



SHIPBUILDING DIED, YACHT CONSTRUCTION ROARS

GEMİ İNŞA BİTTİ, YAT SEKTÖRÜNÜN YOLU AÇIK



Ahmet Zurnacı

“Yard infrastructures have been established in Turkey, and good projects have been implemented. Seeing these projects, people gained courage and started building mega yachts,” says Ahmet Zurnacı, General Manager of Hakan Elektrik, adding, “It is a great pride to see that Turkey has pioneered many mega yacht

building projects during the period since the launch of “Turquoise”, Turkey’s first 50 meter mega yacht we had started building in 1989 under the roof of Gunay Construction company.”

The company has currently turned to joint ventures in the Antalya, Istanbul and Bodrum triangle, and established a home-office in Bodrum. We received Ahmet

Yacht building is a rapidly developing and highly important industry for Turkey in terms of the added value it brings to the country. One of the companies that grow along with the industry is Hakan Elektrik, a company active in the mega yacht sector.

Türkiye’ye getirdiği katma değer açısından oldukça önemli ve hızla gelişen bir sektör yatçılık. Mega yat sektöründe faaliyet gösteren bir firma olarak sektör ile beraber büyüyen şirketlerden biri de Hakan Elektrik.

Zurnacı’s opinions about the sector, and talked about Hakan Elektrik’s activities and problems they experience.

Could you please tell us about the overall structure of Hakan Elektrik?

We set off with 10 people and today approximately 3,500 people earn a living from mega-yacht industry. 5 years ago, we were training employees, conduct R&D activities, develop projects and manufacture hydraulic systems with positive energy, and the core team of our company consists of 85 people today.

We are a company that has undertaken the responsibility of almost all 50 m and above mega yachts built in Turkey, and sometimes we experience difficulties. But there are difficulties in every

“Türkiye’de tersane altyapıları kuruldu ve güzel projeler üretildi. İnsanlar da bu üretilen projelere bakarak cesaret kazandılar ve mega yatlar yapmaya başladılar.” diyor Hakan Elektrik Genel Müdürü Ahmet Zurnacı ve ekliyor: “1989 yılında Günay İnşaat çerçevesinde yapımına başladığımız, Türkiye’nin ilk 50 metrelik mega yatı olan “Turkuaz” dan günümüze dek geçen süre zarfında ülkemizin birçok mega yat yapımına öncülük ettiğini görmek büyük bir gurur.”

Antalya, İstanbul ve Bodrum arasında ortak girişimlere yönelik şirket, Bodrum’da da bir home-ofis kurdu. Ahmet Zurnacı ile sektörel değerlendirmeler ve Hakan Elektrik’in faaliyetlerinin yanısıra yaşadığı sıkıntılar üzerine konuştuk.

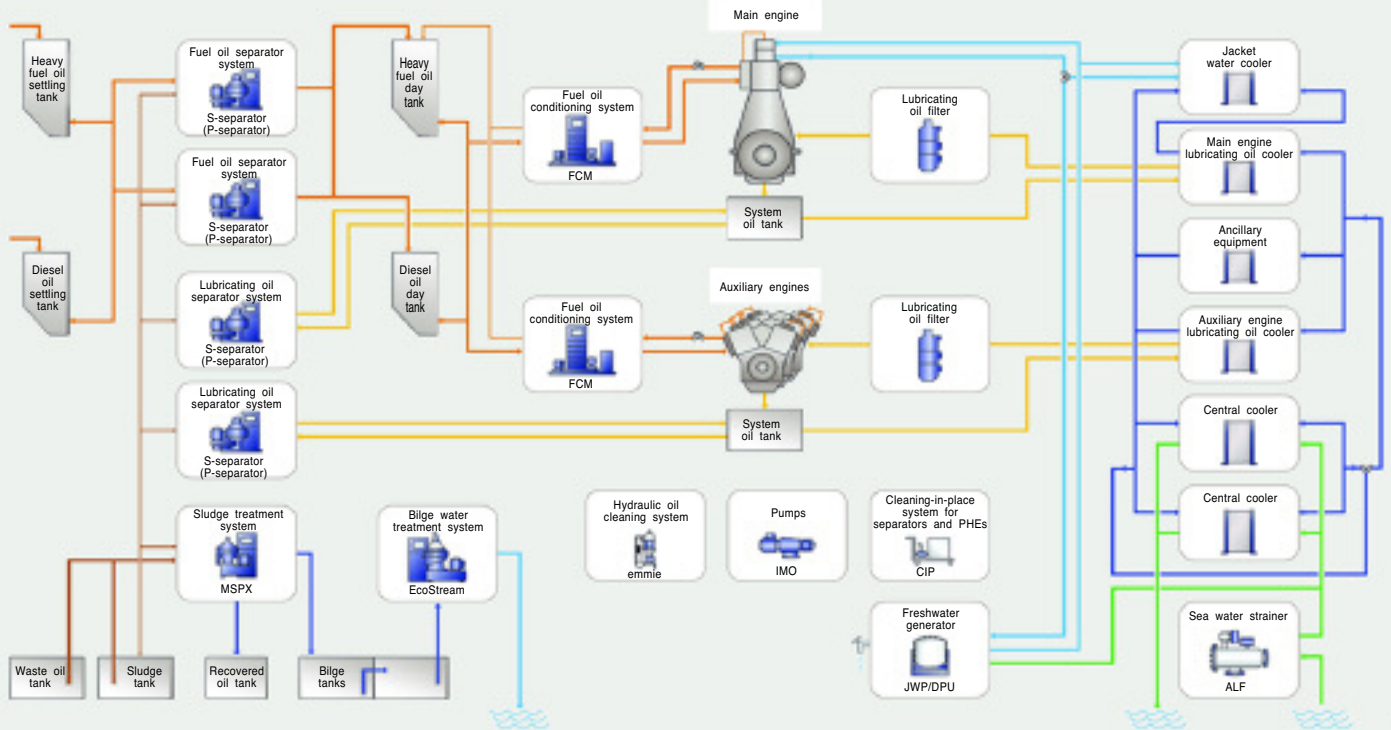
Hakan Elektrik’in genel yapısından bahsedebilir misiniz?

Yola 10 kişi çıktık ve bugün yaklaşık 3,500 kişi eklemek yiyor mega yat sektöründen. 5 yıl önce pozitif bir enerjiyle eleman yetiştiriyor, AR-GE çalışmaları yapıyor, proje geliştirip hidrolik sistemler üretmeye çalışıyorduk ve firmamız bugün 85 kişilik bir kadrodan oluşuyor.

Türkiye’de yapılan hemen bütün 50

Rely on one supplier in the engine room

Alfa Laval on board



Alfa Laval Dış Tic. Ltd. Şti.

Bulgurlu Caddesi No:34 Çarşıca 34666 İstanbul/TÜRKİYE • Tel: +90 216 326 56 10 • Fax: +90 216 326 10 01 • E-mail: turkey@alfalaval.com • Web: www.alfalaval.com

CEMRE SHIPYARD

Flexibility
Consistency
Punctuality
First class quality & workmanship

Cemre Engineering & Shipbuilding Ltd.
 Gözelyalı Mah. Zeytin Sokak No: 2/4 Pendik 34903 İSTANBUL / TÜRKİYE
 Phone: +90 216 493 83 42 • Fax: +90 216 493 33 90
 info@cemremuhendislik.com.tr • www.cemremuhendislik.com.tr



stage of life. We have obtained significant results from our R&D activities; alarm monitoring system was an important deficiency, and we have developed and manufactured for marine industry. Hakan Elektrik has become Turkish brand acknowledged by the world today. We are a company that

has well-qualified personnel, established infrastructure, project library, that worked with classification societies such as ABS, Rina, Germanischer Lloyd, and Bureau Veritas, and built boats with the MCA certificate.

Our premises had covered an area of 200 square meters in

the beginning, then we expanded it to 400 square meters, and finally to 1,200 square meters. Currently, we are capable of delivering 3 mega yachts with overall lengths of 65 meters, 53 meters and 47 meters simultaneously. We deliver 3 boats, but work on 4 more boats at the same time. We have a 65-meter yacht project, whose steel construction and technical detailed plans have been prepared locally by Turkish engineers at Yay shipyard. The "Maltese Falcon" was built in Turkey before, but the projects were not of Turkish origin.

However, we ourselves develop all the system solutions for this 65-meter boat in this project. This 1,250-ton mega yacht is a record, a first in Turkey. Currently, we have 7 to 8 projects for building 70-meter yachts, scheduled for completion until 2012. One other importance of the 65-meter yacht is that she has

been completed within a period of 2.5 years as from the date of the first welding. It is really a record for the project has been completed in such a short period of time, when you consider the fact that the initial works were carried out in a tent due to lack of a hangar at the newly-constructed yard.

Haven't you ever experienced any distresses?

There are times I pay unearned money to some of my employees at times when they do not have work to do, just for the sake of ensuring the sustainability of this sector. Consequently, yards should establish their working conditions correctly. Everyone should hold the course competing with each other, but at the same time taking favorable aspects of each other as model. Actually, only 4-5 yards hold the fate of this sector in hand.



metre ve üzeri mega yatların sorumluluğunu üstlenilebilmiş bir firmayız ve bazen zorlanıyoruz. Fakat hayatın her evresinde zorluklar var. AR-GE çalışmalarımızı çok ciddi bir boyutta sonuçlandırdık, alarm monitoring sistemi önemli bir eksiklikte ve bunu bütün deniz sektörünü kapsayacak şekilde ürettik. Hakan Elektrik artık dünyanın da kabul ettiği, Türkiye'den çıkan bir marka haline geldi. Elemanları yetişmiş, alt yapısı oturmuş, proje kütüphanesi olan ve ABS, Rina, Germanischer Lloyd, Bureau Veritas gibi markalarla çalışmış, MCA sertifikalı tekneler yapmış bir firmayız.

İşyerimiz ilk önce 200 metrekarelik bir alandı, sonra 400 metrekareye çıktık, şimdi ise 400 metrekareden 1,200 metrekareye çıkıyoruz. Şu anda 65 metre, 53 metre ve 47 metre boyutlarında 3 mega yat birden teslim ediyoruz. 3 tekne teslim ediyoruz ama aynı anda çalıştığımız 4 tekne daha var. Yay tersanesinde hem çelik konstrüksiyon hem de teknik detay proje-

lerinin %100 Türk olarak hazırlandığı 65 metrelik projemiz var. Daha önce Malta Şahini yapıldı ama projesi Türk değildi, fakat bu projede 65 m'nin bütün sistem çözümlerini yapıyoruz ve 1,250 tonluk bu yat Türkiye için bir rekor ve bir ilk bu megayat. Şu an 2012 yılına kadar tamamlanacak olan 7-8 tane 70 m'lik projemiz var. 65 metrelik olan yatın önemi de ilk kaynak yapıldığı andan itibaren yaklaşık 2.5 senelik bir süreçte bitirilmiş olması. Üstelik yeni kurulan bir tersanede, hangar olmayınca ilk imalatları çadır içinde yaptığımız bir ortamda bu kadar kısa sürede bitmesi bir rekor.

Hiç sıkıntıya düşmediniz mi peki?

Yeri geliyor bazı elemanlarım boş kaldığında, çalışmadıkları halde sırf bu sektörün devamlılığı sağlansın diye maaşını vererek tutuyorum. Dolayısıyla, tersanelerin çalışma şartlarını düzgün bir biçimde kurmaları gerekiyor. Herkesin rekabet içinde, fakat birbirinden iyi yönlerini örnek alarak yola devam etmesi lazım. Bu sek-



The VIKING advantage



VIKING strengthens its service presence in Turkey

On the May 31st 2008, VIKING Life-Saving Equipment Istanbul Denizcilik Ticaret AS opened its doors for servicing maritime life-saving equipment in the Turkey region.

The new servicing subsidiary, which is VIKING's 49th will strengthen VIKING's global servicing network and support the large and growing new building market in Turkey.

It is strategically located in Tuzla near Marmara and the Black Sea in new, state-of-the-art premises that cover approximately 600m².



VIKING LIFE-SAVING EQUIPMENT

ISTANBUL DENIZCILIK TICARET A.Ş.
Aydinli Mah, Mermerciler OSB Atatürk Cad. 4. Sokak, No:12 · TR-34953 Tuzla · Istanbul · TÜRKİYE
Tel: +90 216 593 31 79 · Fax: +90 216 593 31 78
E-mail: VIKINGistanbul@VIKING-life.com · www.VIKING-life.com

WHEN IT COMES TO
safety
THINK VIKING™



törü batırmak da, bir yerlere çıkarmak da bu mega yatları yapan 4-5 tersanenin elinde aslında. Sektörün çekirdek ekipleri korunamazsa, ele geçirmiş olduğumuz bu altın fırsatı kaybeder ve yapmış olduğumuz bir sürü tersane yatırımını, kurduğumuz sistemi kendi ellerimizle çöktürmüş oluruz.

Megayat sektörünün devletle arası nasıl?

Biz zamana karşı yarışıyoruz. Bir kısım üst düzey yöneticiler gibi devletin kasasından hazır para bize gelmiyor. Türkiye'de ilk defa alarm monitoring sistemi üretiyorsak ve ilk defa insansız makine dairesi tarzında bir sistem hayata geçiriyorsak, biraz eleştiri yapma hakkını kendimde buluyorum. 3 yıldır destek istiyoruz ama bankalar taşeron olduğumuz için, KOSGEB bizi hizmet sektörü gördüğü ve atölye imalatımız az olduğu için destek vermiyor. TÜBİTAK ise zamanında destek vermiyor. 2 yıl önce müracaat ettiğimiz 53 m proje desteği kabul edildi fakat biz destek alamadan, bürokrasiyi aşmadan proje bitti. Türkiye'den ayrıldı. TÜBİTAK adına gelecek denetmen hocamıza teslim belgesini göstereceğiz. Bizler mesleğini, işini seven insanlarız. Bu sebeple de bu eziyeti çekiyoruz. Ankara'dan denizcilik ile ilgili birimler, denizcilik sektörüne teşvikler - KDV muafiyeti- verdiklerini söylüyorlar ama onlar için denizcilik tersanecilerden ibaret.

Teşvikleri verenlerin düşüncesi; tersane sahiplerinin bu teşviklerin belli bir miktarını bize vermesi yönünde fakat teşvikleri alanların bir kısmı önce Boğaz'da bir yalı almayı tercih ediyor. Tersane sahiplerine ve tersane ortaklarına bu teşvikler veriliyor ama o paraları biz kullanmıyoruz, taşeron sistemine ulaşmıyoruz. Tersanelerde bugün 40 bin kişi çalışıyorsa, bunların 3-4 bin kadarı tersane kadrosunda, geri kalanı ise tamamen taşeron kadrosunda çalışan insanlardır. Sigorta mevzuatına göre, tersanenin kadrolu elemanları 50 kişiyi geçerse sağlık teknisyeni bulundurulması, 150 kişi geçilirse ambulans bulundurulması, 1000 kişi geçilirse sosyal tesisler olmasını öngörüyor. Sayı çoğaldıkça eski mahkum, engelli insanlarımızda iş-

dihdam edilmeli diyor kanunlar. Onları da karşılamak durumunda kalıyoruz. Şu gerçeği de herkes bilmeli. Bizim sektör engelli vatandaşlarımızın rahat çalışabileceği bir sektör değil. Tersaneler bu işin kolayını bulmuşlar; bütün herkesi taşeron olarak dışarı atıyorlar, gelip sorulduğu zaman da bende 40 kişi çalışıyor diyorlar. Aslında her sabah tersanede, 1000 kişi kart basarak işe başlıyor. Böyle bir sistemde de teşvik sistemi tersine çalışıyor. Gemi yapacağım, tersane yapacağım diyenler paraları alıyorlar ve o paralar epey bir zaman bankalarda duruyor bir kısmı repoya yatırılıyor, taşeronla 3 ayda bir azar azar para ödeniyor. Sonra da kaliteli adamları kimse elinde tutamıyor ve kalitesiz adamlar geliyor. Böylece iş kazaları yaşanıyor ve bu işten nemalanmaya çalışan sendikalar devreye giriyor.

23 yıldır bu sektörün içindeyim, bir yerde bir problem olduğunda hemen bu propaganda aleti olarak kullanılıyor ama kimse sistemi sorgulamıyor. Bu sistem nasıl başlamışsa aynı şekilde tersine devam ediyor. Gözümüzün içine baka baka "Size destek veriyoruz." diyorlar ama desteği, tersane kapısından 1000 kişi çalışmak için girdiği halde listede 40 kişi gösteren tersaneler alıyor. Benim kadromda 85 kişi çalışıyor, ben birçok tersaneden çalışan sayısınca büyüğüm ve o teşviki kullanma hakkı benim. Sistem üreten benim, istihdam üretmekte zorlanan benim, o gemileri yapan da benim taşeron olarak. Elektronikçisinden makinacısına, boyacısına kadar 30'un üzerinde ayrı branş var burada çalışan.

Tüm tepkilere açtığım. Hem sistem geliştir, hem adam çalıştır, hedefini büyüme olarak koy ve bu sistemin derdini de çek. Türkiye'ye bu kadar iş getiren firmalar olmamıza rağmen özellikle yalnız kalmamıza inanmıyor ve içerliyorum. Hiçbir zaman taşeronla destek olmuyorlar. Yaptıkları gemiler üzerinden taşeronla para ödemeye çalışıyorlar. Gemi sahibi parayı ödemiyor, problem çıkıyor sonra taşeronla ödenen para da sektöre uğ-

ruyor. Bir de iş kazalarında gazete başlıkları "taşeron elemanı düştü" diye atılıyor. Şunu soruyorum. Tuzla'da gemi üstünde çalışan tersane elemanı var mı?

Türk denizciliğini genel anlamda nasıl değerlendiriyorsunuz?

2012'nin sonuna kadar mega yat sektörü olarak biz doluyuz. Bence artık klasik gemi inşa bitti. Eski model gemi inşa bırakılıp robot yatırımlara gidilmesi lazım. Eğer Türkiye'de denizciliği öldürmek istemiyorsak, devlet de dahil olmak üzere herkes elini cebine atmalı, robot kaynak, robot kesim, robot birleştirme, blok bant atölyeleri kurulmalı. Normalde 40 tersanenin sıkıştığı Tuzla'dan 3 tersane ancak çıkar ve bence burayı hemen yatçılara terk edip, sağına soluna marina koyup, gemi inşa tersanelerinin İstanbul'un dışına çıkması lazım. Daha geniş arazilere taşınmaları lazım. 10 sene sonra burada bu yapılar eğreti kalacak. İş teslim edilemiyor, teslim edilenler de yarım yamalak oluyor. Çeşitli yerlerde kurulan diğer tersaneler yetişmiş adamı fazla maaş vererek Tuzla'dan aldılar, Tuzla da çıplak kaldı. Bunlar ciddi problemler. İnsanlar ölmeye başlayınca eğitimin geçiriliyorlar. Bunu biraz olayların aktörlerine sormak lazım. Sendikalar da kaza olduğu zaman gelmesin. Bunları ben şovmenlik olarak görüyorum. Kazalar oldu devlet 22 tane müfettiş gönderdi. Peki bu zamana kadar hangi düzenlemeler için geldiler? Ceza yazmak için değil, işle-yişimizi iyileştirmek için davet ediyorum onları.

Okulları ve gençleri bu işin içerisine çekmeye çalışıyorsunuz, ki elemanlar çekirdekten yetişsin.

Maksat kimse kimsenin yetiştirdiği elemanı almasın, kandırmasın, hazıra konmasın.

Adama mı ihtiyaçları var? Bu adamları eğer ben yetiştiriyorsam, bon servis bedelini ödemek kaydıyla gelip alabilirler, tıpkı futbolda olduğu gibi. Bütün branşlar için bu geçerli. &



since **1917'** **den beri** **onarım deneyimi ve birikimi ile...**
...experience in sector

Her tonajda gemi onarımı
Ship repair at every tonnage

5.000 DWT'ye kadar havuzlama imkanı
Docking up to 5.000 DWT

Onarımın her aşamasında
ISO 9001:2000...ISO 14001:2004... OHSAS 18001:1999
Kalite Güvencesi
ISO 9001:2000... ISO 14001:2004... OHSAS 18001:1999
Quality Guarantee in every step



ENGINE SHIP REPAIR AND MAINTENANCE SA.

Address : Özel Tersaneler Bölgesi No:44 Tuzla / İstanbul / Türkiye
Phone : +90 216 395 49 61 - 62 / 446 89 80
Fax : +90 216 395 79 60
E-mail : Info@cindemir.com Web: www.cindemir.com



clidarPR +90 212 202 99 02