



Türkiye'nin mega yat imalatında dünyadaki yeri ve gelişimi



Cavit Ünlü
Gemi İnşaatı ve
Makine Mühendisi

Dünya megayat pazarında yüzde 4'lük paya sahip olan ülkemiz, bu pastadan daha fazla pay alabilmek için, kazancı ikinci planda tutarak yüksek kaliteli projeler yapmaya çalışmalıdır. Kaliteli megayat yapımı, beraberinde yüksek kazancı getirecektir.

Bu yazıda mega yatın tarifini, Türkiye'deki yapım tarihçesinin özetini, ilk yabancı sermayenin giriş öyküsünü, ülkemizdeki mega yat yapımının gelişmesinde, şu an geldiğimiz yeri, Türkiye'nin dünyadaki yerini ve diğer ülkelerin pazardaki paylarını, şu anki sorunlarımızı, bundan sonra nelerin yapılabileceğini ve önümüze çıkacak sorunları, sorunların nasıl çözülebileceğini, nelerin yapılması gerektiğini ve beklendiğini, mümkün ol-

duğunca özlü biçimde ortaya koymaya çalışacağım.

Mega Yat Nedir?

1990 yılına kadar mega yat denilince 30 metreden büyük yatlar akla geliyordu, fakat 1990 yılından sonraki mega yat siparişlerinde boy alt sınırı 50 metre olmuştur. Dolayısıyla bu tarihten sonra 50 metre ve üzeri boydaki yatlara "Mega Yat" denmektedir. Son üç, dört yıldan beri de boy alt

sınırı 80 metre olan "Süper Yat" kavramı ortaya çıkmıştır. İleride ülkemizin de süper yat imalatında söz sahibi olmasını umuyorum.

Ne Durumdaydık?

1960 ve 1970'li yıllarda Bodrum'dan ihraç edilen 15-30 metre boyundaki ahşap guletleri tanıyan Avrupa, 1970'lerin yarısından sonra, önce Profilo'nun Mecidiyeköy fabrikasında, sonra da aynı grubun

Sütlüce'deki Proteksan Tersanesi'nde gövdesi çelik, üst binası alüminyum olarak yapılan yatlarla modern Türk yatçılığını tanımaya başlamıştır. Bu dönemde teknelerin boru işlerini bina ve fabrika tesisatçıları, boya işlerini oto boyacıları, elektrik işlerini de oto elektrikçileri yapmaktaydı. Tersane sahibi, mühendisi, ustası ve işçisi, kısmen ahşap teknelerdeki deneyimleriyle, deneme yanılma yöntemiyle, kısmen de yat sahiplerinin yolladığı kaptan, gemici ve sörveyörlerden aldıkları bilgilere, Türk halkının yaratıcı zekâsını katarak, "yat yapmaya" çalışıyordu.

İlk Yabancı Sermaye Girişi

Proteksan'da yapılan yatlardan birisi olan 43 metre boyundaki MY Galaksi'yi, İtalya'nın yat yapım merkezi Viareggio'daki Perini Navi Tersanesi'nin penceresinden gören Fabio Perini, 1980'lerin yarısında Türkiye'ye yatırım yapma kararı almıştır. Bu yatırım sonunda, Yıldız Tersanesi, Perini'nin tekne ve üst bina imalat yeri olarak 1988 den beri üretimini sürdürmektedir.

Nereden, Nereye Gelindi?

Yıldız Tersanesi'ndeki çalışma döneminde, Perini'nin Viareggio'daki Perini Navi Tersanesi'nde dolaşırken, şarkı söyleyerek güverte tiklerinin derzlerini iskarpele ile oyan orta yaşlarda bir İtalyan işçi dikkatimi çekmişti. Kendisi ile yaptığım yarı İtalyanca, yarı İngilizce söyleşimde öğrendiğim şu olmuştu: Babası ve büyükbabası da tik güverte işçisi idi. Yani üçüncü kuşak tik işçisiydi.

O sırada bizdeki durum bir hayli farklıydı. Yıldız Tersanesi'nin inşaatı sürerken, 36 metrelik yelkenli yatların çelik gövdelerinin de inşasına başlamıştık. Bunun için de işçi alımlarını sürdürüyorduk. Bekçiler iş için müracaat eden bir kişiyi getirdiler. Ne yapmayı biliyorsun diye sordugumda aldığım cevap, şimdiye kadar tarlada çalıştığı, İstanbul'a iş bulmak için geldiği ve biraz evvel otobüsten indiği, ne iş olsa yapabileceği idi ve o arkadaşı işe almıştık. Yani 25 yıl öncesi durumumuz, en az üç kuşaktır bu işi yapanların ulaştığı kaliteyi, tarım kesiminden gelenlerle yakalamaya çalışmaktı. Hollanda, İngiltere ve Almanya'daki yat tersaneleri ise bizden on-

larca kuşak ilerde idi.

1988 yılında Londra'da büyük yat alım satım komisyoncuları ile yapılan toplantıdan çıkan sonuç; "Perini yatlarının tekne ve üst binasının Türkiye'de yapıldığının duyurulmaması" yönündeydi.

Şu anda ulaşılan kalite ve duyulan güven o kadar gelişmiştir ki, bu tersanede dört yıl evvel tam donanımlı olarak yapılan 87 metre boyundaki dünyanın en büyük ıstralya telleri olmayan yelkenlisi, Malta Şahini (Maltesa Falcon) denize indirilmiş ve birçok ödül almıştır.

Mega Yatçılığın Gelişmesi

Yıldız Tersanesi'nde 1988 yılından 2009 yılına kadar toplam 42 tekne yapılmıştır. Bugün dünya denizlerinde Yıldız Tersanesi'nde yapılan boyu 50 metre ve üstü 25 mega yelkenli yat seyretmektedir. Bu arada 1990'lı yıllarda Selah Tersanesi'ndeki bir hangarda anahtar teslim yapılan 50 metrelik ilk mega yat Turkuaz, Avrupa'da büyük beğeni toplamıştı ve hala charter dünyasında popülaritesini sürdürmektedir.

Fakat bu tarihten sonra uzun bir süre, dünyadaki ekonomik krizler nedeniyle, ülkemizde, Yıldız Tersanesi'ndeki çalışmalar hariç mega yat yapılamadı.

1997 yılında mega yat üretmek için kurulan Proteksan-Turkuaz Tersanesi'nde 1998 yılında yapımına başlanan ve 2001 de teslim edilen 50 metre boyundaki My Mosaïque, arkasından 2002 yılında teslim edilen 53,5 metre boyundaki My Petara, mega yat dünyasına yeniden Türkiye'yi hatırlattı. Siparişlerin ardı arkası kesilmedi ve boyları 50 metre ile 58 metre arasında mega yat siparişleri alındı ve imalatları yapıp sahiplerine teslim edildiler.

1997'den bugüne kadar Proteksan-Turquoise Tersanesi'nde 50m My Mosaïque, 47,5m Classic My Anatolia, 42,5m My Cameleon B, 27,6m My Tivoli, 53,4m My Petara, 39,5m My Vinidrea, 54,2m My Talisman C, 58,2m My Petara, 49.99m Odessa, 53m My Vinydrea, 53,9m My Leo Fun, 54,7m My Sequel P ve 58,2 m My Baraka yatları yapılmıştır.

Proteksan-Turkuaz Tersanesi'nde anahtar teslimi olarak üretilmiş boyu 50 metreden büyük 8 adet mega yat dünya denizlerinde boy göstermektedir. Diğer bir mega

yat üreticimiz olan RMK Tersanesi'nde, 36 m. My Private Lives, 36 m. My Jasmin, 37,7 m. My Caressa K ve 52 m. M Sy Nazenin V yapılmıştır. Nereids Yat firmasının da 50m My Tetis, 47 m. My Aretusa, 43 m. My Ice, 38 m. My Dream On ve 37 m. M My Mana yatları pruvalarında suları yıllardır yarmaktadır.

Kocaeli Serbest Bölgesinde faaliyete geçen ve şimdiki adı Yat Ley olan Yay Gemi Yapım Tersanesi'nde, 2008 yılında denize indirilen 65 metre boyundaki MY Nourah of Riad'da ülkemizde Orta Doğu'ya yapılmış olan ilk mega yattır. Teknenin tasarımcısı olan Donald Starkey, MY Nourah of Riad tasarımıyla 2008 yılı en iyi dizayn ödülünü almıştır.

Şimdiki Durumumuz

Ülkemizde ikinci kuşak çalışanlar yat yapmaya başlamıştır. Formula 1 yarışlarının düzenleyicisi ve Proteksan-Turkuaz Tersanesi'nde iki mega yat yaptırmış olan Bernie Eccelstone'un dünyaca ünlü yat dergilerinde yayınlanan açıklaması, ülkemize milyonlarca dolarlık bir reklamdan daha fazla fayda sağlamıştır. Bu açıklamada Mr. Eccelstone, "Ben Türkiye'de ucuz değil, kaliteli olduğu için yat yaptırmayı tercih ediyorum" demiştir.

Yıldız Tersanesi'nde 50, 48 ve 73 metrelik üç mega yatın inşaatı devam etmektedir. Proteksan-Turkuaz ve Çelik Yat Tersanesi'nde de 60,2 m My Leo Fun, 55,4 m My Turquoise, 70,54 m My Talisman C, 72,6 m My Vickly, 50 m My Flama ve 74,6 m MY'nin (Spect Boat) üretimleri sürmektedir. 2011 yılının yaz aylarında ilk üçü sahiplerine teslim edilecek. Diğer ikisinin teslimi de 2012 yılında gerçekleşecektir. Tuzla'da 2007 yılında kurulan Dünya Yacht Tersanesi'nde biri 72 metre, diğeri 72,5 metre boylarında iki adet mega yatın üretimi devam etmektedir. Ayrıca Pırlant Tersanesi'nde Nereid's Yat tarafından yapılmakta olan 67 metrelik MY Pherousa'nın da inşaatı sürmektedir. Sonuçta 1988 den beri yapılmış 25 tanesi yelkenli toplam 36 mega yat dünya denizlerinde dolaşmaktadır.

2011 yılında bunlara dört tane daha katılacak, 2012 de beş altı tane daha katılacaktır. Otuz yılda nereden nereye geldik ve nereye gideceğiz?

Nereye Gidiyoruz?

Mega yat sahipleri, yatlarını bir prestij unsuru olarak görürler. Rakip firma sahibinin, komşusunun veya arkadaşının yatı kendi yatından büyükse, ya da aldığı yat kendisine küçük gelmeye başlarsa, daha da büyüğünü yaptırmak isterler. Bundan dolayı yat boyutları dünyadaki ekonomik endekslere de bağlı olarak devamlı artmaktadır. Şu anda 120 metre ve üzeri boydaki yat sayısı 15 i geçmiştir. Yat sahibi yandaki yata Bell helikopter inerse, kendi yatına Apache helikopteri indirmek istemektedirler. Yandaki yatın garajından Audi Q7 çıkarsa kendi yatından Hummer çıkmasını arzu ederler. Ayrıca mega yatlar güncel modalar da etkilenir. Örneğin şu anki moda, yatların bordalarından ve kış taraflarından da suya yakın kapakların açılması, buraların plaj güverte olarak kullanılmalarıdır.

Mega yat sahipleri ellerindeki yatları satıp, yeni formasyonlara sahip yatları yaptırmak için siparişler vermektedirler. Başka bir değişime gereksinimleri de üst bina ve tekne gövdesindeki hatların, günün moda çizgilerine göre yuvarlak hatlı, köşeli veya 'diamond cut' yani elmas kesim denilen ve otomobillerde de moda olan bir formda yaptırma istekleridir. Dünyada ekonomik gelişmeler devam ettikçe mega yatların boyları uzayacak, modadan dolayı üç beş senede bir tekne sahipleri yeni ve daha büyük yat siparişleri vereceklerdir.

Eskiden mega yat denilen 30 metrelik yatları ise 80 metre ve hatta daha büyük "Süper Yat"larının yanında günlük gezilerde kullanılmak için istenmeye şimdiden başlanmıştır. 114,6 metre boyundaki MY Pelorus, Almanya'da Lürssen Tersanesi'nde yapılmıştır.

Boyları 20 metreye varan tenderlarını ve de diğer deniz ekipmanlarını taşıyan 112,8 metre boyundaki My Le Grand Bleu Almanya'da Bremer Vulkan Tersanesi'nde yapılmıştır. 96 metre boyunda MY Palladium Almanya'nın Blohm&Vhoss Tersanesi'nde inşa edilmişti. Bir süre dünyanın en büyük yatı sayılan 160 metrelik MY Platinum, MY Eclipse'in ardından büyüklük sıralamasında artık ikinci durumdadır.

Ülkemizden giden bir çok mühendis,usta ve işçinin katkılarıyla Dubai'de

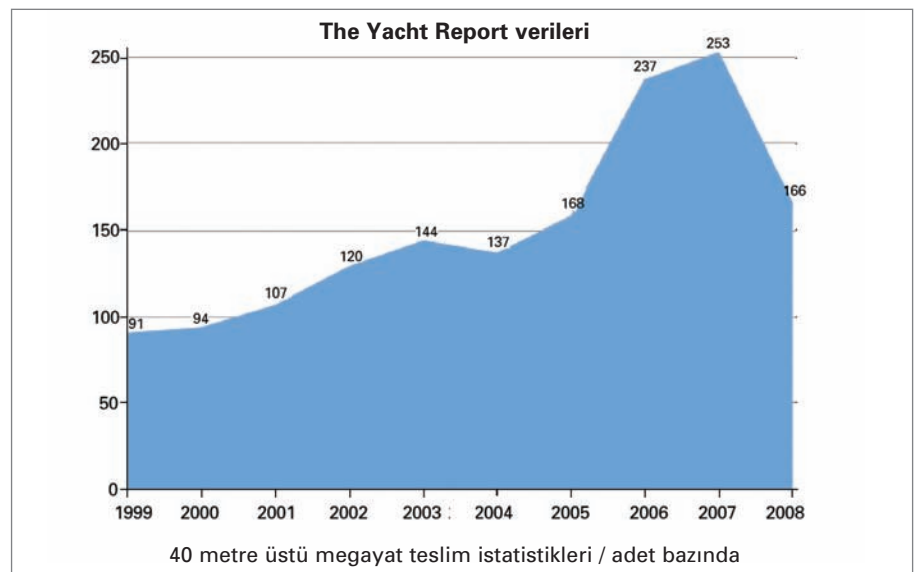
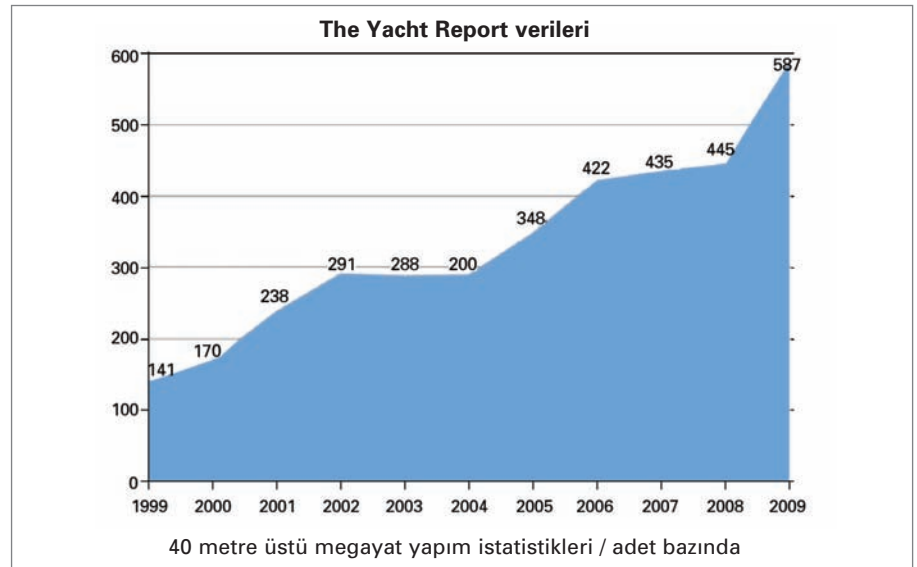
yapılan MY Platinum, 2005 yılında denize indirilmiştir. Bugün dünyanın en büyük yatı olan 170 metre boyundaki MY Eclipse, 2010 yılında Alman Lürssen ve Blohm&Vhoss Tersanelerinin ortak çalışmasıyla yapıldı.

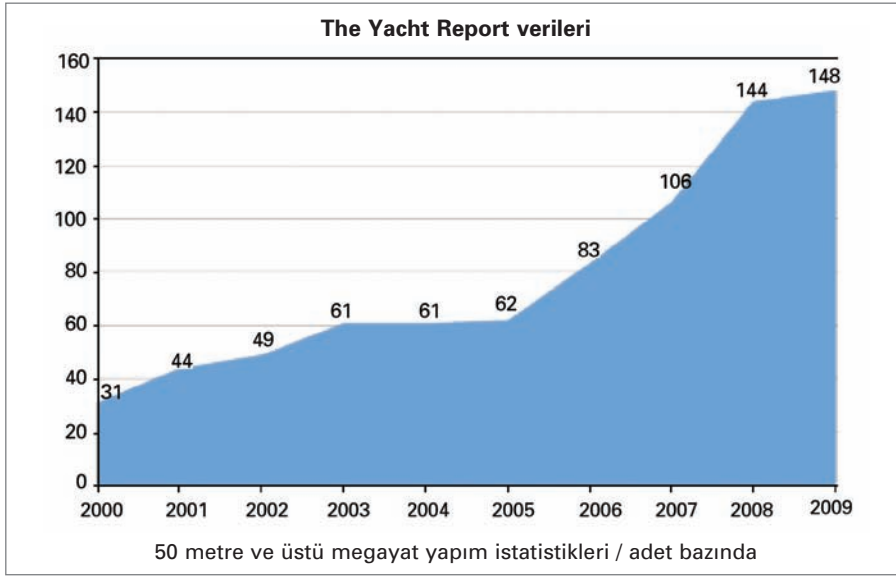
Mega yat yapımında yoğun emek gücü kullanılmaktadır. Bu emek kaliteli bir iş gücü olarak imalata yansıtıldığında mega yat yapımıcılığı gerçekleştirilebilmektedir. Hele bu iş gücü 50-70 Euro/adam saatlik Avrupa mega yat tersane maliyetlerinin üçte birinden daha az bir maliyetle gerçekleştirildiğinde, aynı kalitenin yüzde 30 daha ucuza alınabilmesini sağlamaktadır. Bu da önemli bir rakamdır ve mega yat alıcılarının ve pazarlayıcılarının ilgisini ülkeye çekmektedir.

Dünya'da Yapılan Yat Sayısı İstatistikleri

The Yacht Report dergisinin dünya genelinde topladığı 2006, 2007 ve 2008 yılı verilerine baktığımızda siparişlerin düzenli arttığı görülüyor. Bu artış birçok tersanenin iştahını kabartmış ve tersaneler ilgilenen potansiyel müşteri talebini karşılamak için, 2009 yılında daha çok tekne yapım planlamaları yapmıştır.

2008 yılında 144 tersane 445 yatın yapımının sürdüğünü bildirmiştir.2009 yılında 139 tersanede yapımı süren 587 yatın toplam boy uzunluğu 24.291 metre tutmaktadır. Ortalamada beher tekne boyu da 41.3 metre görünmektedir. Tersanelerden alınan yapılmakta olan yat bilgileri, maalesef genellikle yanıltıcı olmaktadır.



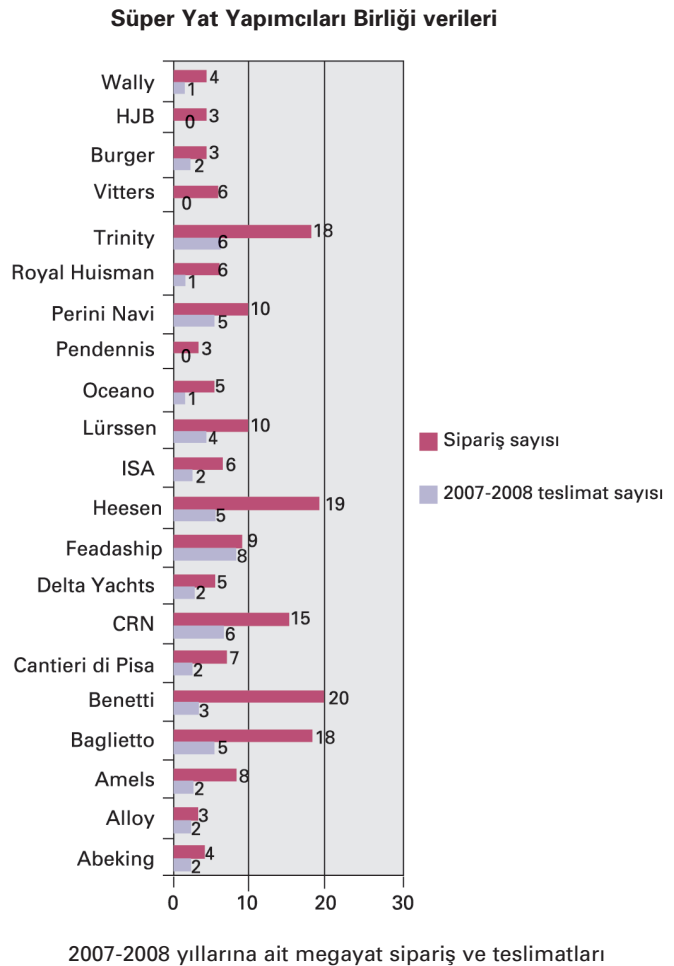
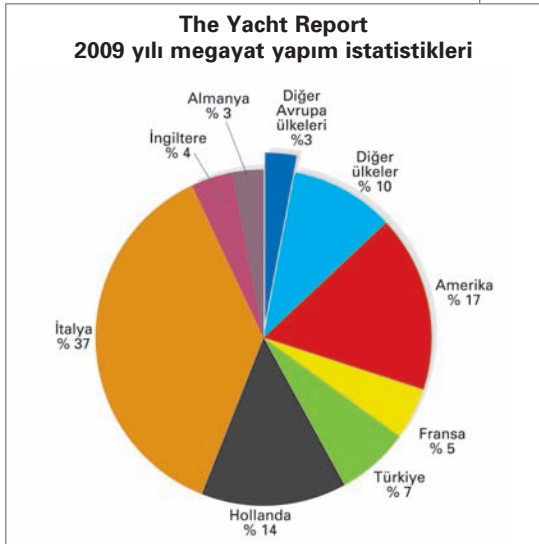


Bu sebepten, yıllara göre teslim edilen yat sayısı ile daha gerçekçi bilgiler vermektedir. 2007 yılında 253 yatın teslim edildiği bildirilmiş, 2008 yılında ise bu sayı 166 ya düşmüştür.

7'ye çıkmıştır. Yapılan tekne sayısına göre oluşturulan pasta dilimlerini bir de gerçek sipariş durumuna göre incelersek, ülkemizin pastadan aldığı dilim yüzde 4'e düşmektedir. Ülkemiz tersaneleri Süper Yat

Ülkemizin Dünyadaki Yeri

Basınımızda gerek gemi, gerekse mega yat inşaatı ilgili ülkemizi dünya liderleriyle aynı konumda gösteren muhtelif haberler çıkmaktadır. Bu bilgiler maalesef bizim geleneksel Balkanların ve Ortadoğu'nun en büyüğü sözcüklerimizle şişirilmiştir. The Yacht Report dergisinin 2007 yılı istatistiklerinde ülkemiz Avrupa Tersaneleri grubunda gösterilmiştir. 2008 istatistik bilgilerinde ülkemizin dünya yat yapım pastasından yüzde 6'lık bir dilim aldığı görülmektedir. 2009 yılında bu pay yüzde



Yapımcıları Birliği'ne üye olmadığı için birliğin yayınladığı megayāt verilerinde yer almamıştır. Fakat 2010 yılında Proteksan-Turkuaz Tersanesi bu birliğe üye kabul edilmiştir. Gelecek yıl yayınlanacak raporda onun da adını göreceğiz.

Sorunlar, Çözümler, İstekler ve Temenniler

Yer Sorunu:

İki sene öncesine kadar dünyada gemi inşaatı dalga tepesinde seyretmekteydi. Bu ülkemize de yansımıştı. Tuzla'daki tüm tersaneler tam kapasite ile çalışmakta idi. Bu imalat yoğunluğu tamamen kapalı hangarlarda yapılması gereken mega yatlar için Tuzla'da yer bulunamamasına sebep oluyordu. Dünyadaki global ekonomik krizin gemi inşaatı sektörüne etkisi, dalga çukuruna düşülmesine sebep olmuştur. Bunun sonucunda Tuzla Tersanelerindeki işler duraksamış, dolayısı ile yer bulma sorunu da ortadan kalkmıştır.



Proteksan-Turkuaz Tersanesi'nde yapılan ve 2002 yılında teslim edilen 53,5 metre boyundaki My Petara, mega yat dünyasına yeniden Türkiye'yi hatırlattı.

Çevre sorunu

Tuzla'da denize indirdiğimiz bir yatı temiz tutmakta çok zorlanıyoruz. Mega yat imalatında çok titiz ve temiz bir çalışma yapılmaktadır. Kapalı hangar içinde imal edilmekte, üstü ayrıca özel bir naylon koruma altına alınmaktadır. İmalat hangarının havası toza karşı filtre edilmekte, ısı ve rutubeti ayarlanmaktadır. Mega yatın içinde, dışında ve imal edildiği hangarda ve hatta tersane sahası içinde sigara içilmesi bile yasaklanmaktadır. Bu koşullarda yapılan bir yat, hangarın dışına çıkartıldığı andan itibaren tersaneler bölgemizin havasında uçan raspa ve boya tozlarının hücumuna uğramaktadır. Bunlar yatın üstüne yapışmaktadır. Beyaz boyası yer yer pas rengine, yer yer kırmızı turuncu ve sarı renklere bürünmektedir.

Denize indirildiğinde ise Turkuaz mavisini zehirli, birkaç gün sonra siyah, yağlı bir renge bürünmektedir. Tuzla'dan tekneyi kaçırmak istesek, hangi marınada konaklatacağımız da ayrı bir sorundur. Ülkemizdeki sayısal olarak zaten çok az olan marınalarımızda, mega yatlara yer bulmak için torpil istemek zorunda kalıyoruz. Bu sorunlardan kurtulmak için mega yat yapıcılığının Tuzla tersaneler bölgesinden kaçınılması veya bu bölgenin çevre sorunlarının giderilmesi gerekmektedir. Yetiştirilmiş eleman gücünden çok fazla uzaklaşması kaçış alternatifine engeller çıkarmaktadır. Tamamen farklı bir bölgede yeniden eleman yetiştirmek veya Tuzla'dan işgücü taşımak, var olan siparişlerin zamanında tesliminde ciddi sorunlar doğurmaktadır.

Tecrübeli çalışanların yanına çırak olarak tecrübesizleri koyarak, yetiştirilmiş eleman gücümüzün zaman içinde çoğaltılması Tuzla'dan kaçış alternatifinde akılcı bir çözüm olmaktadır.

Birçok tersaneci çözümü, Yalova- İzmit arası kıyı şeridinde bulmaya çalışmıştır. Bölgede yapılan zemin etütleri bu kıyı şeridinde yapılacak tersane birim maliyetlerinin Tuzla'da yapılanlara göre oldukça fazla olması gerektiğini göstermiş, yatırımcılar bu maliyetlere göğüs gerip, yatırımlarını gerçekleştirmişlerdir.

Kalite Sorunu

Olası sorunlardan biri düşük kaliteli imatlara yönelmesidir. Ülkemiz mega yatçılıkta henüz emekleme çağındadır. Dünyada bu konudaki rant çok büyüktür. Bunu ülkemize kaptırmamaya çalışanlar, yaptıklarını oldukça yüksek eleştiri dozunda kritik etmektedir ve etmeye devam edeceklerdir. Kendi yaptıkları hataları görmezden gelerek, bizim yapacağımız en küçük bir hatayı tüm dünya yatçılık camiasına abartarak iletceklerdir. Hem bu işi yapmakta olanlar, hem de bu işe yeni başlayacak olanların dikkat etmesi gereken ilke kalite olmalıdır. Kazanç ise ikinci planda kalmalıdır. Yüksek kalite yüksek kazancı beraberinde getirecektir.

Bürokratik Sorunlar

Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun bize dayattığı İş Sağlığı, Güvenliği ve Çevre Kuralları'nın tersaneler bölgesinde abartılı olarak uygulanmaya çalışılması, gemi ya-

pım tersanelerimizi olduğu kadar, mega yat üreticilerini de etkilemektedir. Bu durumdan işçilerimiz de, işverenlerimiz de memnun değildir. İhracatı teşvik kapsamında uygulanan KDV ve gümrük muafiyetlerinin kaldırılmaya çalışılması da ayrı bir sorundur. Taşeron kullanımının kaldırılmaya çalışılması ise kelimenin tam anlamıyla, "Kraldan çok Kralcıktır." Gittiğim tüm Avrupa Tersaneleri'nde 'Subcontractor' yani taşeron çalıştırıldığını gördüm. Avrupa'ya sokulmuyoruz fakat Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun kararlarının uygulandığı bir ülke olmaya zorlanıyoruz ve bu isteklerin karşılanması, maliyetlerimizi de etkiliyor. Yukarıda bahsettiğim yüzde 30'luk avantajın yüzde 18'i KDV muafiyeti ile yok olduğunda, kalanı da iş sağlığı, güvenliği, çevre tedbirleri adı altındaki istekleri karşılamaya çalışan maliyet artışlarıyla bittiğinde, bizim mücadele gücümüz sadece kalitemizle olabilecektir. Bu da beş-on sene sonra Uzak Doğu'nun istenen kaliteyi yakalaması ile tamamen yok olacaktır. Sonrasında da şu anda müteahhidi ve kadrolu çalışanı ile yaklaşık bin kişiyi çalıştıran Proteksan-Turkuaz Tersanesi'nin ve diğer mega yat tersanelerinin kapanması, binlerce çalışanın işsiz kalmasına neden olacaktır. Aynı gemi yapım tersanelerimizin başına gelen gibi!

Mega yat üretimi ile ilgili olarak, dünya ekonomisinin seyrine göre yılda yaklaşık üç ile beş milyar Euro'luk bir pazar payı vardır. Avrupa ülkeleri, ileri teknoloji satarak para kazanmayı programlarına aldıklarından beri, yoğun iş gücü gerektiren tersanelerini Uzak Doğu'ya ve Çin'e taşımış ve taşımaya devam etmektedirler. Oradaki çok ucuz olan işgücünden istifade ederek, daha da çok para kazanacaklardır. Burunlarının dibindeki bizim tersanelerimiz, planlarına engel olduğumuz için istenmemektedirler. Yani Türkiye'nin bu pastadan pay alması istenmemektedir.

1988'de tekne gövdesinin yapıldığının bile söylenilmemesi istenen ülkemiz, mega yat üretiminde yaptığı atakla yurt dışında şu anda, "çok oldular" sözleriyle tanınıyor. Ülkemiz aleyhine uygulanmaya çalışılan planlara alet olmayacak bir kararlılığı ve stratejiyi, hükümet ve devlet yetkililerimizden bekliyoruz. Bunun için hep birlikte omuz omuza çalışmaya hazırız. ●