıran ailesinden başlamak gerekirse; denizci bir aileyiz. Beş erkek kardeşiz, ben ortanca kardeşim. Ailemizin denizci geçmişi Osmanlı’ya dayanıyor. Ancak, II. Dünya Savaşı’nın da getirdiği zorluklar ve kaybettiğimiz dedemizin ardından, 1941 yılında babamız Turgut Kıran Rize’ye, memlekete, geri dönmüş. 6 yıl sonra 1947’de İstanbul’a tekrar gelmiş ve 1959 yılında da şirketimizi kurmuş. Yani Bizim Cumhuriyet tarihinde olan kuruluşumuz 1959 yılındadır.

Sonrasında ise bizler, kardeşler, hazır olduğumuzda şirkete katılmaya başladık. Ben 1990’da katıldım. Ana iştiğal alanlarımız armatörlük, deniz taşımacılığı, tersanecilik... Hemen hemen denizciliğin birçok alanında faaliyet gösteriyoruz. Başta DATİ Yatırım Holding A.Ş. olmak üzere denizcilik camiasının benzer birçok ortak girişim şirketleri mevcuttur. Kıran da DATİ’nin ana ortaklarından. 2005

yılında, Özelleştirme Kapsamında, bugün DATİ Yatırım Holding A.Ş. çatısı altında faaliyet gösteren şirketlerin devralınmasından itibaren, Kıran ailesini temsilen yaklaşık 12 yıldır yönetim kurulunda görev yapmaktayım. Başlangıçta icra kurulu başkanı yardımcısı olarak göreve başladım üç buçuk yıl sonra ise icra kurulu başkanlığına devraldım. Yaklaşık dokuz yıldır icra kurulu başkanlığını ve Yönetim Kurulu üyeliğini (son bir yıldır Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı olarak) icra etmekteyim.

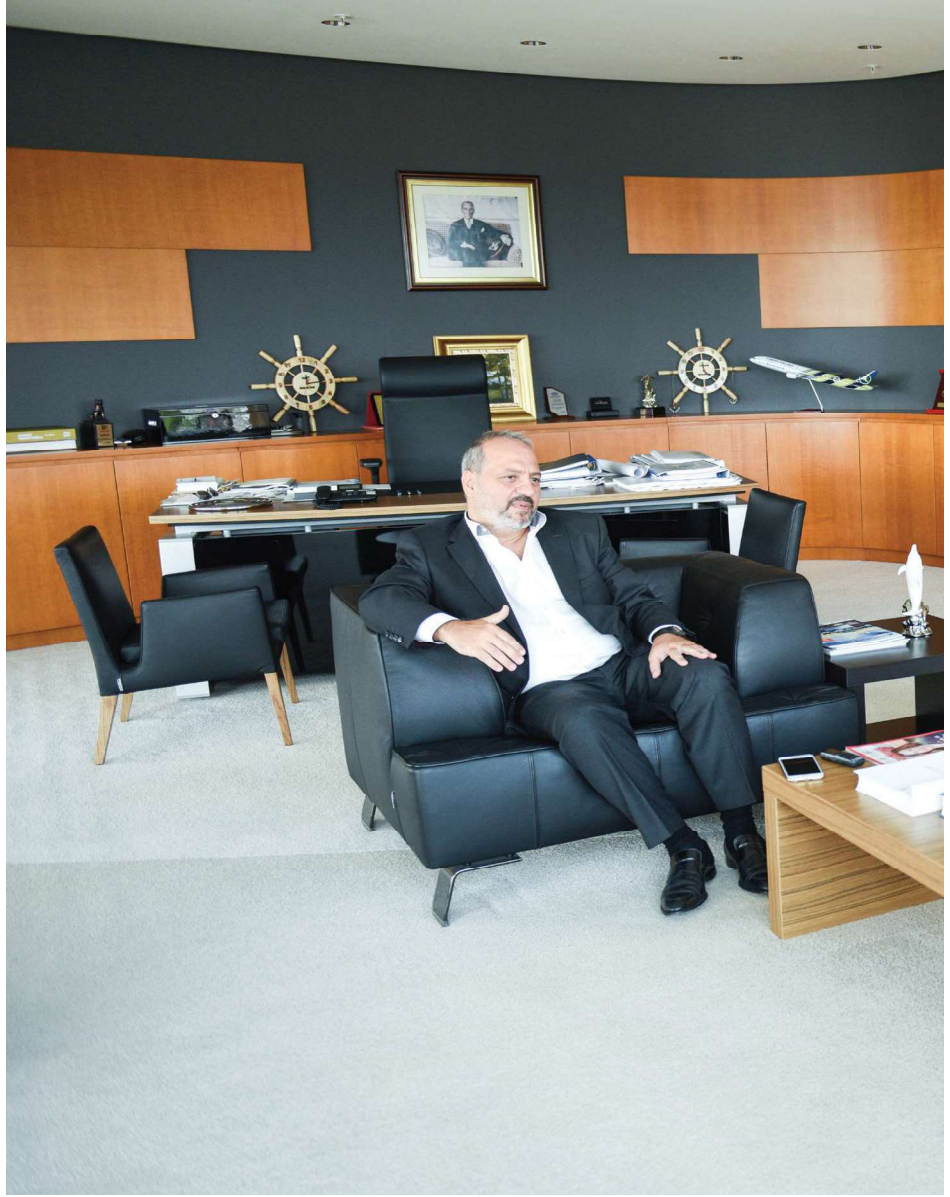
**-DATİ’nin ortak girişim şirket olduğundan bahsettiniz, bu şirketler hangileri?**

-DATİ Yatırım Holdingin ortaklık yapısı ülkemizin denizcilik sektörünün önde gelen ailelerinden oluşmaktadır. Özelleştirme kapsamında devralınan

Ataköy Turizm İşletmeleri A.Ş., Ataköy Marina ve Yat İşletmeleri A.Ş., Ataköy Otelcilik A.Ş ve yönetim hizmetlerini yürütmek üzere bizim kurduğumuz Ataköy Yönetim Hizmetleri A.Ş birlikte bu holdingin çatısı altında toplanmıştır.

Bir plan dahilinde hayata geçirmekte olduğumuz İstanbul Turizm Merkezi – Marina Park projesi içerisinde marinaları, otelleri, alışveriş merkezlerini barındıran çoklu bir turizm kompleksi. Yaklaşık 10 yıldır bu süreç devam ediyor. İki marınadan oluşan, Türkiye’de ki en büyük kiralanabilir alanı olan yeni alışveriş ve yaşam alanı... birçok ticari ünitenin barındığı ve buna ek rezidans alanlarının olduğu, toplamda 8000-8500 kişinin istihdamının planlandığı bir proje.

Elbette projemizin belli fazları var ve ana ayağı mega yat limanıydı. Çünkü deniz doldurularak inşa edilen bir marina. Bunun hemen arkasından, ikinci fazda devam eden yatırımlarımız kapsamında, şu anda “Marina park 99” olarak inşa





**-SeaNews: Dear Mr. Gökhan Kıran, can we start by getting to know about you?**

**-Gökhan Kıran:** I would like to start with the Kıran family first; and I should say that we are a family involved in maritime business. I have five brothers; I am the middle brother. Our family's maritime history roots back to the Ottoman Empire. However, after the difficulties of the 2nd World War and the death of our grandfather, in 1941 our father Turgut Kıran returned to his hometown, Rize. It took six years for him to come back to Istanbul which was in 1947 and founded our company in 1959. In other words, our company was founded in the Republic of Turkey in 1959.

Then we, all the brothers, started to join the company when we were ready.

I joined in 1990. Our main areas of activity are shipownership, maritime transport, shipbuilding ... We operate in almost all areas of maritime. There are many joint venture companies similar to maritime commerce, especially DATİ Yatırım Holding A.Ş. KIRAN is also the main partner of DATİ. In 2005, we took over the companies in DATİ Yatırım Holding AŞ through privatization, and I have been working for the Board of Directors for about 12 years on behalf of KIRAN family. Initially, I started as a deputy chairperson, and after three and a half years I took over the chairperson of the executive committee. I have been running the executive board and board of directors for almost nine years (as Vice Chairman of the Board of Directors for the last one year).

**- You mentioned that DATİ is a joint venture company, which are these companies?**

- The partnership structure of DATİ Yatırım Holding consists of the leading families of our country's maritime sector. Ataköy Tourism Management Inc., Ataköy Marina and Yacht Operations Inc., Ataköy Hotels Inc. which we took over through privatization and Ataköy Management Services Inc. which we set up to carry out management services, all are together under the roof of this conglomerate.

Istanbul Tourism Center - Marina Park is a multi-tourist complex that houses marinas, hotels and shopping centers. This process has been going on for about 10 years. A new shopping and living area with two marinas, the largest leasable area in Turkey ... a project where 8000-8500 people are planned to be employed, with many commercial units inhabited and additional residential areas.

Of course, our project has certain phases and the main base was the mega yacht harbor. Because it is a marina built on the embankment. Immediately after that, in the second phase, we have a special sales project which we have built as "Marina park 99" which we will set for sale next month. The

**“Our family's maritime history roots back to the Ottoman Empire. However, foundation of our company in the Republic period was in 1959.”**

– GÖKHAN KIRAN

ettiğimiz ve önümüzdeki ay satışa sunacağımız özel bir satış projemiz de var. İçinde bulunan ünite adeti 99. Çok özellikli bir proje.

Piyasadaki diğer projelerden yalnızca konumuyla değil yapısıyla da çok ayrılan bir proje. Beş tip daireden oluşan ama kendi içerisinde de 67 farklı üniteden oluşan bir proje. Önünde kendi marinası da olan bir proje... Bizim bütün arazimiz içerisinde çok ayrı bir yeri var dolayısıyla.

### -Bu proje için hedef kitleniz dış pazarlar mı?

-Öncelikli hedef kitlemiz, burada yaşayacak olan insanlar. Çünkü biz burada düz bir konut satmıyoruz. Hakikaten konutun yanı sıra bir yaşam vaat ediyoruz, denizcilik karakterimizi de yansıtmaya çalışıyoruz. Dolayısıyla denizi yaşayan insanlar tercihimiz. Fakat yabancı pazara da kapalı değiliz.

### - Başkan Metin Kalkavan DTO'da yaptığı bir konuşmada, marinanın açılışıyla ilgili "Ataköy Mega Yat Marina'nın açılışının daha görkemli olması gerektiğini" söylemişti. Siz ne düşünüyorsunuz bu konuda?

-Bizim açılışımız aynı tarihlerde CNR fuarcılığın yat fuarı açılışıyla da çakışmıştı, bizim aynı zamanda sponsorluğumuz da söz konusuydu ve aynı tarihlerde ikisini de açılım kararını almıştık ve davetli listesi de benzerdi.

**" Filomuz tamamen kuru yük gemilerinden oluşmaktadır. 1.200.000 tonajımız, dünya sıralamasında da Türkiye sıralamasında da iyi bir tonajdır. "**

- GÖKHAN KIRAN

Sayın Başkan muhtemelen şunu kastetmiş olabilir; bizim yaptığımız proje basit bir proje değildi ve biz mütevazı bir açılış yaptık. Kimileri yapmadığını bile anlatıyor fakat biz işimizi yapıp işimizle ön plana çıkmaya çalışıyoruz. Yine de vurgulamakta fayda var; Ataköy Marina Mega Yat Limanı Türkiye'de gerçek anlamda 211 adet mega yata aynı anda ev sahipliği yapabilecek kapasitedeki tek marina'dır.

### -KIRAN Holding olarak faaliyet alanlarınızdan ve filonuzdan bahsedebilir misiniz?

-Filomuz tamamen kuru yük gemilerinden oluşmaktadır. 1.200.000 tonajımız var toplamda. Dünya sıralamasında da Türkiye sıralamasında da iyi bir tonajdır. Toplam 17 gemimiz var. Son siparişlerimizi 2015 yılında teslim aldık, yakın zamanda

number of units in there is 99. A multi-featured project.

It is a project which is very different from other projects in the market not only by its location but also by its structure. It is a project consisting of five types of flats but consists of 67 different units within itself. It is a project with its own marine in front of it. Therefore, this project has a very different place in our whole land.

### - Is the target for this project, foreign markets?

- The primary target is the settler, the people who will live here. Because we are not just selling a house here. Indeed, besides housing, we are promising a life, and we are also trying to reflect our maritime character. Therefore, we prefer people living with the sea. But we are not closed to the foreign market.

### - In a speech he made at the DTO, President Metin Kalkavan said that the opening of Ataköy Mega Yacht Marina should be more splendid. What do you think about this?

- Our opening also coincided with the launch of the CNR fair at the same dates, we had our sponsorship at the same time, and we decided to open both at the same dates and the invitee lists were similar.

Mr President may have probably meant that. The project we did was not a simple project and we made a modest opening. Some people even talk about the work they do not do, but we are doing our job and trying to get ahead of the curve. Nevertheless, it is worth emphasizing; Ataköy Marina Mega Yacht Harbor is the only marina in Turkey with the capacity to host 211 mega yachts in the same time.

### - Can you talk about your activities and your fleet at Kiran Holding?

- Our fleet entirely consists of dry cargo ships. We have a total tonnage of 1.200.000 tons. It is also a good tonnage in the world rankings and in the Turkish rankings. We have 17 ships in total. We received our last orders in 2015, and we do not have any ordering considerations in the near future. There has been a distressed period in the maritime markets since 9 years and it seems that full recovery will take some time. Although the last 3-5 months of recovery has been better compared to the old days, the period that from mid-2015 to the end of 2016 was a

**"Our fleet entirely consists of dry cargo ships. We have a total tonnage of 1.200.000 which is a remarkable tonnage in the world and in Turkey as well."**

- GÖKHAN KIRAN

sipariş düşüncemiz de yok. Denizcilikte 9 yıldır sıkıntılı bir süreç yaşanıyor ve tam toparlanması biraz daha zaman alacak gibi görünüyor. Son 3-5 aylık döneme eskiye nazaran hareketlenme olsa da 2015 ortası ve 2016 sonuna kadar devam eden süreç tahammülü oldukça zor bir kriz yılıydı. Buna ilaveten arz talep dengesi de çok bozuldu. 2003 yılında dünya ekonomisinde bir hızlanma başladı ve bunun ilk etkilerinin iyisi de kötüsü de bize ulaştı. Bizim için önemli olan kalkınmakta olan ülkelerin ekonomisidir ve bunun lokomotifini Çin'dir. Çin büyürse bizim işlerimiz iyi olur. Çünkü en büyük hammadde alımını onlar yapıyor. Ona karşı pozisyon almaya çalışan diğer ülkeler de mevcut elbette... Fakat 2003 ve 2008 arasında, navlun piyasası, Çin'de artarda açılan tersanelerle birlikte anormal bir sipariş getirdi ve piyasaya anlamsız sayıda gemi girdi.

2003'ten evvel ihtisas işi olan denizcilik, sektörün gerçek oyuncularını olmayan insanların hedefi haline geldi. Bu da spekülasyon pazarları oluşturdu. Mesela üç ya da beş sene sonrasında hazır olması için verdiğiniz gemi siparişinin teslimi yaklaştığında, ödenen fiyatın üç katına hatta dört katına el değiştirdiğini gördük. Kontrolünden çıkmış bir biçimde piyasa gerçekleriyle örtüşmeyen siparişler ortaya çıktı. Halen bunun artçılarına yaşamaktayız. 2008 Ekim ayında krizin başlamasıyla



## **“Bu krizin ve gemi siparişlerindeki arz fazlasının tek artışı dünya filosunun gençleşmiş olmasıdır.”**

– GÖKHAN KIRAN

birlikte siparişlerin bir bölümü teslim edilemedi. Çin’de birçok tersane battı. Fakat o zamana kadar teslim edilerek dünya denizcilik filosuna katılmış olan yüksek sayıda gemi de tonaj büyümesi oluşturdu.

Geçtiğimiz iki buçuk, üç sene içerisinde hurdaya giden gemi sayısı, tüm geçmiş dönemlerin rekorlarını defalarca kırmıştır. Hala bunun üzerine verilen gemi siparişleri de mevcuttur. Bu krizin ve gemi siparişlerindeki arz fazlasının tek artışı dünya filosunun gençleşmiş olmasıdır. Ben yakın zamanda önemli bir toparlanma beklemiyorum. Biz de daha yaşanabilir pazarlara yöneliyoruz.

Bizim, denizcilik sektöründe yılları yansıtan bir grafiğimiz var ve durağan periyoda bir türlü gelemedik. Aslında en sağlıklı dönem bu durağan periyottur. Çünkü o dönemde yalnızca mesleği bilen gerçek oyuncular kalır ve belli büyüme hedefleri doğrultusunda bir mantık çerçevesinde hareket edip ona

göre gemi siparişleri verilir ve filo gençleştirilir. Halen mantık dışı siparişler kısmen devam etmekle birlikte, nispeten bir toparlanma var. Önümüzdeki 1-2 yıllık periyodun bu şekilde devam edeceğini değerlendiriyorum.

Ayrıca dünyadaki siyasi gelişmeler de denizciliği derinden etkilemektedir. Şimdilerde dünyada savaş rüzgarları sert esiyor, umarım büyük bir küresel savaş çıkmaz. Fakat bu rüzgarlar nedeniyle de, aslında talebe dayalı olmayan fakat hammadde stoklamayı hedefleyen siparişler mevcut.

Başta Çin olmak üzere, ihtiyaçları o kadar olmasa da, ülkelerin hammadde aldığını tahmin ediyoruz. Özellikle son birkaç aylık süreçte, Amerika ve Kuzey Kore’nin gerginleşmesi, Çin’i pozisyon almaya itti. Bu da piyasayı yükseltti. Bunlar biraz spekülasyon olayları. Fakat küresel finans krizinin de toparlanmasıyla, ekonominin yeniden rayına oturacağına inanıyorum. Bu anlamda baktığımızda ülkeler az ya da



difficult year of crisis. In addition, supply-demand balance has deteriorated. In 2003, an improvement of the world economy began, and it affected us no matter good or bad. What is important for us is the economy of developing countries, and its locomotive is China. If the growth in China moves up, our business will be fine. Because China is the largest raw material buyer. Of course, there are other countries trying to take positions against her. Between 2003 and 2008, however, an unusual shipbuilding order was made along with numerous new shipyards established in China, and a significant number of ships entered the freight market. Prior to 2003, maritime, a specialized business, has become the target of people who are not real players in the industry. This created speculative markets. For example, if you had ordered your ship to be delivered three or five years later, we saw that ship changed owner at a price which tripled or quadrupled the original price paid. There were shipbuilding orders out of control and incompatible with market facts. We still live in the after-effects of this. A part of the

orders could not be delivered with the beginning of the crisis in October 2008. In China many shipyards went bankrupt. But the high number of vessels that had been delivered to that time and joined the world's maritime fleet inflated the tonnage.

Over the past two to three-and-a-half years, the number of ships sent for recycling has broken records of all past periods over and over again. We still observe ship orders on the market even after that. The only positive effect of this crisis and the oversupply in the new ship building orders is that the world's fleet has been rejuvenated. I do not expect any significant recovery in the near future. We are moving towards more habitable markets.

We have a chart showing years in the maritime industry, and we have never come across a stationary period. In fact, the healthiest period is this static period. Because at

**“ The only positive effect of this crisis and the oversupply in the new ship building orders is that the world's fleet has been rejuvenated.”**

– GÖKHAN KIRAN



## Özel Röportaj

çok her yıl büyümeye devam ediyor. Bu kapsamda uzun vadede denizciliğin iyi bir konumda olacağına inanıyorum.

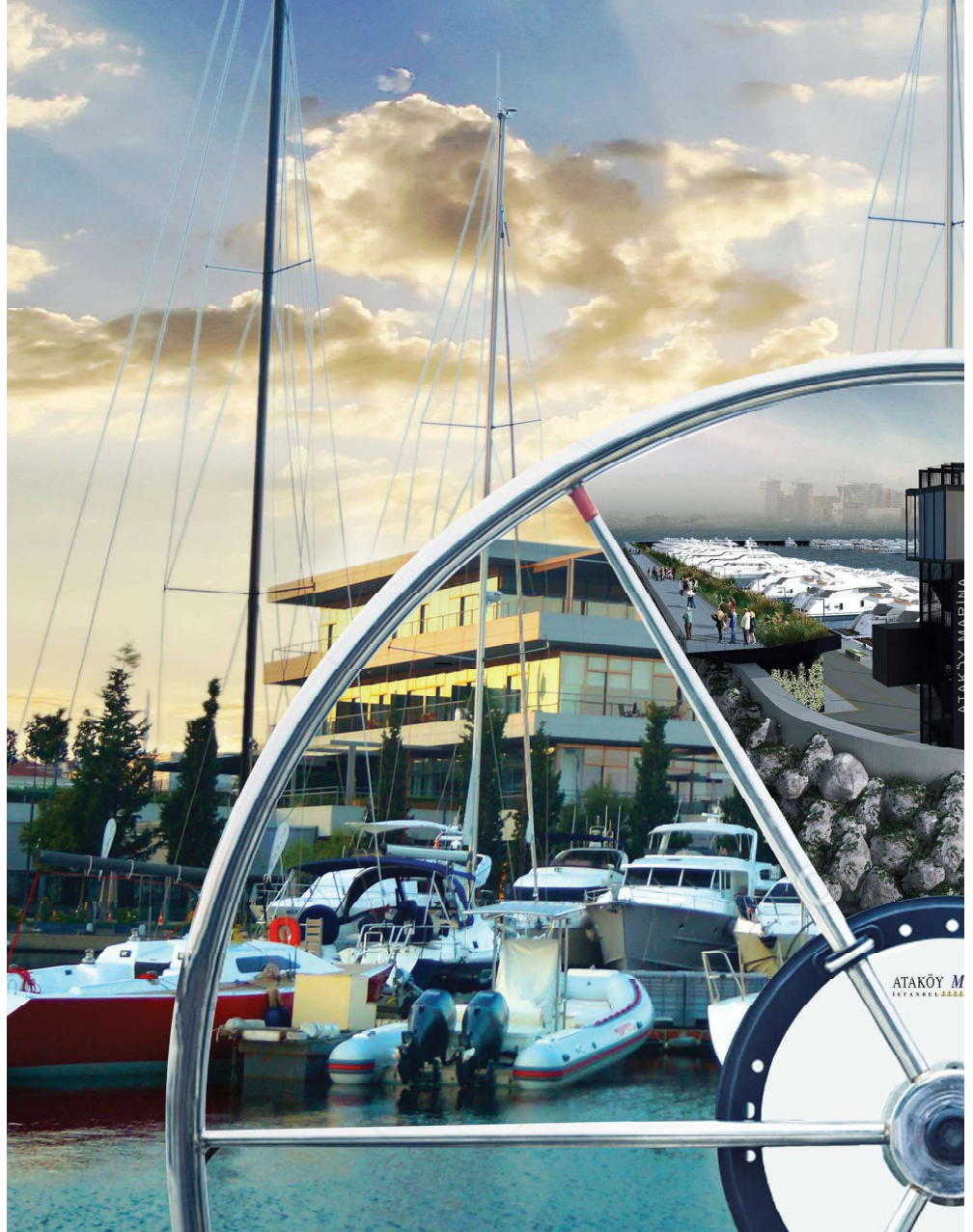
Korkutan taraf şu: dünyada hâlihazırda çok fazla yeni üretim kapasitesi var. Denizcilikte işler iyi olursa, hemen yeni inşa siparişlerin devreye girebileceğini, ancak belki finans sektörünün bunu geçmiş olumsuz tecrübeleri doğrultusunda dengeleyebileceğini ve geçmişte yapılan hataların tekrarlanmayacağını düşünüyorum. Zira finans sektörü de geçtiğimiz 7-8 senelik dönemde denizcilik krizinden son derece olumsuz etkilendi. Dolayısıyla artık daha seçici davranıyorlar.

### -Peki KIRAN grubu bu süreçte nasıl ilerliyor?

-Çok şükür bu zamana kadar iyi geldik. Bundan sonra da umuyorum iyi gideceğiz. Biz zaten kriz dönemi öncesinde ciddi bir yatırım yapmıştık. Bu yatırımı dengelemek adına kriz döneminde de bir o kadar daha yatırım yaptık. Eski filomuzu tamamen elden çıkarttık ve yeniledik. Tonajımızda da iki kat gibi bir artış yaptık, o dönemdeki hedefimiz buydu. Şu anda yaş ortalaması dört olan bir filoya sahibiz, bunu o dönemde ikiye kadar

**“Eski filomuzu tamamen elden çıkarttık ve yeniledik. Tonajımızda da iki kat gibi bir artış yaptık. Şu anda yaş ortalaması dört olan bir filomuz var...”**

– GÖKHAN KIRAN



indirmiştik.

### -Krizi fırsata çevirdiğinizi söyleyebilir miyiz?

-Herkesin tabi kendi stratejisi var. bunlar o dönemde biraz pahalı yatırımlardı. Bekleseydik daha iyi olurmuş dediğimiz de oldu fakat biz ihtiyacımız oranında hareket ederiz. Herkesin kendince bir senaryosu ve pazar payı var, maksat müşterinize aradığı hizmeti verebilmek, mevcut pazarı büyütmek veya en kötü ihtimalle koruyabilmektir. Belli ki sistemimiz başarılıydı da bu noktaya kadar gelebildik. Armatörlük bizim KIRAN Holdingdeki ana faaliyet alanımız.

Buna ek olarak tersanecilik ayağımız da var. Kardeşim Murat Kiran, Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR) Yönetim Kurulu Başkanı'dır. O da

yoğunlukla tersane faaliyetlerimizi yürütür ancak armatörlükle de iç içedir. Biraz evvel görev dağılımı olup olmadığını sormuştunuz; bizim ailemizde herkes her şeyi bilir fakat doğru kişi konuşur. Tamer Bey de finansman ve ana yönetimin başındaki kişidir, bense daha çok ticari taraftayım. Bunun haricinde bu ölçekte olmamakla beraber inşaat ve diğer sektörlerde de yatırımlarımız var. Diğer kardeşlerimizin de yönettiği alanlar bunlar. Aile içerisinde birbirini yedekleyen, güzel bir paylaşımımız var.

### -Sizin ihtisas alanınız nedir?

-Ben Londra'da Denizcilik İşletmesi alanında lisans seviyesinde eğitim aldım. O dönemde sadece Dokuz Eylül Üniversitesi'nde vardı benim istediğim bölüm. İzmir'de okumakla Londra'da



affected by the maritime crisis in the past 7-8 years. So they are more selective now.

**- How does KIRAN group step forward in this period?**

Thank goodness we did so well so far. After that, I hope we will go better. We already made a serious investment before the crisis period. We invested so much in the crisis period to balance this investment. We've completely got rid of the old fleet and renewed. We also doubled our tonnage, and our goal at that time was that. We now have a fleet with an average age of four, which we reduced to two at that time.

**- Can we say that you turn the crisis into opportunity?**

- Everyone has their own strategy. These were some expensive investments at that time. There were times when we said, "We'd be better off waiting," but we need to act accordingly. Everyone has their own scenario and market share, the aim is to be able to give the customer the service they are looking for, to enlarge the existing market or to protect it at worst. Obviously our system was successful so we could come to this point. Our shipowner business is our main activity in Kiran Holding.

In addition, we also have shipyard business. My brother Murat Kiran is the

that time, only real players who know the business remain, and within the framework of a certain logic of growth targets, ship orders are given and the fleet is rejuvenated. There is still a relative recovery, although some unreasonable orders still continue in part. I think that the next 1-2 years' period will continue this way.

In addition, political developments in the world are deeply affecting maritime. Now the war winds are blowing hard in the world, I hope it will not be a big global war. However, due to these winds, there are orders that are not based on demand, but are intended to stock raw materials.

We estimate that countries, especially China, are buying raw materials over their needs. Especially in the last few months, the tension between America

and North Korea has led China to take a position. This raised the market. These are some speculative events. But with the recovery of the global financial crisis, I believe that the economy will get back on track. In this sense, the countries continue to grow more or less every year. In this context, I believe that your maritime business will be in a good position in the long run.

The frightening thing is that there are already so many new production capacities in the world. I think that if the business gets better in maritime, newbuilding orders can be introduced immediately, but maybe the finance sector can balance this in the direction of past negative experiences and that mistakes made in the past will not be repeated. Because the finance sector has been extremely negatively

**“ We’ve completely got replenished the old fleet and renewed. We also doubled our tonnage. We now have a fleet with an average age of four.”**

– GÖKHAN KIRAN

## “İnsansız gemiler muhakkak olacak, olmama ihtimali yok, ama onlar olduğunda inşallah biz olmayacağız..”

– GÖKHAN KIRAN

okumak arasında pek bir fark yoktu benim için ama iyi ki de böyle bir tercih yapmışım. Londra’da okuduğum bölümün tam karşılığı “Shipping”.

### **-Hobileriniz veya aktivitelerinizden bahsedebilir misiniz?**

-Evet, mesela balıkçılığı çok severim. Karadeniz’den haber geldi; palamut mevsimi başlamış. Bu konuda iddialıyım, kardeşler arasında tatlı bir rekabetimiz var. Fakat size işin gerçeğini söyleyeyim ben daha iyiyim.

Okumayı çok severim. Ekonomi, siyaset, tarih ve coğrafya zaten denizcilikle ana işimizle ilgili konulardır. Bunları birbirine bağlayamazsanız, iyi bir denizcilik yapabileceğinizi düşünmüyorum. Dünya haritasını gözünüzün önüne getirin, şu anda beş kıtada gemimiz var. Denizcilik, bu kadar uluslararası bir faaliyet alanı... Bu kadar farklı milletle iş yapabilmemiz için ülkelerin ekonomisi, siyasi yapısı, tarihi ve coğrafi konumlarını birbiriyle irtibatlandırmanız ve kendinize göre bir senaryo oluşturmanız gerekiyor. Çünkü denizcilikte proaktif olunması ve olayların olmadan okunması gereklidir. Çünkü olduktan sonra bir yere varamazsınız. Şimdiki imkanların olmadığı dönemlerdeki seyir tekniklerine bakıldığında, yıldızlardan, aydan, güneşten yararlanarak, havayı koklayarak bir yere gidebiliyordunuz. Ben armatörlüğü de buna benzetiyorum. Havayı iyi koklamalı önlemlerinizi ve kararlarınızı proaktif olarak alabilmelisiniz. Yani benim



biraz daha klasik bir anlayışım var. Sonuç olarak bu bir hobi değil, işimiz.

İşim haricinde de denizi ve denizle kucaklaşmayı çok seviyorum, burçlara pek itimat etmem ancak başak burcuyum. Toprak elementi burcu olduğumdan suya yakinken kendimi iyi hissedeceğimi söylüyorlar.

Gençlik dönemimde sporla da uğraştım fakat bugün yoğun iş hayatım çok fazla izin vermiyor.

### **-Ticaret değişecek, gelişen teknoloji ile gemiler de otonom olacak. Bunun gibi hususlarla bir öngörünüz var mı?**

-Bunlar muhakkak olacak, olmama

ihtimali yok ama inşallah o zaman biz olmayacağız. Ben daha klasik bir insan olduğum için gemide insan olmayacak noktaya gelindiğinde hayatın birçok alanında da insana gerek kalmayacak diye düşünüyorum. Bu noktaya gelindiğinde ise hayatın olmayacağını. Bana sorarsanız hayat insanla güzel. Örneğin Dubai bana göre ruhtan yoksun bir şehir o sıcakta yürüyen bir insan göremiyorsunuz ama bir sürü güzel bina var. Hep kapalı ortamlarda insanlar. Fakat bizim Beyazıt’tan bir çıkın, Taksim’e doğru bir gidin, hatta yoğunluktan hareketten ve insan kalabalığından deyim yerindeyse sıkılabilirsiniz. Yani ben mekanik bir dünyayı çok sevmiyorum.

Mesela yıllar önce Amerika’da bir NBA



Chairman of the Turkish Shipbuilders' Association (GİSBİR). He also conducts our shipyard activities intensively, but is also involved with shipowners. You just asked if there was a division of duty, everyone in our family knows everything, but the right person speaks. Tamer Bey is also the person in charge of the finance and the main administration, I am mostly at the commercial side. Apart from this, we have investments not only in this scale but also in construction and other sectors. These are the areas that our other brothers also manage. We have a good share in the family, backing up each other.

**-What's your area of expertise?**

-I trained at London, Maritime Business, undergraduate level. At that time, the faculty I wanted was only in Dokuz Eylül University. For me, there was not much difference between going to school in Izmir or in London. But I am happy that I made that choice. "Shipping" is the exact equivalent of my faculty in London.

**- Do you have any hobbies or activities?**

-Yes, for example, fishing is a

hobby I love. They reported from the Black Sea; bonito season has begun. I'm good on this, we have a sweet competition between brothers. But I tell you the truth, I am better.

I am fond of reading books. Economics, politics, history and geography are already related with maritime, our main business. If you cannot interconnect these things, I do not think you can do a good shipping business. Bring the world map in front of us, now we have our ships on seven seas. Maritime is such an international area of activity. In order to do business with so many different nations, you need to connect the economies, political structure, historical and geographical locations of countries and create a scenario according to your own. Because it is necessary to be proactive in maritime and foresee things before happening. Because there is not much left to do after they happened. When you look at the navigational techniques in the absence of the present possibilities, you could go from one location to the other by observing the stars or sun and by smelling the air. I liken the shipping business to that. You should take good precautions and take your decisions proactively. So I have a slightly more classic understanding.

**“Autonomous ships definitely going to be realized, there is no chance that they will not, but hopefully at that time we will not be existing.”**

– GÖKHAN KIRANZ

## “İçinde bulunduğumuz dijital çağda, Allah insanlığın yardımcısı olsun diyorum. Yani bu gelişmelerden çok hoşlanmıyorum.”

– GÖKHAN KIRAN

İçinde bulunduğumuz dijital çağda Allah insanlığın yardımcısı olsun diyorum. Yani bu gelişmelerden çok hoşlanmıyorum, art niyetli birisi çıkıp dilediğince kullanılabilir ve bu gelişmeler insanlığı zora sokabilir.

Bizde, insanlar denize güzel evlerin manzarası olarak, tatilde girilen bir şey olarak bakıyorlar. Deniz altında dünyadaki bir numaralı yaşam kaynağı... Bizim insanımız iyi sayılacak bir denizciliğe bundan 500 sene önce, Barbaros Hayrettin Paşa döneminde tanık olabilmış.

O dönemde tüm Avrupa'nın kat ve kat üzerinde, inanılmaz büyük bir donanmaya sahiptik. Ancak, sonraları geriledik ve Amerika kıtasının keşfinden 450 sene sonra ilk kez bir gemimizin ABD'ye gidebildi maalesef. 1920'de Gülcemal Vapuru gitmiş. İspanya, Portekiz, İtalya, İngiltere gibi ülkelerin 1500 -1900 senelerinde esas atağı yapabilmelerinin sebebi yine denizcilik. Güney Amerika'nın altınını ve gümüşünü sömürebilir hale gelmişler. Elleri geçen bu zenginlik onlara araştırma imkanı yaratmış ve devamında araştırmaya başlamışlar. Rönesans'ı yaşamışlar. Biz o devirde o döngüyü kaçırmışız.

Şu anda devletimiz ciddi bir ilerleme içerisinde, umuyoruz o döngüye gireceğiz artık. Bence bu durum dünyayı gerçek anlamda tedirgin ediyor. Potansiyelimizin farkındayız, her alanda bir şeyler yapıyoruz. Bunlar kolay şeyler değil. Kendi savaş gemilerimizi yapıyor, teknoloji satar hale geliyoruz. Atatürk, Gençliğe Hitabe'sinde ülkenin vahametini anlatırken; “..bütün tersanelerine girilmiş..” diye bir ifade vardır. Kimse bunun üzerine çok düşünmedi. Ülkenin alışveriş merkezlerine, otellerine girilmiş demiyor.

Biz, gemi inşaada, özellikle son 15 yıllık süreçte son derece önemli aşamalar kaydettik. Bugün kendi deniz kuvvetlerine ve sahil güvenliğine gemi inşa edebilen dünyanın az sayıdaki

maçındaydım sosisli ismarladık siparişimiz elektronik olarak alındı (bu işlemler sonradan çok yaygınlaştı ), kartla ödedik, dört dakika sonra siparişimiz geldi. O zaman buna çok şaşırmıştık. Bizde o zamanlar stadyumlarda “ayran, pide” diye bağırırlardı. O daha samimiydi. Şimdilerde sizin yerinize bir şeyler yapan mekanik bir dünya var.

Sonrasında, kimi insanlar “hayat boş” diyerek antidepresan ilaçlara sığınıyorlar. Aslında o insanları gemiyle bir kez sefere çıkarmak lazım. Bir görseler keşke hayatın ne kadar dolu olduğunu... Bir şeyler yapmayan insana hayat boş gelir!.

Artık robotu robotla konuşturur hale getirdiler. Mesela “Uzay 1999” diye bir dizi vardı, o zamanlar bize imkansız gibi geliyordu. Şimdi ise bu teknolojiyi geride bıraktık.

As a result, this is not a hobby, it's our business.

Apart from my work, I love the sea and being with it, I do not rely on horoscopes but I am a sparrow. They say that I feel good when I am close to the water, as my horoscope is representing the earth.

I also did sports in my younger days, but today my busy work life does not allow too much.

**-Trade will change, with the developing technology, ships will be autonomous. Do you have a vision for this kind of thing?**

-These are definitely going to be, there is no chance that they will not, but hopefully then we will not be existing. Since I am a more classical person, I think that there will be no need for humanity in many areas of life when it comes to the point where it will not be human on board. When it comes to this point, you will not have a life. If you ask me, life is beautiful with people. For example, Dubai is a city lacking spirituality for me, you can not see a person walking on streetsin that hot weather, but there are many beautiful buildings. People are always in closed environments. But if you go out of our Beyazit, go to Taksim, even because of the crowd of people, you can get overwhelmed. I mean, I do not like a mechanical world.

For example, many years ago I was in an NBA game in the US I ordered a hot dog and my order was electronically received (these transactions became very common later), paid by card, arrived after four minutes. Then we were very surprised. At that time in our stadiums, “ayran, pide” they were yelling. It was more sincere. Now, there is a mechanical world that does everything instead of yourself.

Later, some people say “life is nonsense” and they start taking antidepressants. Actually, such people should go on a cruise once. They would see then life is no nonsense. Life is nonsense for people who do not do anything !.

Now robots have been made able to talk with robots. For example, there was a tv series called “Space 1999”, which seemed impossible to us. Now we have left this technology behind.

In the digital era that we are in, I wish that God helps the mankind. I mean, I do not like much

**“In the digital era that we are in, I wish that God helps the mankind. I mean, I do not like much these technological advancements...”**

– GÖKHAN KIRAN



**“Bizde, insanlar denize güzel evlerin manzarası olarak, tatilde girilen bir şey olarak bakıyorlar. Deniz aslında dünyadaki bir numaralı yaşam kaynağı.”**

– GÖKHAN KIRAN

ülkeleri arasında yer alıyoruz. Yakın geçmişte, tersanelerimizin son derece haksız yaklaşımlarla hedef alınmasına birde bu açıdan bakmanızı tavsiye ederim. Oysa ki, ağır sanayi tesisi olan tersanelerimizin adam/saat kapsamında, yaşanan olay sayısı oranında gemi inşa da dünyanın önde gelen ülkeleriyle aynı seviyede olduğu da aynı bir gerçektir.

**-Cumhurbaşkanımız da uçak gemisi hedefi koydu.**

-Bana kalırsa çok doğru bir hedef. Türkiye bu hedeflerini 1960 larda çoktan halletmeliydi. Fakat birçok olay sebebiyle Türkiye kendi dinamiğini yok etmiş, birçok genç insanı bir şekilde kaybetmiş oldu. Biz 1932 yılında Hollanda’dan uçak siparişi almış bir ülkeyiz.

Ben bu noktada, Cumhurbaşkanımızın bu hedeflerini çok vizyoner buluyorum. Otomotiv, havacılık, denizcilik alanlarında çok güzel işler yapıyoruz. Bu da birçok ülkeyi rahatsız ediyor ama yapabilecek

bir şey yok, rahatsız olsunlar. Gelecek için güzel şeyler oluyor. Ben, her sene Çanakkale’ye gidiyorum. Orada, mezarlıklarda her coğrafyadan insan var. Mezar taşlarına kazınmış doğum tarihlerine baktığımızda hatta on beş yaşında lise talebeleri görüyorsunuz. Kendilerini, menfaatlerini düşünselerdi hiçbiri orada olmazdı. Onlar o dönemde vatanları için ne gerekiyorsa yaptılar. bizim işimiz onlara göre çok daha basit, yalnızca çalışmamız gerek.

**-Sayın Gökhan Kıran. SeaNews okurları adına, bizimle değerli görüşlerinizi paylaştığınız için çok teşekkür ediyoruz. Sizin eklemek istedikleriniz var mı?**

-Ben teşekkür ediyorum ve yayın hayatınızda başarılarımızın devamını diliyorum.

-Biz teşekkür ederiz. ■



That had led them to Renaissance. We missed that cycle at that time.

Now our country is making serious progress, hopefully we will enter that cycle. I think this situation makes some countries uncomfortable in a real sense. We are aware of our potential; we are doing progress in every area. These are not easy things. We build our own war ships, we become technology sellers. Atatürk, when describing the grave situation of the country at that time in his address to youth, said: "... even if all shipyards of your country are captured..." Nobody thought much about it. He did not say all of the hotels or all of the shopping malls.

Our country, in the shipbuilding industry, especially in the last 15 years, has recorded extremely important progress. Today we are among the few countries in the world that can build ships to their own naval forces and coast guard. I would advise you to take a closer look from this perspective to the unfair treatment our shipyards had in the recent past. However, it is also a fact that our shipyards, which are heavy industrial facilities, are in the same level as the leading countries of the world in shipbuilding in terms of the number of accidents per person/hour.

**- The President of the Republic has set the construction of an aircraft carrier as a new target.**

-I think it's a very accurate target. Turkey had to deal with these goals in the 1960s. But due to many factors, Turkey has destroyed its own dynamism and lost many young people in some way. We had received an aircraft order from the Netherlands in 1932. At this point, I find these goals of the President of the Republic very visionary. We are doing very good works in the fields of automotive, aviation, marine. This also annoys many countries, but there is nothing to do if they are uncomfortable. Good things happen for the future. I go to Çanakkale every year. In the cemeteries, there are people from every geography. When you look at the dates of birth engraved on the tombstones, you can even see high school students at age of fifteen. If they were behind

of their personal interests, none of them would be there. They did what should be done at that time for their lands. Our work is much simpler than them, we just have to work.

**- Dear Mr. Gökhan Kıran. On behalf of the readers of SeaNews, we thank you very much for sharing your valuable views with us. Is there anything else that you would like to add?**

- I thank you and I wish you success in your publishing life.

**-We thank you...■**

**“ In our country, people perceive the sea as something of a holiday, as a sight of beautiful houses. Sea, in fact, is the number one source of life in the world . ”**

– GÖKHAN KIRAN

these technological advancements, some ill-intentioned people can come up and use such technologies for their purposes, which can force people into trouble.

In our country, people perceive the sea as something of a holiday, as a sight of beautiful houses. Sea, in fact, is the number one source of life in the world ... Our people had witnessed a good maritime industry 500 years ago, during Barbaros Hayrettin Pasha.

At that time we had an incredibly large fleet, well above all of Europe. But then we went backwards. For the first time in 450 years after the discovery of the American continent, one of our ships could go to the USA. In 1920, the ship called Gulcemal went. Maritime is the reason why countries such as Spain, Portugal, Italy and England made big progress between years 1500-1900. They received colonial gold and silver from the South Africa. This wealth in their hands enabled them to research and they have begun to invest in science.