



RUHAT ATAÖZDEN, ruhat.21@gmail.com
Fotoğraflar ÇIĞDEM YURTSEVER, SINAN ÖZER ARŞİVİ

Ege'nin 'terzi'si SINAN ÖZER

Bu röportajı sevgili Sinan'la yeni yılın ilk günü Erzurum Palandöken'de karda yürüyüş esnasında yaptık. Evet, karların üstünde tekneleri konuştuk. Çünkü Ege Yatçılık ve Turizm şirketinin sahibi Sinan Özer için tekneçiliğin mevsimi yok. Kışları üretiyor, yazları geziyor. Yatçılığın en deneyimli isimlerinden biri olan Sinan Özer bu ayki konuğumuz.

Tesadüf eseri girdiği sektörde Türk ve dünya yatçılığında, özellikle megayat yapımında, bir duayen olmayı başarmış bir isim Sinan Özer. Yurtdışından aldığı ödüller de motivasyonu olmuş. Sinan Özer'le ilgili anlatacak, kendisi hakkında yazacak çok şey var. Özer'in geçmişi ve bugünü öyle renkli ki, burada okuyacaklarınız denizinde içinde dopdolu bir hayatın sadece özeti.

Tekne işine nasıl başladım?

1974-75 yıllarında. O sıralarda ben daha üniversite ikinci sınıftayım ve bir tekstil firmasında yarı zamanlı çalışıyorum. Patronların tanıdığı bir Fransız kaptan geldi şirkete ve "Ben burada yatçılık işleri yapmak istiyorum. Siz de girer misiniz bu işe?" dedi. Bana "Sen yap bu işi" dediler. Enteresan geldi, kabul ettim. Kaptan, Fransa'da Monaco Prensi Rainier'in 30 metrelik teknesini satın almış. MOONEAM adı. Kuğu gibi müthiş bir yelkenli. Teknenin toparlaması, boyanması gibi işleri 1976'ya kadar sürdü. Sonra bir gün beni aradı ve "Ben Fethiye'ye geliyorum. Orada beni karşılar mısın?" dedi. Ben de gittim. Gezdireceğim misafirler Jean-Marie Le Pen ve kızı Marine Le Pen'di. Böyle başladık.

İstanbul'da okurken rehberlik de yapıyordun. Yatçılık onun için ilginç çekmiş olabilir mi?

Belki de. Rehberlik yaparken daha çok Amerikalıları gezdirdim. Kendi Murat 124'ümle iki-üç kişilik grupları gezdiriyordum. Sonra yatçılığa da aynı şekilde çok güzel dostluklar kurdum. Kimleri gezdirmedim ki; Ira von Fürstenberg, Bianca, Mick Jagger, Rudolf Nureyev...

Bodrum'a ne zaman yerleştin?

1976'da. O zamanki İtalyan kız arkadaşım, köpeğimizi de alıp arabayla Bodrum'a geldik. Ailem, İstanbul'daki dostlar, akrabalar herkes şokta. Dedikodu şöyle: "Sinan, parlak bir öğrenciydi. Boğaziçi'ni bitirmiş, şimdi Bodrum'a yerleşmiş, kayıkçı olmuş." O zaman Bodrum köyü gibi bir yer, araba falan yok. Turizm Bürosu var ama İngilizce bilen yok. Ne zaman bir yabancı gelse Turizm Müdürü Emine Hanım, beni çağırıyordu, "Sinan gel adam ne diyor anlamıyoruz" diye.

TURİZM BAKANLARININ DANIŞMANI

Aslında charter'la tekneçiliğe adım attın değil mi?

Sahip olduğum ilk şirket Kavos Yatçılık. Birlikte çalıştığım Fransız'ın



Araminta



Diva



Rosa



Nimir



Olde Salt



Kairos

1992'ye kadar ahşap teknedeki vazgeçmeyen Sinan Özer, kurucusu olduğu Ege Yat'ta 2001'den bu yana Avrupa standartlarında yatlar üretiyor.



yurtdışındaki şirketinin adı da Kavos'tu. Şirketimin ismini tescil ettirmeye gittiğimde "Bu isim Türkçe değil" dediler. Ben de "Olur mu abi ya, bu Kayıkçılık ve Onarım Servisi" diyerek durumu kurtardım. 1978'e kadar böyle devam etti, her şey çok güzeldi. Ama '78'de terör başladı ve işler durdu. İş yaptığım Amerikalı turizm acentesi Poe Travel, "Gel buraya bizim yatçılık departmanının başına geç" dedi. Şirketin sahibi Edgar Allan Poe'nun torunu. Amerika'ya gittim. Yaşadığım şehrin valisi de Bill Clinton. Hatta üç defa evinde misafir oldum. O piyano çalarken biz de arkasında şarkı söylemiştik; fotoğraflarımız da var hatta ama maalesef bulamıyorum. 1980'de Türkiye'ye geri döndüm. Şirketin

adını 1980'de Ege Yatçılık ve Turizm olarak değiştirdim. Charter, imalat, alım satım yapıyoruz. O zamandan bu zamana hâlâ daha yatçılıkla hemen her işi yapıyoruz.

Uzun müddet de hep ahşap tekne yaptın.

Doğru, 1992'ye kadar. Sonra 34 metrelik sac bir gulet yaptım. Bodrumlular dedi ki "Demirden tekne mi olur? Bu kesin batır." Sac tekne imalatına geçince mühendislik ihtiyacı hissettim. O döneme kadar usta tekneyi yapıyor ve bir imal belgesi yazıyor. Liman başkanı da imzayı atıyor ve tekne denize iniyor. Sorumlusu yok. Ben bu teknelerin denize inmesinden önce mühendis kontrolünde imal edilmesi, ►



mühendisin imzasıyla olması gibi maddeleri yönetmeliğe sokturunca bir sürü tekneci bana cephe aldı. “Eski köye yeni adet, napçen mühendisi gari!” Ben, Barlas Küntay’dan itibaren Erkan Mumcu’ya kadar bütün turizm bakanlarının yatçılık danışmanıydım. Yaptığım 45 metrelik sac tekneyi Dubaili bir şeyhe satınca uluslararası hareket başladı ve dışarıda da tanınmaya başladım.

Böylece uluslararası arenaya adımını attın...

Evet, yaptığım GALILEO isimli 50 metrelik tekneyle o yıl dünya klasmanında 100 megayat içinde 27’nci olduk. Arkasından 57 metre

yaptım, MONTIGNE. O da 18’nci oldu. O yıl dünyanın en iyi 10 tersanesinden biri de seçildim. Çok gurur vericiydi aynı zamanda çok da şaşırtıcıydı. Perini Navi, Pendennis gibi dünya devleriyle aynı listedeyiz! 2016’da Dünya Süper Yat Ödüllerinde 30-40 metre arasında finale kaldık. En iyi yedi tekneden biri olduk. Bir yıl sonra “International Yacht & Aviation Awards” diye bir yarışma var, bizim mesleğin Oscar’ı. Orada yaptığım 34 metre tekneyle dünya birincisi oldum. Venedik Cipriani’de papyonlarımızı taktık, sahneye çıkıp ödülümüzü aldık. Ödüllerini fazla ciddiye almıyorum ama hoş bir duygu.

“HOLLANDA'YLA YARIŞIRIZ”

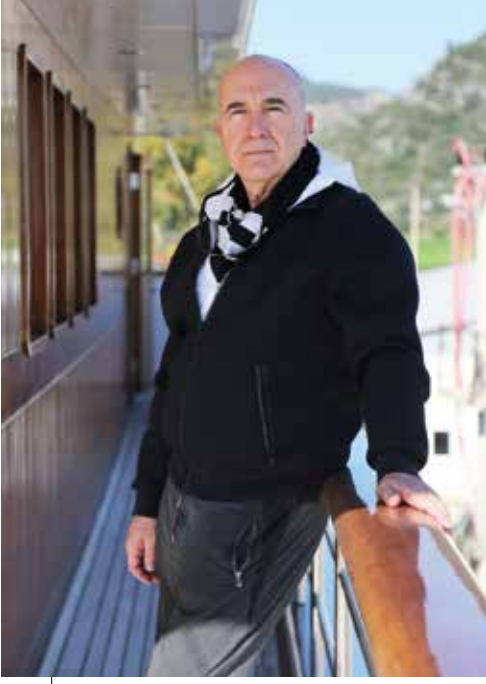
Türkiye’de birçok tersane var ama hepsi sipariş alamıyor. Bunun nedeni nedir?

Türkiye’de bir iş başarılı olmaya başladığı zaman herkes o işi yapmaya kalkar. Bir dönem tanıdığım herkes tekne imalatçısı olmuştu. 2008 krizinde sonra bunlar ayıklandı. Bir de şu var ki, biz ilk tercih değiliz çünkü marka olamıyoruz bir türlü. Marka merakı bütün dünyada var. Ruslar gidiyor metresine 1.5- 2 milyon Euro ödeyip Lürssen’den tekne alıyorlar. O fiyatın yüzde 40’ına aynı kalitede tekneyi ben de yapıyorum. Kullandığımız malzeme farklı değil. Lürssen’in boyasını Türkler yapıyor. İşçilerin çoğu Türk. Kalite konusunda kesinlikle Hollanda’yla yarışırız. Türk mühendisleri birçok yabancı mühendise büyük fark atar. İTÜ ve Yıldız Teknik Üniversitesi mezunları çok çok başarılılar.

Neden biz bu sektörde marka olamadık?

Bunun iki nedeni var: Altyapımızın onlar kadar sağlam olmaması ve devletin bu konuda ciddi bir politikası olmaması. Denizcilik Bakanlığı meselesi 10 yıldır gündemde ama olmadı. Rakamlara da bakalım. Dünyada üretilen megayatların yüzde 40’ını İtalya üretiyor ve 2-2,5 milyar dolar civarında gelir ▶





elde ediyor. Biz yüzde 6'sını üretiyoruz. Metre başına satış fiyatı üzerinden gidersek biz klasmanda bile değiliz. Almanlar, Hollandalılar, İtalyanlar yüksek fiyatla ve yüksek kâr marjlarıyla satabiliyorlar. Bize gelen tekne alıcısı da Türkiye'ye geldim, ucuz olmalı kafasında. 30 metre tekneyi 10 milyona satıyorsa biz 4 milyona satıyoruz. Tekne boyla ölçülür. Mesela Türkiye'de yılda 2000 metre tekne yapılır. Biz bu üretimde her zaman dünyada dördüncü veya

beşinci oluruz. Ama bu üretimin karşılığı İtalya'da 600 bin Euro ise Türkiye'de 200 bin Euro'dur. Türkiye de karşılığını alamıyorsunuz. Yani biz iyi tekne yapıyoruz ama maalesef pazarın ucuzuyuz. Biz bu işin Çin'iyiz ve bu imajdan hızlıca kurtulmamız lazım.

Sipariş üzerine tekne yapıyorsun değil mi?

Tabii, tabii. Varlıklı insanların son oyuncuğu uçak değil, yattır. Zaten birçoğunun uçağı var ama uçak bir ulaşım aracıdır. Uçakla A noktasında B noktasına hızlıca gidersen. Yat ise onların son keyfi. Mesela Suudi Arabistanlı bir müşteri dedi ki benim odam 18 derece olsun. İki jeneratörle Bodrum'un elektriginden fazla elektrik üretiyorum ben şimdi onun için. 18 dereceyi Kızıldeniz'de istiyor. Dışarıda hava 50 derece. Teknolojik mühendislik devreye giriyor pek çok hususta da. Başka bir müşterim teknesinin üst kısmını Alman tankı gibi istedi. Bir tanesi de bütün direğini mavi ışıkla bezemek istedi. Gece ışıkları bir açıyorsun, denizde tuhaf bir ışık kümesi. Terzisin sonuçta, bir yere kadar direnebiliyorsun. Ama altında senin imzan oluyor.

"BİR SADUN BORO GİBİ OLAMAM"

Bir teknenin yapımı ne kadar sürüyor?

16 ayda biten de var, üç yılda biten de. Şu anda iki tane hangarım var. Bir tanesinde en fazla 75 metreye kadar, diğerinde de 40 metreye kadar tekne yapabiliyorum. Aynı anda 30 metre civarında dört tekne yapabiliyim.

Yaptığın tekneyi denize indirirken ne hissediyorsun?

Tekne yapmayı seviyorum. Yaptığım her tekne denize inerken gözlerim yaşarır, kızını evlendiren bir baba gibi. Ve tekne inerken etrafımda kimseyi istemem. Giderim uzak bir köşeye, tek başıma dururum. Büyük emek vererek yarattığın bir şeyden ayrılmak çok hüzün verici.

Ali Şen gibi sen de gulet seviyorsun. Tekneyle dünyayı dolaşmak ister misin?

Evet, 18 metre benim guletim. Tekne sahibi olmak denizde yaşamı seçmektir. Mesela Ali Şen'in hayat biçimidir. Evinin arazisi 140 dönüm, evi neredeyse 3 dönüm ama Ali Şen teknesinde yaşıyor.

Dünyayı dolaşmayı istemem, çok meşakkatli bir iş. Rahmi Bey de dünyayı dolaşacağım diye çıktı yola ama daha çok uçakla gidip limanlarda parti verdi. Beni de çağırmadı, sitemim var! Ben bir Sadun Boro gibi olamam mesela. O çok değişik bir ruh. Rahmet istedi Sadun Ağabeyim.

66 METRELİK AMİRAL GEMİSİ

Üç tarafı denizlerle çevrili bu ülke tekneçiliğe ne kadar açık?

Denizle pek ilişkimiz yok. Denizci milletler Yunanlar ve Finikeliler ilk çağda ortaya çıkıyorlar ve bütün Akdeniz ticaret yollarını ellerinde tutuyorlar. Norveç'in nüfusu 4 milyon, tekne sayısı 2 milyon. Kaç kişiye bir tekne düştüğünü hesaplayın. Son hatırladığım istatistiğe göre Türkiye'deki rakam 20 bin. Bugün 30-40 bin belki olmuştur.

Biraz da yelkenlilerden, denizci tasarımlarından söz edelim mi?

Dünyada ses getiren üç büyük yelkenli yaptım. Üçü de üç direkli, klasik, görüntü ve stil olarak guletten ilhamla geliştirilmiş tekneler. Bu teknelerden biriyle ilgili bir anımı paylaşayım. 57 metrelik tekneyi yaptık, teslim ettik. Tekne ve sahibi Güney Fransa civarlarında geziyorlar. Biz de asistanım Nihan'la birlikte Cannes Boat Show'dayız. Bir

marinadan ötekine tekneyle gidiyoruz.

Etrafımızda 30-40 tane Japon turist var. Tamamen tesadüf olarak bizim 57 metre tekne marinaya giriş yapmaya başladı. Bütün Japonlar ayağa kalktı, çok heyecanlandılar, hemen çekim yapmaya başladılar. Ben de heyecanlandım.

Herkes yerine oturunca "Bu tekneyi ben yaptım" dedim. Hepsi soğuk soğuk suratına baktılar, "Hadi oradan, o tekneyi sen yaptıysan bu sandalda ne

arıyorsun?" der gibi. Çok hoş bir duygu, Cannes'a kocaman bir tekne geliyor ve onu sen yapmışsın.

Şimdilerde nasıl bir tekneyle uğraşıyorsun?

66 metre bir motoryat yapıyorum. Bu, bizim en büyük motoryat denememiz. Bugüne dek 34 metrenin üzerinde motoryat yapmadık. Bununla dünya megayat sektörüne tam olarak imzamızı atmış olacağız. Biz buradayız, biz de sizin kadar iyi tekne yapıyoruz diyeceğiz. Bu tekneyi Monaco Fuarı'nda Lürssen'in yanına koyup "Bakın bakalım, ne hata görüyorsunuz?" demek istiyorum. Bu büyük bir motivasyon. ❁

"Yaptığım her tekne denize inerken gözlerim yaşarır, kızını evlendiren bir baba gibi. Ve tekne inerken etrafımda kimseyi istemem."



Sinan Özer'in şimdilerde yapımı için uğraştığı, 66 metrelik motoryat.