

T.C.
BAŞKENT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
GASTRONOMİ VE MUTFAK SANATLARI ANABİLİM DALI
GASTRONOMİ VE MUTFAK SANATLARI TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

YAT ŞEFLERİNİN SEKTÖRDE KARŞILAŞTIĞI ZORLUKLARIN BELİRLENMESİ
VE YAT ŞEFLİĞİNE İLİŞKİN FARKLI EĞİTİM MODELLERİNİN
OLUŞTURULMASI

HAZIRLAYAN

MELİH UYSAL

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TEZ DANIŞMANI

PROF. DR. İSMAIL TOKMAK

ANKARA 2023

BAŞKENT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
YÜKSEK LİSANS ORJİNALLİK RAPORU

Tarih: 01 / 06 / 2023

Öğrencinin Adı, Soyadı: Melih UYSAL

Öğrencinin Numarası: 22110494

Anabilim Dalı: Gastronomi ve Mutfak Sanatları Ana Bilim Dalı

Programı: Gastronomi ve Mutfak Sanatları Tezli Yüksek Lisans Programı

Danışmanın Unvanı/Adı, Soyadı: Prof. Dr. İsmail TOKMAK

Tez Başlığı: Yat Şeflerinin Sektörde Karşılaştığı Zorlukların Belirlenmesi ve Yat Şefliğine İlişkin Farklı Eğitim Modellerinin Oluşturulması

Yukarıda başlığı belirtilen Yüksek Lisans tez çalışmamın; Giriş, Ana Bölümler ve Sonuç Bölümünden oluşan, toplam **85** sayfalık kısmına ilişkin, **29/05/2023** tarihinde şahsım/tez danışmanım tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orijinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı **%6**'dır. Uygulanan filtrelemeler:

1.Kaynakça hariç

2.Alıntılar hariç

3.Beş (5) kelimedenden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

“Başkent Üniversitesi Enstitüleri Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Usul ve Esaslarını” inceledim ve bu uygulama esaslarında belirtilen azami benzerlik oranlarına tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Öğrenci İmzası:

ONAY

Tarih: 01 / 06 / 2023

Öğrenci Danışmanı Prof. Dr. İsmail Tokmak

İmza:

TEŞEKKÜR

Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Gastronomi ve Mutfak Sanatları Anabilim Dalı Başkanlığı altında yürüttüğüm tez çalışmamda desteklerini esirgemeyen tüm hocalarıma, danışmanım Sayın Prof. Dr. İsmail TOKMAK'a, bizleri Göcek'te ağırlayarak çalışmamızın geliştirilmesine olanak sağlayan Tüm Yat İşletmecileri, Yatırımcıları, Broker ve Acenteleri Derneği yönetimine, çalışmamıza katılarak bizleri sabırla dinleyen ve çalışmamızın ilerlemesine katkı sunan tüm katılımcılara teşekkürlerimi sunuyorum.

Akabinde lisans eğitimden bu yana dostluğumuzun her geçen gün daha da anlam kazandığı, yüksek lisans döneminde desteğini esirgemeyen dostum Öğr. Gör. Arda Er'e ve eğitimim için gecesini gündüzüne katan aileme de sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum. Bir sonun yeni bir başlangıca vesile olacağını biliyor, bunun için de çalışmalarına devam edeceğimi ifade etmek istiyorum. Eğitimim boyunca nice dostluklar, nice destekler gördüm. Bu gördüğüm destek ve hissiyatı benim için çok özel olan dostlukların gelecekte de daha da büyümesi için elimden gelenin fazlasını yapacağım.

Biliyor ve inanıyorum ki eğitim insanın ve geleceğinin kaderini olduğundan farklı bir boyuta taşımasını sağlayan en önemli konudur. Eğitimin olması bizlere geçmişten bu yana neler ile karşılaşıldığını göstermiştir ki bugünden itibaren de göstermeye devam edecektir. Bu sebeple bir kez daha eğitimime katkı sağlayan her bir bireyin ellerinden ve gözlerinden öpüyor, saygılarımı sunuyorum.

Eğitimli bireylerin geleceğe yön vermesi ve ülkemize katkı sunması dileğiyle...

ÖZET

Melih UYSAL, Yat Şeflerinin Sektörde Karşılaştığı Zorlukların Belirlenmesi ve Farklı Eğitim Modellerinin Oluşturulması. Başkent Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gastronomi ve Mutfak Sanatları Ana Bilim Dalı, Gastronomi ve Mutfak Sanatları Tezli Yüksek Lisans Programı, 2023

Yat turizmi ülkemizin turizm gelirlerine önemli katkılar sunan bir turizm çeşididir. Deniz turizmi altında yer alan yatçılık faaliyetleri ülkemizin girintili-çıkıntılı yapısı bakımından popüler hale gelmiştir. Dünya genelinde farklı olgular üzerinde oluşumunu gerçekleştiren yat turizmi ülkemizde ise son 20 yıldır popülerliğini ve gelişimini gerçekleştirmektedir. Yat turizmi sektörü içerisinde yer alan ve faaliyetlerini gerçekleştiren personelin bu sektör içerisinde yaşadığı sorunların ve beklentilerin belirlenmesi, aynı zamanda bu personelin istihdamının farklı eğitim modelleri uygulanarak sağlanması amacıyla bu çalışmanın gerçekleştirilmesi düşünülmüştür. Yat turizmi sektörü içerisinde yer alan yat şeflerinin sektörde karşılaştığı zorlukların belirlenmesi ve mevcut personelin donanımının artırılması ile birlikte işe yeni girecek personelin eğitimi bireylerden oluşması adına farklı eğitim modellerinin ortaya koyulması amacıyla araştırma üç aşamalı olacak şekilde tasarlanmıştır.

Araştırmanın birinci bölümünde Muğla İli Bodrum İlçesi sınırları içerisinde fiili olarak çalışmakta olan yat şeflerinin bu sektör içerisinde karşılaştığı zorlukların ifade edilmesi ve farklı eğitim modelleri oluşturulması aşamasında hangi konuların ön plana çıkartılması gerekliliğini aktarması amacıyla yarı-yapılandırılmış görüşme formu 18 farklı katılımcıya uygulanmıştır. Elde edilen bulgular ışığında Başkent Üniversitesi Gastronomi ve Mutfak Sanatları öğretim elemanları ile odak-grup görüşmesi gerçekleştirilerek yat şefliği eğitiminin gerekli olup olmadığı, süresi ve içeriği sorularına cevap alınması beklenmiştir. Araştırmanın üçüncü ve son bölümünde ise Tüm Yat İşletmecileri, Yatırımcıları, Broker ve Acente Derneği tarafından 4-9 Mayıs 2023 tarihlerinde Göcek'te düzenlenen "4th TYBA Yacht Charter Show" organizasyonuna katılarak araştırmanın birinci ve ikinci bölümünde elde edilen verilerin geçerliliği ve güvenilirliğini artırmak amacıyla yapılandırılmamış görüşme formu 13 kişiye uygulanmıştır.

Araştırmanın üç bölümünde elde edilen bulgular ışığında yat şeflerinin özellikle dar alanda çalışma, uzun mesai saatleri, personel eksikliği ve mevcut personelin donanım yetersizliği konuları üzerinde daha çok durduğu gözlemlenirken yat kaptanlarının ve brokerların da bu görüşleri destekler nitelikte ifadelerine ulaşılmıştır. Eğitim konusunda gerek yat şeflerinin gerekse kaptan ve brokerların personelin kişisel donanımının bazı konularda yetersiz kaldığı görüşü eğitim modellerinin oluşmasında katkı sağlamıştır. Odak-grup görüşmesinde yat şefi eğitiminin olması gerekliliği ve bu eğitimin farklı kesimlere hitap edecek şekillerde uygulanmasına ulaşılmıştır ki yat şeflerinin de bu konuda kısa süren eğitim modellerine daha fazla katılım göstereceği ifadelerle aktarılmıştır. Elde edilen bulgulardan hareketle kısa, orta ve uzun dönem olacak şekillerde her kesime hitap edecek eğitim modelleri oluşturularak sektör içerisinde çalışmakta olan yat şeflerinin deneyimine bağlı olarak iki ayrı eğitim modeli, sektöre yeni giriş yapmak isteyen bireyler içinde bir eğitim modeli oluşturulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Turizm, deniz turizmi, eğitim, yatçılık faaliyetleri, yat şefi

ABSTRACT

Melih UYSAL, Determining the Challenges that Yacht Chefs Encounter in the Sector and Creating Different Training Models. Başkent University, Institute of Social Sciences, Department of Gastronomy and Culinary Arts, Gastronomy and Culinary Arts Master’s Degree with Thesis, 2023

Yacht tourism is a type of tourism that contributes significantly to the tourism revenues of our country. Yachting activities under sea tourism have become popular in terms of the recessed-protruding structure of our country. Yacht tourism, which has been formed on different phenomena throughout the world, has been gaining popularity and development in our country for the last 20 years. This study is intended to be carried out in order to determine the problems and expectations of the personnel in the yacht tourism sector and carry out their activities in this sector, as well as to ensure the employment of these personnel by applying different training models. The research has progressed in three stages in order to identify the difficulties faced by the yacht chefs in the yacht tourism sector and to increase the equipment of the existing personnel, and to reveal different training models in order to make sure that the new personnel to be recruited are educated individuals.

In the first part of the research, a semi-structured interview form was applied to 18 different participants in order to express the difficulties faced by yacht chiefs who are actually working within the borders of Bodrum District of Muğla Province and to convey which subjects should be highlighted in the process of creating different training models. In the light of the findings, a focus-group discussion was held with Başkent University Gastronomy and Culinary Arts instructors and it was expected to receive answers to the questions of whether yacht chef training is necessary, its duration and content. In the third and last part of the research, we participated in the “4th TYBA Yacht Charter Show” organized by All Yacht Managers, Investors, Brokers and Agents Association (TYBA Yachting and Brokers Association) in G6cek on May 4-9, 2023 and was structured in order to increase the validity and reliability of the data obtained in the first and second parts of the research. The interview form was applied to 13 people.

In the light of the findings obtained in the three parts of the research, it was observed that yacht masters focused more on working in narrow spaces, long working hours, lack of personnel and inadequate individual competence of the personnel, while the statements of yacht captains and brokers supporting these views were reached. The opinion that the personal equipment of the personnel of both yacht chiefs and captains and brokers in terms of training is insufficient in some matters has contributed to the formation of training models. In the focus-group meeting, it was stated that yacht chef training should be required and that this training should be implemented in ways that would appeal to different segments, and that yacht chefs would also participate more in short-term training models on this subject. Based on the findings obtained, training models that will appeal to all segments in short, medium and long-term forms have been created and two different training models have been created depending on the experience of yacht chefs working in the sector, and a training model for individuals who want to enter the sector.

Keywords: Tourism, marine tourism, education, yachting activities, yacht chefs

İÇİNDEKİLER

TEŞEKKÜR.....	i
ÖZET	ii
ABSTRACT	iii
İÇİNDEKİLER.....	iv
TABLolar LİSTESİ.....	vii
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	viii
SİMGELER VE KISALTMALAR LİSTESİ	ix
1. GİRİŞ.....	1
1.1. Araştırmanın Amacı.....	2
1.2. Araştırmanın Kapsamı	2
1.3. Araştırmanın Önemi	3
1.4. Araştırmanın Problemi.....	3
1.5. Araştırmanın Sınırlılıkları.....	4
2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE	5
2.1. Yat Turizmi Kavramı	5
2.1.1. Yat turizmi olgusunun tarihsel gelişimi	5
2.1.2. Dünya’da yat turizminin yeri.....	6
2.1.3. Türkiye’de yat turizminin yeri.....	7
2.2. Deniz Turizminin Sürdürülebilirliği.....	14
2.3. Yat Turizminde Temel Kavramlar	15
2.2.1. Yat kavramı	15
2.2.1.1. Yat türleri.....	16
2.2.2. Yat limanı (Marina) kavramı	18
2.2.2.1. Yat yaşama yeri	18
2.2.2.2. Tali yat limanı.....	19
2.2.2.3. Ana yat limanı.....	19
2.2.2.4. Yat çekek yeri	20
2.2.3. Deniz turizmi tesisleri yatırım ve işletmeleri	20
2.2.4. Yatçılık bölgesi.....	21
2.4. Yat Turizmi ile İlgili Sektörler	21
2.5. Yatlarda İç Mekân ve Mutfak Tasarımı	22
2.5.1. Yatlarda örnek mutfak tasarım planlarının incelenmesi.....	25
2.6. Yatlarda Misafirlere Verilen Hizmetler	28
2.6.1 Yatlarda verilen yiyecek-içecek hizmetleri ve hizmetin planlanması.....	28
2.7. Yat Aşçılığı Üzerine Yapılan Çalışmalar	29
2.8. Türkiye’de ve KKTC’de Bulunan Yat Aşçılığı/Şefliği Ön Lisans Programları	30

2.8.1 Piri Reis Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu Gemi Aşçılığı Programı.....	30
2.9. Türkiye’de Bulunan Yat Aşçılığı/Şefliği Kurs Programları.....	32
2.9.1 İstanbul Büyükşehir Belediyesi İSMEK yat ve gemi aşçılığı kurs programı.....	32
2.9.2. Mutfak Sanatları Akademisi profesyonel süperyat şefliği kurs programı.....	32
2.9.3. Yakut mutfak akademisi yat mutfağı aşçılığı kurs programı	33
2.9.4. Pusula denizcilik gemi aşçısı kurs programı.....	33
2.9.5. Atılım denizcilik gemi aşçısı kurs programı.....	34
2.10. Gemiadamı Cüzdanı Alınma Süreci ve Eğitim Kurumlarının Yetkisi.....	34
2.11. Yat Aşçılığı/Şefliği Eğitimi Üzerine Yapılan Çalışmalar	35
3. YÖNTEM.....	36
3.1. Araştırmanın Modeli.....	36
3.2. Araştırmanın Evren ve Örneklemi	37
3.3. Araştırmanın Veri Toplama ve Değerlendirme Tekniği.....	38
3.4. Araştırmanın Geçerliliği ve Güvenilirliği.....	43
4. BULGULAR	47
4.1. Katılımcıların Demografik Özelliklerine Ait Bulgular	47
4.2. Yat Şeflerinin Yatlarda Üstlendiği Görevlere İlişkin Bulgular.....	46
4.3. Yat Şeflerinin Mutfak Dizaynı ve Mimarisinin Yeterliliğini Değerlendirmesine İlişkin Bulgular	47
4.4. Yat Şeflerinin Yatlarda Depolama ve Stok Kontrolü Üzerine Gerçekleştirdiği Çalışmalara İlişkin Bulgular	49
4.5. Yat Şeflerinin Yatlarda Atık Yönetimi Üzerine Gerçekleştirdiği Çalışmalara İlişkin Bulgular	51
4.6. Yat Şeflerinin Çalıştıkları Yatlarda Karşılaştıkları Sorunlara İlişkin Bulgular.....	52
4.7. Yat Şeflerinin Farklı Tip Bandıralı Yatlarda Çalışmasına İlişkin Bulgular	55
4.8. Yat Şeflerinin İlgili Bölümlerden Mezun Kişilerle Çalışmasına İlişkin Bulgular	58
4.9. Yat Şeflerinin Yat Şefliği Üzerine Farklı Eğitim Modeli Oluşturulmasına Yönelik Sunduğu Katkılarına İlişkin Bulgular	60
4.10. Öğretim Elemanlarının Yat Aşçılığı/Şefliği Eğitiminin Gerekliliğine İlişkin Bulguları ..	63
4.11. Öğretim Elemanlarının Yat Aşçılığı/Şefliği Eğitiminin Düzeyine İlişkin Bulguları	64
4.12. Öğretim Elemanlarının Yat Aşçılığı/Şefliği Eğitiminin İçeriğine İlişkin Bulguları	66
4.13. Öğretim Elemanlarının Yat Aşçılığı/Şefliği Eğitiminin Süresine İlişkin Bulguları.....	68
4.14. Yat Şeflerinin Karşılaştığı Zorluklara İlişkin Bulguları.....	70
4.15. Yatlara Hizmet Veren Brokerların Yat Hizmetinin Nasıl Olması Gerektiğine İlişkin Bulguları.....	72
4.16. Yat Kaptanlarının İşe Alım ve İş Sürecinde Yat Şefleri Özelinde Yaşadığı Sorunlara ve Yat Şefi İhtiyacına İlişkin Bulguları	73
5. SONUÇ VE TARTIŞMA	76
5.1. Yat Şeflerinin Sektörde Karşılaştığı Zorluklara İlişkin Sonuçlar	76

5.2. Yat Şefliği Eğitimine İlişkin Sonuçlar	79
5.3. Yat Şefliği Üzerine Farklı Eğitim Modelleri	82
KAYNAKLAR.....	86

EKLER

EK-1. Etik Kurul Onay Formu

EK-2. Görüşme Formu

EK-3. Yat Şeflerinin Eğitim Modeli Hususunda Sunduğu Katkılar

EK-4. Ziyarete Açılan Katılımcı Yatlara Ait Tanımlayıcı Bilgiler

TABLolar LİSTESİ

Sayfa

Tablo 2. 1 Ülkemiz Sınırları İçerisinde Yer Alan Turizm İşletmesi Belgeli Yat Limanları	12
Tablo 2. 2 Ülkemiz Sınırları İçerisinde Yer Alan Turizm İşletmesi Belgeli Yat Çekmek Yerleri.....	13
Tablo 2. 3 Ülkemiz Sınırları İçerisinde Yer Alan Turizm Yatırımı Belgeli Yat Çekmek Yerleri	13
Tablo 2. 4 Ülkemizde Üretimi Gerçekleştirilen Türk Yatları	17
Tablo 2. 5 Yat Yanaşma Yeri Örneği (Mandalya Yat Yanaşma).....	18
Tablo 2. 6 Tali Yat Limanı Örneği (Ataköy Yat Limanı)	19
Tablo 2. 7 Ana Yat Limanı Örneği (Setur Kuşadası Yat Limanı).....	19
Tablo 2. 8 Yat Çekmek Yeri Örneği (Göcek Yat Çekmek Yeri)	20
Tablo 2. 9 Yat Turizmiyle İlgili Sektörler ve Arzın Yönü	22
Tablo 2. 10 Yatlarda İç Tasarım Aşamaları Döngüsü	23
Tablo 2. 11 Yelkenli ve Motorlu Yatlarda Bulunan Kuzinelerin Örnek Çalışmaları.....	24
Tablo 2. 12 Kapaklı Evye Tasarım Örnekleri	25
Tablo 2. 13 Gemi Aşçılığı Programı Ders Listesi	31
Tablo 2. 14 Mutfak Sanatları Akademisi (MSA) Profesyonel Süperyat Şefliği Eğitim İçeriği	33
Tablo 4. 1 Araştırmanın Birinci Bölümünde Yer Alan Katılımcılara İlişkin Bulgular	45
Tablo 4. 2 Yat Şeflerinin Karşılaştığı Benzer ve Farklı Sorunlar	52
Tablo 4. 3 Eğitim Modeli Oluşturulmasında Sunulan Katkıları	60
Tablo 4. 4 Öğretim Elemanlarının Demografik Özelliklerine İlişkin Bulgular.....	62
Tablo 4. 5 Farklı Görevlerdeki Katılımcılara Ait Demografik Özellikler	69
Tablo 4. 6 Ziyarete Açılan Katılımcı Yatlara Ait Tanımlayıcı Bilgiler	101
Tablo 5. 1 Eğitim Modelinde Olması Gereken Konu Başlıkları	79
Tablo 5. 2 Kısa Dönem Yat Şefliği Eğitimi	82
Tablo 5. 3 Orta Dönem Yat Şefliği Eğitimi	83
Tablo 5. 4 Uzun Dönem Yat Şefliği Eğitimi	84

ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa

Şekil 2. 1 2019-2022 Yıllarında Genel Turizm ve Deniz Turizmi Geliri Düzeyleri (Milyar \$) 9	9
Şekil 2. 2 Ülkemiz Limanlarına Sarı Bayraklı (Ticari + Özel) Yatlarla Beraber Gelen Turist ve Mürettebatın Yıllara Göre Dağılımı.....	9
Şekil 2. 3 Ülkemiz Limanlarına Gelen Sarı Bayraklı (Ticari + Özel) Yatların Aylara Göre Dağılımı (2020 Yılı).....	10
Şekil 2. 4 Ülkemiz Limanlarına Gelen Sarı Bayraklı (Ticari + Özel) Yatların Aylara Göre Dağılımı (2021 Yılı).....	11
Şekil 2. 5 Hallberg Rassy 40'ın İç Tasarım Planı ve Kuzine Bölümü.....	26
Şekil 2. 6 Dufour 460'ın İç Tasarım Planı ve Kuzine Bölümü.....	26
Şekil 2. 7 Bavaria Nautitech Open 40'ın İç Tasarım Planı ve Kuzine Bölümü.....	27
Şekil 2. 8 Helia 44'ün İç Tasarım Planı ve Kuzine Bölümü.....	28
Şekil 3. 1 Katılımcı Sayısı ve Katılımcılara Yöneltilen Soru Tipi ve Sayısı	40

SİMGELER VE KISALTMALAR LİSTESİ

Tezde kullanılan simge ve kısaltmaların listesi aşağıda listelenmektedir.

DTO : Deniz Ticaret Odası

TUYED : Turizm Yazarları ve Gazetecileri Derneği

GT : Gros Tonaj

STCW : Standards of Training Certification and Watchkeeping

MSA : Mutfak Sanatları Akademisi

TYBA : Tüm Yat İşletmecileri, Yatırımcıları, Brokerları ve Acenteleri Derneği

1. GİRİŞ

Turizm sektörünün altında yer alan ve farklı seçenekleri ile ortaya çıkmış olan deniz turizmi geçmişten günümüze gelen noktada popülerliğini artırarak turizm sektörüne ivme kazandıran bir sektör olmuştur. Çeşitli kurum ve kuruluşların desteği ile turizm sektörü içerisinde büyüyen deniz turizmi özellikle “Yat Turizmi” ve “Kruvaziyer Turizmi” olarak iki ana başlık altında insanların değerlendirdiği bir sektör olmakla birlikte ulusal ve uluslararası seviyelerde düzenlenen organizasyonlar ile birlikte tanıtılmaktadır.

Ülkemizin Ege ve Akdeniz kıyılarındaki koyları yerli ve yabancı turistin ilgisini çekmekle birlikte kıyılarla iç içe pozisyonda bulunan Antik Kentler de ziyaret edilmektedir. Bu durum beraberinde deniz turizminin de varlığını oluşturmaktadır. Özellikle Ege kıyıları ülkemizin en uzun kıyısı olarak bilinmekte olup girintili çıkıntılı olmasından kaynaklı bu çanakta bulunan koylar da ziyaretçilerin deniz turizmi altında yer alan yat turizmini sürdürülebilir kılmasını sağlamaktadır.

Dünya genelinde yatçılık ve yat turizmi sektörü özellikle Akdeniz çanağı içerisinde yer alan bölgelerde popülerliğini artırmaktadır. İtalya, Fransa ve İspanya rotaları üzerinden komşu ülke Yunanistan’a uğrayan yat ve gemiler ülkemizdeki gelişimden kaynaklı olarak en uzun kıyıya sahip olan Muğla bölgesindeki yerleşim yerlerine de giriş yaparak sektörün gelişimine katkı sunmaktadırlar.

Ülkemiz denizcilik sektörü içerisinde önemli bir cazibe noktası olmakla birlikte yatçılık ve yatçılar tarafından da tercih edilme olasılığı oldukça yüksek kıyılara sahiptir ki Ege ve Akdeniz çanağı içerisinde yer alan Muğla, Fethiye, Bodrum, Marmaris, Göcek, Kaş, Kalkan gibi lokasyonlar yatçılık faaliyetleri açısından da denizcilik sektörü açısından da tercih edilen bölgelerdir.

Modern yatçılık kavramı ülkemizde son 20 yıl içerisinde yaygınlaşarak gelişimine devam etmektedir. Özellikle yatçılık ve yatçılar tarafından tercih edilen bölgelerde bulunan bağlama kapasitelerinin son 10 yıl içerisinde artırılması ile birlikte yat turizminden elde edilen gelirin de arttığı ifade edilebilir. Bu durum ülkemizin turizm gelirleri açısından sınıflandırma yapıldığında da gözle görülebilecek niteliktedir. Yat turizminin ülkemizde gelişiminden kaynaklı olarak sektör içerisinde çalışan personelin sorunları ve beklentileri, personelin istihdamı ve donanımı bakımından bir süreç izlenmesi amacıyla çalışmanın amacı, kapsamı, önemi ve sınırlılıkları aşağıda aktarılmaktadır.

1.1. Araştırmanın Amacı

Bu araştırma, yatçılık hizmetleri içerisinde yer alan yat şeflerinin hizmetlerini gerçekleştirdikleri süreçte karşılaştığı zorlukların ve beklentilerin belirlenmesi ve yat şefliği konusunda farklı eğitim modellerinin oluşturulması amacını gütmektedir. Bunun yanı sıra araştırmada gelecekte sektör içerisinde yer alacak bireylere olumlu etkiler sağlayacak eğitimlerin neler olduğunun da saptanmasını amaçlamaktadır. Bireylerin eğitim alma konusunda ortaya atılan fikirlerin farklı eğitim modellerinin de oluşmasında katkı sağlayacak bir alt yapıyı oluşturacağı ve uzun yıllar boyunca sektörde fiili olarak çalışmakta olan yat şeflerinden de yararlanılarak gerçekleştirilecek olan saha çalışmasının konunun birinci muhataplarıyla görüşülmesi dolayısıyla sektörde karşılaşılan zorlukların tespitinde etkin bir rol oynayacağı düşünülmektedir.

1.2. Araştırmanın Kapsamı

Araştırmada yat mutfaklarında çalışmakta olan yat şeflerinin sektör içerisinde gösterdikleri hizmet sırasında karşılaştıkları zorlukların ve beklentilerin belirlenmesi, bununla birlikte sektör temsilcilerinin ve farklı kurum/kuruluşlarda yat şefliği eğitimi almış ve fiili olarak yat şefliği mesleğini icra eden bireylerin deneyimlerinden yola çıkarak farklı eğitim modellerinin oluşturulmasını konu edinen bir çalışmadır. Konunun içeriğine bağlı olarak ülkemizde bulunan yat limanları arasında popülaritesi yüksek olduğu düşünülen Bodrum Yat Limanında hizmet veren yat şefleri, 05-09 Mayıs 2023 tarihleri arasında Göcek/Fethiye’de TYBA tarafından düzenlenen “4.TYBA Yat Charter Show” etkinliğine katılan yatlarda görevli yat şefleri, yat brokerleri*, yat sahipleri ile özel eğitim kuruluşlarında yat şefliği konusunda eğitim alan, yatçılık hizmetleri sektöründe yönetici konumunda bulunan bireyler araştırmaya dâhil edilmiştir. Ayrıca eğitim modellerinin ve eğitim içeriğinin oluşturulması sürecinde gastronomi ve mutfak sanatları alanında çalışan akademisyenlerin de görüşlerine başvurulmuştur. Çalışma kapsamında yat şeflerinin sektörde karşılaştığı zorlukların ve beklentilerin neler olduğunun belirlenmesi ve bu konuda farklı eğitim modelleri oluşturulması durumunda hangi durum ve konuların üzerinde durulması gerektiği hususlarında cevaplar aranmıştır.

* Yat sahipleri adına yatları dönem içerisinde müşterilere pazarlayan, gerekli sözleşme ve anlaşmaları yapan kişi/kuruluşlar.

1.3. Araştırmanın Önemi

Yat şefliği konusunda gerek ulusal gerekse uluslararası yazında yapılan araştırmada bilimsel araştırma sayısının son derece sınırlı olduğu görülmüştür. Bunun yanı sıra sektör temsilcileri ile yapılan ön görüşmelerde sektörde işgücü devir oranının çok yüksek olduğu, açılış mesleğinin bu spesifik alanında eğitim alanlarının sınırlı olduğu, buna karşılık eğitilmiş personel ihtiyacının çok fazla olduğu ve turizm sektörünün gelişmesine bağlı olarak da bu ihtiyacın giderek arttığı ifade edilmiştir. Bu tespitler ışığında bu çalışma ile yatçılık hizmeti içerisinde mesleğini icra eden yat şeflerinin iş yüklerinin belirlenmesi, iş yüklerinden doğan zorluk ve beklentilerinin ortaya konulması, bu sektör içerisinde bulunmak isteyen bireylerin karşılaşacağı durum ve olayların belirlenmesi, bu konuda eğitim almak isteyen bireylerin hangi eğitimleri alması gerektiğinin planlanması, eğitim alıp fiili olarak mesleği icra eden bireylerin hangi konularda yeterli olup olmadığının görülmesi ve elde edilen bulgular ışığında sektör temsilcilerinin deneyimleri ile birleştirilerek farklı eğitim modellerinin alt yapısının oluşturulması konularına katkı sağlanması hedeflenmiştir. Bu kapsamda çalışmanın sonuçlarının öncelikle alan yazına katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Bunun yanı sıra sektörün talepleri de dikkate alındığında elde edilen bulgulara bağlı olarak oluşturulan eğitim modellerinin hayata geçirilmesi durumunda sektöre de önemli kazanımlarının olacağı değerlendirilmektedir.

1.4. Araştırmanın Problemi

Araştırma soruları çalışmanın olgusunu vurgulayan ve araştırmacının bu konuda ne bilmek istediğini belirten bütüncül cümlelerdir. Bu sorular çalışmanın amacını gösteren ve araştırmacının ne öğrenmek istediğini tanımlayan sorular olduğundan dolayı net, odaklı ve özgül olmalıdır (Sığı, 2021, s.107). Bu kapsamda araştırma soruları betimsel ve yordama soruları örneklerine uygun olarak oluşturulmuştur.

1. Yat şeflerinin sektörde karşılaştığı zorluklar var mıdır?
 - 1.a. Yat şeflerinin sektörde karşılaştığı zorluklar nedir/nelerdir?
2. Sektöre yeni girmiş yat şeflerinin eksik ve yeterli olduğu düşünülen yönleri var mıdır?
 - 2.a. Sektöre yeni girmiş yat şeflerinin eksik olduğu yönleri nedir/nelerdir?
 - 2.b. Sektöre yeni girmiş yat şeflerinin yeterli olduğu yönleri nedir/nelerdir?

3. Yat Şefliği eğitimi almış kişilerin aldıkları eğitimi yeterli bulma seviyesi ne dőzeydedir?
4. Yat Şefliği özelinde eğitim modeli oluşturulsa hangi eğitimlerin verilmesi gerekmektedir?

1.5. Araştırmanın Sınırlılıkları

Araştırmanın birinci aşamasında Bodrum Yat Limanı'nda bulunan yat Şefleri ile 18.05.2022 – 18.12.2022 tarihleri arasında gőrőŐőlmüŐtő. Araştırmanın ikinci aşamasında gastronomi ve mutfak sanatları alanında çalışan akademisyenlerle eğitim içeriği ve modelleri konusunda 02.02.2023 odak grup gőrőŐmeleri yapılmıştır. Őőncő aşamasında ise 4. TYBA Yat Show organizasyonuna katılan yat Şefleri, yat brokerleri ve yat sahipleri ile 08-09 Mayıs 2023 tarihlerinde gőrőŐmeler yapılmıştır.

Araştırma kapsamında evrenin tamamına ulaŐamamak araştırmanın sınırlılığı olarak kabul edilebilir. Evren olarak belirlenen alana ve araştırma birimlerinin tamamına ulaşmak imkőnsőz olup, bu zaman ve maddiyat yőnőnden bőyők kayıplara sebebiyet vermektedir. Bu durum pozitivist epistemolojide tőmevarımsal çıkarımları, yani genellemeleri, "hipotetik/farazi/varsayımsal" önerimler haline getirecektir (Sığrı, 2021, s.116). Bu kapsamda araştırma öncelikle her aşamasında ulaşılan őrneklemele sınırlı kabul edilmektedir.

Araştırmanın ikinci sınırlılığı ise araştırmanın her aşamasında fiili olarak veri toplanan tarih aralığıdır.

Turizm sezonunun yoğun olduğu zaman dilimlerinde yat Şeflerinin mesaisinin de çok yoğun olması sebebiyle gőrőŐmeler sezon Araştırmanın birinci aşamasında gőrőŐme tarihlerinin sezon öncesi ve sonrası katılımcıların mősait olduğu tarihlerde yapılması durumu ve sezon dışı olmasından dolayı katılımcıların farklı Şehirlerde ikamet etmesi sebebiyle Zoom uygulaması őzerinden gerçekleştirilmiştir.

2. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

2.1. Yat Turizmi Kavramı

Bireylerde oluşan seyahat arzusu ve bilinmeyen yer ve konuları keşfetme insanlık tarihi kadar eski bir durumdur. Doğduğu, büyüdüğü ve bildiği çevrenin dışındaki dünyayı tanımak, farklılıkları ve yenilikleri görmek arzusu da insanları seyahat etmeye yöneltmiştir (Bektaş, 1995, s.39). Kara ve hava yoluyla bireylerin içlerinde bulundurdukları seyahat arzusu giderilmiş ve son yıllarda oldukça popüler olan yatlar da bu arzuyu giderebilmesi adına önemli değer kazanmıştır. Özellikle yatlar bu konuda kullanılmak üzere bilinen gözde deniz taşıtları arasında yerini almıştır. Yatlar sayesinde bireyler kendi doğduğu, büyüdüğü ve bildiği çevrenin dışında hiç görmedikleri yerleri, kimsenin ayak basmadığı koyları görmek ve gördükleri alanda rekreatif faaliyetler gerçekleştirmek adına fırsat yakalamışlardır. Tüm bu fırsatlar da “yat turizmi” olarak adlandırılmış olup, artan talep doğrultusunda her geçen gün genişlemektedir (Sezer, 2012, s.105).

2.1.1. Yat turizmi olgusunun tarihsel gelişimi

Yat turizmi olgusunun ilk gelişimi M.Ö. 4000’li yıllarda ilk yelkenli teknenin Mısır firavunlarının zevklerine yönelik gezi amaçlı kullanılmasıyla ortaya çıkmıştır. Benzer durum Vikinglerin özel teknelerinin aynı amaçla kullanılması da yat turizminin olgusal geçmişine örnek gösterilebilir (Arat, 2006, s.5). M.Ö. 100 yılında ise yat adı verilen teknelerde bulunan güvertenin ön kısımlarında ikinci bir direğe rastlanırken, M.Ö. 1400’lü yıllarda ise üç direğe sahip yelkenli tekneler görülmüştür. Etimolojik olarak yat kavramının kökeninin Felemenkçe’den gelmesinden dolayı Amsterdam’daki zenginlerin ticaret amacıyla kullanılan büyük yük gemilerini karşılamaya gönderdikleri teknelere “Jagtschippen”, kaçakçı ve korsanları yakalamak için çalışan bireylere de “Jaght” ismini verdikleri, Felemenkçe’de yat kelimesinin karşılığının “kovalama, izleme ve avcılık” anlamında olduğu aktarılmıştır (Ilgar, 2019, s.595). Arat (2006)’ın çalışmasında özellikle avcılıktan dönen kişilerin işlerini bitirmesinden sonra bağlı oldukları limana en hızlı şekilde gitmek için yarıştıklarını ve bununla birlikte yarıştan zevk alarak bu işin spora dönüştüğü ifade edilmektedir. Tüm bu aktarımlara ek olarak İngiltere’de yat kavramının 1600’lü yıllara dayanan bir geçmişinin bulunduğu da elde edilen bulgular arasında yer almaktadır. İngiltere’nin Hollanda vatandaşları tarafından İngiltere’ye hediye ettiği Marry teknesinden sonra avcılar için kullanılan “Jaght” kelimesi yerini “Yat”a bırakmıştır.

İngiltere kraliyet ailesinin ilk kraliyet yatı 1661 yılında denize indirilmiş ve adı önce “Suprise” olarak belirlenmiş, sonrasında “Royal Escape” olarak değiştirilerek hizmet vermeye devam etmiştir. İngiltere’de sonraki yıllarda asilzadelerin kendilerine özel yaptırdıkları yatlar ortaya çıkmış ve yatçılık tüm dünyada yaygın bir şekilde kullanılmaya başlanmıştır. İngiltere’de kraliyet yatlarının yenileri 1800’lerde üretilmiş ve 1900’lü yıllardan itibaren “Victoria” ve “Albert” adlı yatların dönemi başlamıştır (Arat, 2006, s.6). Aktarımlardan yola çıkılarak yatçılığın ilk adımda mevki sahibi kişilere yönelik üretildiği ve sonrasında halk sınıfında da kullanılmaya başlandığı ifade edilebilir.

2.1.2. Dünya’da yat turizminin yeri

Dünya genelinde yat turizmi en çok birbirlerine yakın mesafelerde bulunan adaların bulunduğu ve coğrafi konumu açısından iklimin bütün yıl boyunca yatçılık sektörüne uygun olduğu Kuzey ve Güney Yarım Küre’de 10-20 derece enlemleri arasında yer alan denizlerde gelişim göstermiştir. Buna bağlı olarak Dünya’da; Akdeniz başta olmak üzere Amerika, Asya ve Güney Pasifik’te de yatçılık faaliyetleri sürdürülmekte olup, sadece Akdeniz’i içerisine alan bölgede 311.000 yat bağlama kapasitesi bulunan 711 marina bulunmaktadır (İlgar, 2019, s.596).

Akdeniz çanağı; dünya yat turizminin odaklandığı bölgeler arasında yer almaktadır. Korunma altına alınmış ve doğallığıyla kendinden söz ettiren koyları, iklimin getirdiği mevsimsel ılımlı rüzgârları, yaz sezonunun uzunluğu ve çanak içerisinde yer alan ülkelerin birbirlerine olan yakınlığı bakımından limanların arasındaki mesafelerin azlığı yat turizminin Akdeniz’de toplanmasının önemli sebepleri arasında yer almaktadır. Ercanik (2003) Fransa ve İtalya gibi Batı Akdeniz ülkelerinde bulunan marinaların artan deniz kirliliği sebebiyle popülerliğini ve kalitesini kaybetmeye başladığını, buna karşılık Hırvatistan, Yunanistan ve Türkiye’nin ise son dönemlerde yat limanı (marina) sayılarını ve kapasitelerini artırarak bu sektöre daha fazla yatırım yaptığını ifade etmektedir. Coğrafi konum, iklim, yat güzergâhı, tarihsel ve kültürel değerleri bakımından bir bütün olarak zengin bir potansiyel oluşturan kıyıların bulunması sebebiyle ülkemiz Doğu Akdeniz ülkeleri arasında en avantajlı ülkelerden birisi olarak nitelendirilmektedir. Ülkemizin bu denli zengin potansiyele sahip kıyıları ve gücü bulunmasına rağmen yat turizmi bakımından İspanya, Fransa, İtalya, Slovenya, Hırvatistan ve Yunanistan gibi ülkelerin gerisinde olduğu da aktarılmaktadır (İlgar, 2019, s.596).

İklimin ılımlı ve yatçılık sektörünü olumlu etkileyecek şekilde seyretmesi Dünya yatçılık sektöründe Akdeniz ve Karayipler'i ön plana çıkarmaktadır. Yaz aylarında yatçılık sektörünün Akdeniz'de popüler olmasına karşılık, kış aylarında ise Karayipler'de yatçılık faaliyetlerinin; koy, tarihi, kültürel ve doğal güzellikleri bulunan ülkeleri ziyaret şeklinde gözlemlendiği aktarılmaktadır. Buna bağlı olarak Akdeniz ve Karayip bölgeleri arasında bulunan mesafe dolayısıyla birbirleriyle yarışan konumunda olmayıp, sürekli rüzgâr ve zengin bir potansiyeli bulunan doğal kültürel güzellikleri ile yatçılık sektöründe birbirlerini tamamlayan konumda bulunmaktadırlar (Slate, 2007, s.28).

2.1.3. Türkiye'de yat turizminin yeri

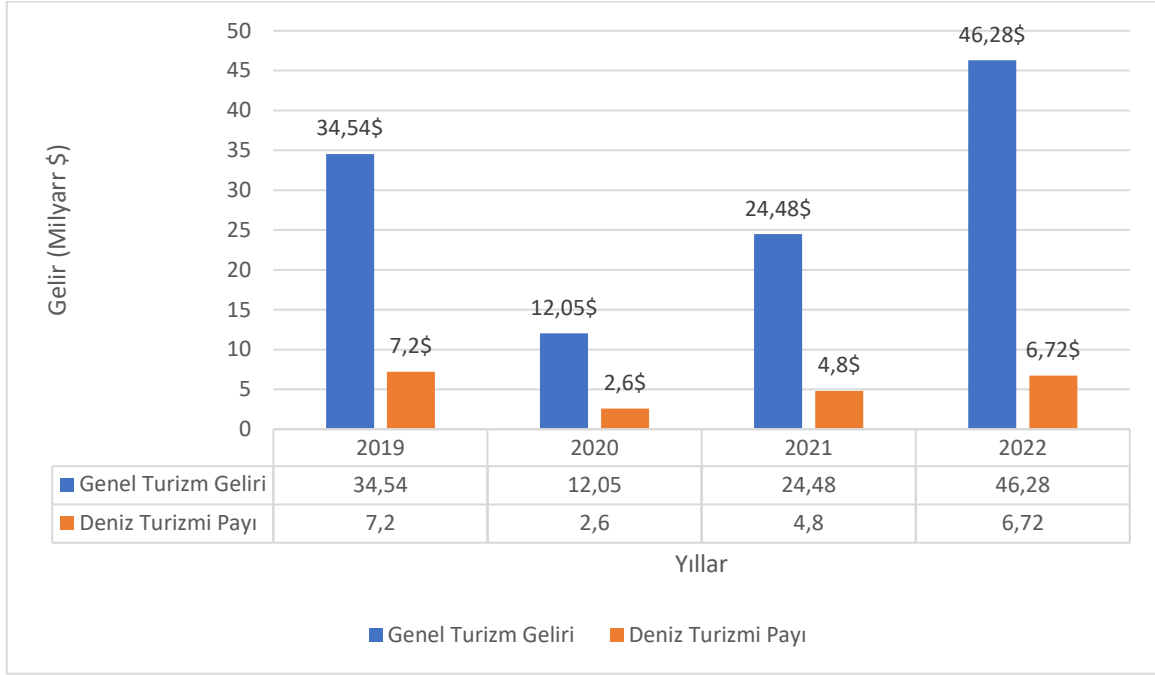
Ülkemizin yat turizm sektöründe rakibi olan Yunanistan, yat turizmine ilk adımlarını 1963 yılında atarken, Türkiye'de yat turizmi 1965 yılında yapımı gerçekleştirilen turist teknesi ile başlamıştır. Akdeniz çanağı içerisinde bulunan diğer Avrupa ülkeleri ve Akdeniz çanağından sonra önemli gelişmeler görülen Amerika ile kıyaslandığında ülkemizde yat turizmi daha sonraki yıllarda gelişim göstermiştir (Arat, 2006, s.6). Sarıgül (1999, s.20), ülkemizde yat turizminin gelişmesinin gecikmesinde, gerekli alt ve üst yapının oluşturulmasına yönelik mevzuatın geç oluşturulmasının ve buna bağlı olarak da yatırımların gecikmesinin sebep olduğunu ifade etmektedir. Ege Bölgesi'nde dağların denize dik şekilde uzanması sonucunda girintili çıkıntılı koylar bulunmakta ve bu jeomorfolojik yapı da yat turizmine önemli olanaklar sağlamaktadır. Bu sayede hizmet alan kişilerin hoşlanacağı doğal ve ılımlı koylarıyla bölge yat turizmi için ilgi çekmektedir. Bu aktarımların dışında aynı zamanda tipik Akdeniz iklimine sahip olmasından dolayı da tercihler arasında yer almıştır. 1960'lı yıllarda "İstanbul Yelken Kulübü"nü'nün kurulması ile birlikte yatçılık sektöründe önemli adımlar atılmış, 1970 yılında ise Turban Turizm A.Ş.'nin kurularak Muğla Bodrum, Aydın Kuşadası ve Antalya Kemer bölgelerinde işletmeciliğe başlamasıyla sektörde olumlu gelişmelere yol açmıştır (İlgar, 2019, s.597).

Yüzsever (2018, s.10), çalışmasında yat turizminin ülkemizde 20. Yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıktığını aktarmaktadır. 1960'lı yıllarda Yunanistan tarafından Ege kıyılarını da içerisine alan yat gezileri organize edilmeye başlanmış, ülkemizde de bu sayede yat turizminin, turizm endüstrisinde yeni bir turizm çeşidi olarak tercih edilebileceği gündeme gelmeye başlamıştır. Yunanistan üzerinden ilk turist gezi tekneleri 1965 yılında ülkemize gelmiştir. İlk adımda Yunanistan tarafından gerçekleştirilen bu günlük gezilerde gezi tekneleri; Çeşme, Datça, Marmaris, Bodrum ve Ege'deki diğer yerleşim merkezlerine uğramışlar,

sonralarda ise Yunanlı tur rehberleri tur programlarının içerisinde Türkiye'yi de dâhil etmişlerdir (İncekara, Dördüncü ve Özer, 2015; s.7).

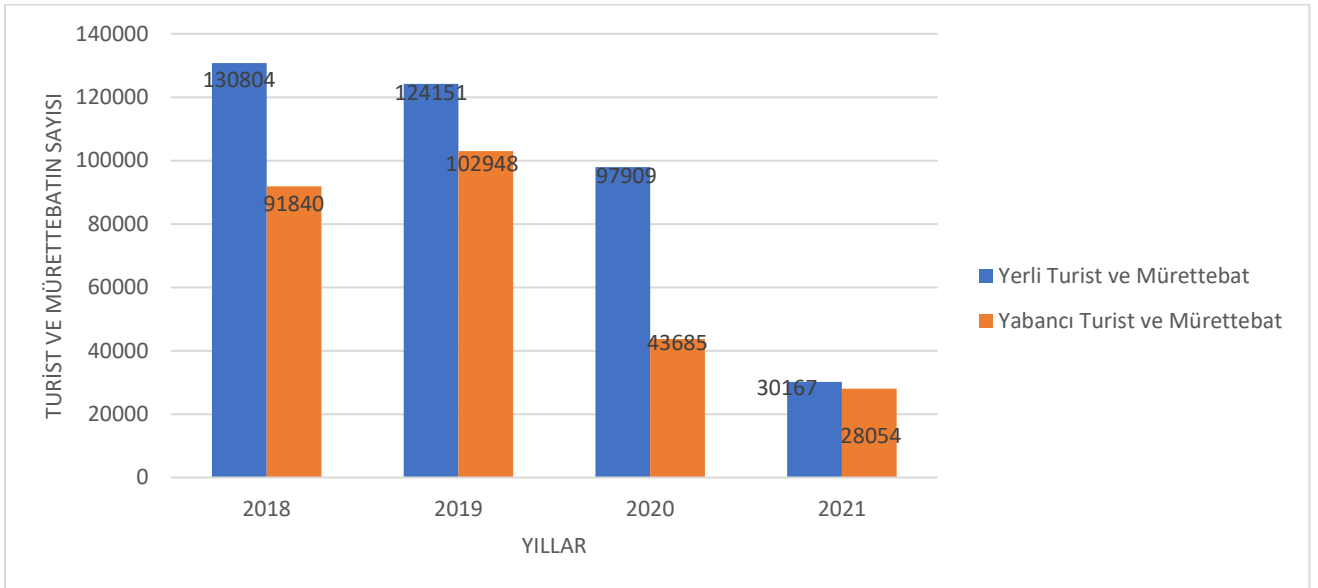
Ülkemizde faaliyetleri görülmekte olan yat turizminin belirli kanun ve yükümlülüklerle dayandırılması amacıyla 04.08.1983 tarihli Resmî Gazete'de Yat Turizmi Yönetmeliği yayımlanmıştır. Ancak zaman içerisinde tur programlarına ülkemizde dahil edilmesi, deniz turizminin hızlı gelişimi, meslek dallarının çeşitlilik göstermesi ve ilgili Turizm Teşvik Kanunu'nun değiştirilmesi sonucunda 1983 yılında yürürlüğe giren Yat Turizmi Yönetmeliği, Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından 24.07.2009 tarihinde Deniz Turizmi Yönetmeliği olarak değiştirilmiştir (Deniz Ticaret Odası [DTO], 2010, S.132) İncekara ve ark., (2015) çalışmalarında yat turizminin alt ve üst yapısının yetersiz olduğunu, ilgili mevzuat ve yönetmeliğin çıkması ve uygulanması konusunda geç kalındığını, buna rağmen ülkemiz kruvaziyer turizminden sonra denizyolu vasıtası ile en çok yerli ve yabancı turisti yat turizmi ile ağırladığını ifade etmişlerdir. Deniz Ticaret Odası'nın 2021 yılında yayınladığı Denizcilik Sektör Raporu içerisinde *“Üç tarafı denizlerle çevrili olan ve iç suları ile kapladığı alan açısından zengin Türkiye’de Deniz Turizmi son 20 yılda talebin en yüksek olduğu turizm dallarından birisi olmuştur.”* şeklindeki ifadeyle de bu durum desteklenmektedir (DTO, 2010, s.201). Ülkemizde turizmi ön plana çıkartan turizm çeşitlerinden biri olan Deniz turizmi ve bu turizmin bir kolu olarak ifade edilen yat turizminden elde edilen gelirin ekonomik anlamda etkisinin önemli boyutlara çıktığı aktarılmaktadır (Polat, Bitiktaş ve Açık, 2022). Türkiye İstatistik Kurumu'nun 2019 yılına ait sunduğu verilerde ülkemizde genel turizm gelirlerinin 34,5 milyar \$ olduğu, bu gelirler içerisinde deniz turizmi gelirinin 7,2 milyar \$ olarak toplam gelirin %20'sini oluşturduğu ifade edilmektedir (Türkiye İstatistik Kurumu [TUIK], 2020). 2020-21 yılları Covid-19 pandemisi kapsamında uygulanan kısıtlamalar sebebiyle turizm gelirlerinde düşüşe neden olsa da ülkemizde 2022 yılının ilk 9 ayını kapsayan dönemde 35,28milyar \$ turizm gelirin'e ulaşıldığı aktarılmaktadır (TUIK, 2022). Deniz turizmi içerisinde yer alan aktivitelerden yat turizmi ve kruvaziyer turizmi ekonomik getiri konusunda diğer aktivitelere göre etkisi hissedilen aktiviteler olarak ifade edilmektedir (Özkan ve Ayıran, 2008). 2019, 2020, 2021 yıllarının tamamında ve 2022 yılının ilk 9 aylık kısmında turizm gelirleri ve turizm gelirleri içerisinde deniz turizmi geliri miktarı Şekil 2.1’de verilmektedir.

Şekil 2. 1 2019-2022 Yıllarında Genel Turizm ve Deniz Turizmi Geliri Düzeyleri (Milyar \$)



Buna bağı olarak bu aktivitelerin etkisinin verilerle açıklanmasının somut bir şekilde sunulmasını sağlayacağı düşünülerek ilgili istatistiki veriler incelenmiştir. 2018-2021 yılları arasında ülkemiz limanlarına sarı bayraklı (ticari + özel) yatlarla beraber gelen turist ve mürettebatın yıllara göre dağılımı Şekil 2.2’de verilmektedir (Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü [YİGM], Yat İstatistikleri, 2021);

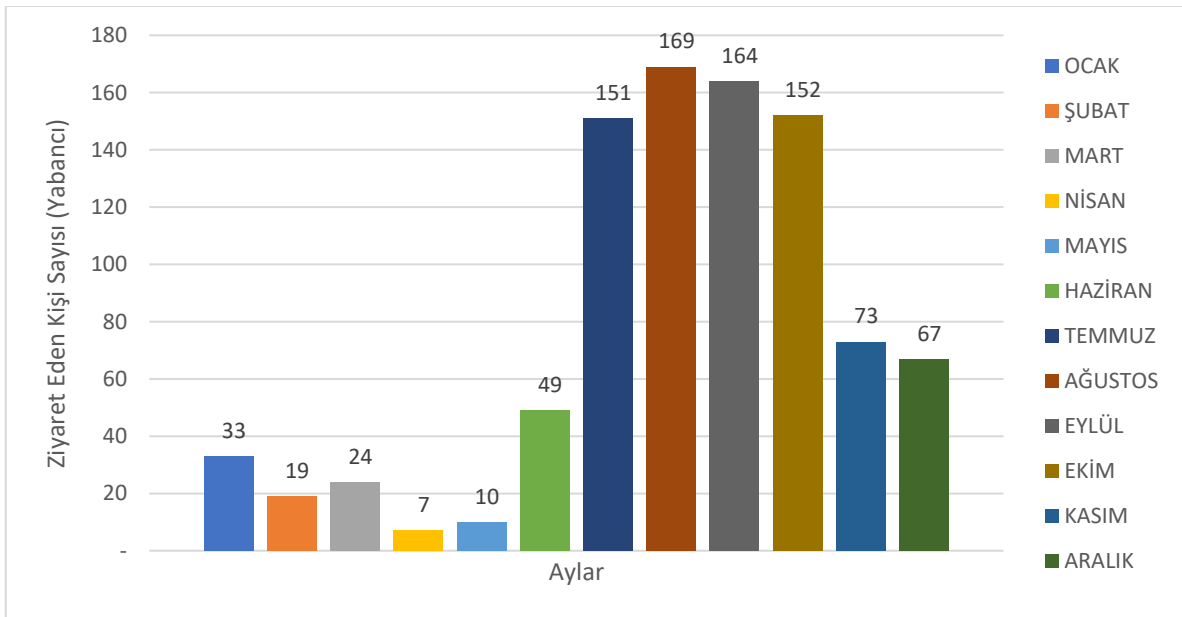
Şekil 2. 2 Ülkemiz Limanlarına Sarı Bayraklı (Ticari + Özel) Yatlarla Beraber Gelen Turist ve Mürettebatın Yıllara Göre Dağılımı



Kaynak: Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, Yat İstatistikleri, 2018-2021

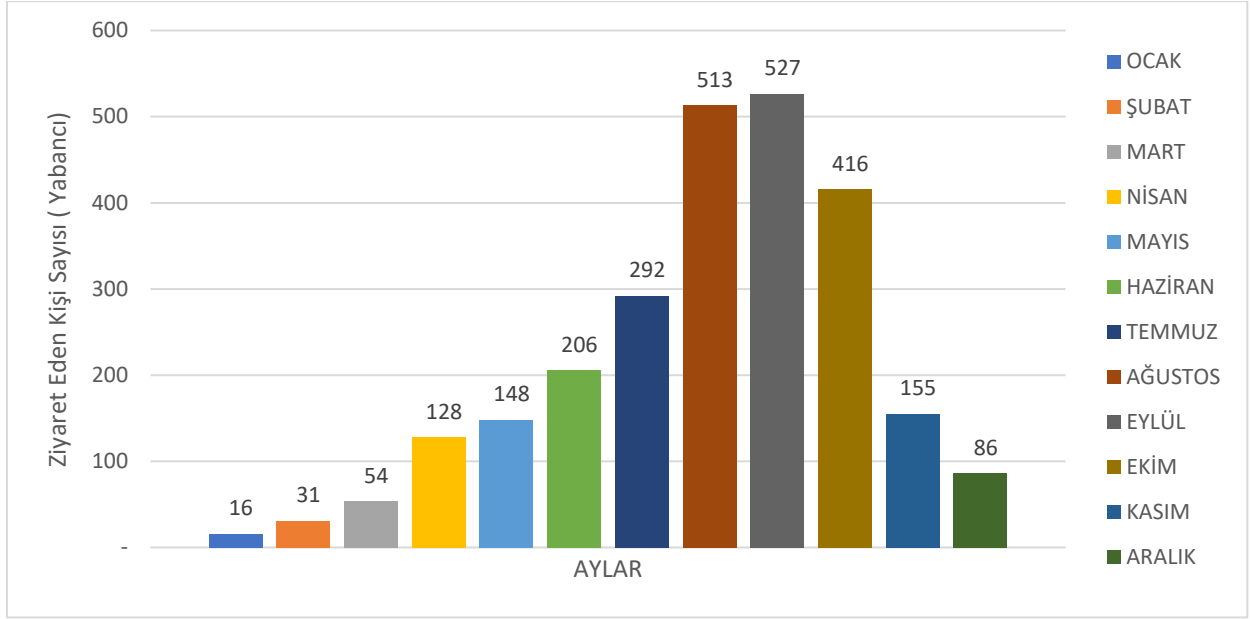
Alaeddinoğlu ve Rol (2020) çalışmalarında salgınların, bireylerin tatil yapma kararlarını vermede, tatil yapacakları destinasyonları seçmede ve gösterecekleri eylemleri belirlemede kısa, orta ve uzun vadede birtakım değişikliklere neden olduğunu, salgınların en çok etkilediği sektörün ise turizm sektörü olduğunu aktarmışlardır. Bu bağlamda 2020 ve 2021 yıllarında yabancı turist ve mürettebat verilerinin düşük olması Covid-19 pandemisi kısıtlamaları ile ilişkilendirilebilecek bir durumdur. Ülkemiz genelinde uygulanan kısıtlamalar dikkate alınarak 2020-2021 yıllarında ülkemizi yurt dışından ziyaret eden sarı bayraklı yatların aylara göre dağılımını grafikler çizelgeleri Şekil 2.3 ve Şekil 2.4'te verilmiş olup, tablodaki verilerle kapanma ve/veya kısıtlama dönemleri arasındaki ilişkinin bağlantılı olduğu gözlemlenmiştir. Tüm bu aktarımlara ek olarak ülkemiz limanlarına gelen sarı bayraklı (ticari+özel) yatlarda turist ve mürettebat konusunda sayısal veriler ortaya konulmuştur. Ancak mevcut ikincil veriler incelendiğinde mürettebatın meslek dağılımları belirtilmeden mürettebat kavramıyla bir genelleme yapılarak toplam rakam verilmiş olup ayrıştırılma yapılmadığı gözlemlenmiştir.

Şekil 2. 3 Ülkemiz Limanlarına Gelen Sarı Bayraklı (Ticari + Özel) Yatların Aylara Göre Dağılımı (2020 Yılı)



Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, Yat İstatistikleri, 2020

Şekil 2. 4 Ülkemiz Limanlarına Gelen Sarı Bayraklı (Ticari + Özel) Yatların Aylara Göre Dağılımı (2021 Yılı)



Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü, Yat İstatistikleri, 2021

Ülkemizde yat turizminin gelişimi konusunda Turizm Yazarları ve Gazetecileri Derneği (TUYED) 2012 yılında bir rapor yayınlamıştır. Bu raporda;

“Ülkemizde 1967 yılında "Bakanlıklar Arası Yat Limanlarını Planlama Tetkik Komisyonu" kurularak yat limanları konusunda çalışmalar yapılmıştır. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972) döneminde bir yat limanları zinciri kurulması öngörülmüş ve bu tesislerin en verimli şekilde işletilmesinin de Ulaştırma Bakanlığı tarafından gerçekleştirileceği düşünülmüştür. 1970’li yılların sonunda Turizm Bakanlığı bünyesinde yat turizmi gündeme alınarak, çeşitli yat limanı yerleri tespit edilmiş, Devlet Planlama Teşkilatı tarafından gelişme planları hazırlanmıştır. 1976 yılında Bodrum, 1977’de Kuşadası Yat Limanları işletmeye alınmış, Çeşme Yat Limanı da aynı yıllarda hizmete açılmıştır. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planında (1973-1977), yat limanlarının ve yat yanaşma yerlerinin işletilmesinin Turizm ve Tanıtma Bakanlığı ve Ulaştırma Bakanlığı iş birliği ile düzenlenmesi öngörülmüştür. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1978-1983) Turizm Teşvik Çerçeve Kararı’nda kruvaziyer turizm, yat turizmi ve yat limanı işletmeciliğinin geliştirilmesi esas alınmış, 1981 yılı icra planında, yat turizminin gelişmesini sağlayacak bir kanun tasarisinin hazırlanması kabul edilmiştir.” şeklinde açıklamalara yer verilmiştir (TUYED, Yat Turizmi Gelişim Raporu, 2012).

Ülkemizde, Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından Turizm İşletmesi Belgeli olarak 42 yat limanı ve çekek yeri bulunmakta olup deniz ve kara bağlama kapasitesi bağlamında toplam 16212'dir (DTO, 2019, s.6). Ülkemiz sınırları içerisinde yer alan turizm işletmesi ve turizm yatırımı belgeli yat limanı ve çekek yerlerinin listesi Tablo 2.1, Tablo 2.2 ve Tablo 2.3'te verilmektedir:

Tablo 2. 1 Ülkemiz Sınırları İçerisinde Yer Alan Turizm İşletmesi Belgeli Yat Limanları

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI'NDAN BELGELİ DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ TURİZM İŞLETMESİ BELGELİ YAT LİMANLARI					
SAYI	LİMAN ADI	TÜRÜ	BULUNDUĞU İL	KAPASİTE	
				DENİZDE	KARADA
1	Setur Kuşadası Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Kuşadası/Aydın	310	-
2	Ataköy Yat Limanı	5 Çıpalı Yat Limanı	Ataköy/İstanbul	1040	60
3	G-Marina Kemer	3 Çıpalı Yat Limanı	Kemer/Antalya	150	150
4	Marmaris Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Marmaris/Muğla	676	122
5	Club Marina	Yat Yanaşma Yeri	Göcek/Muğla	121	-
6	Setur Antalya Marina	3 Çıpalı Yat Limanı	Antalya	200	150
7	Kumlubükü Yat Clup	Yat Yanaşma Yeri	Marmaris/Muğla	10	-
8	Turgutreis Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Bodrum/Muğla	455	100
9	Ece Marina	Yat Yanaşma Yeri	Fethiye/Muğla	230	-
10	Milta Bodrum Yat Limanı	3 Çıpalı Yat Limanı	Bodrum/Muğla	425	50
11	My Marina Yat Yanaşma Yeri	3 Çıpalı Yat Limanı	Marmaris/Muğla	67	15

Tablo 2.1. Ülkemiz Sınırları İçerisinde Yer Alan Turizm İşletmesi Belgeli Yat Limanları (devamı)

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI'NDAN BELGELİ DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ TURİZM İŞLETMESİ BELGELİ YAT LİMANLARI					
SAYI	LİMAN ADI	TÜRÜ	BULUNDUĞU İL	KAPASİTE	
				DENİZDE	KARADA
12	D-Marin Didim Marina	5 Çıpalı Yat Limanı	Didim/Aydın	576	600
13	D-Marin Port Göcek Marina	3 Çıpalı Yat Limanı	Fethiye/Muğla	379	-
14	Alaçatı Yat Limanı	3 Çıpalı Yat Limanı	Çeşme/İzmir	260	100
15	Marintürk Göcek Village Port	Talı Yat Limanı	Göcek/Muğla	116	200
16	Yalova Yat Limanı	3 Çıpalı Yat Limanı	Yalova	240	80
17	Alanya Yat Limanı	4 Çıpalı Yat Limanı	Alanya/Antalya	287	160
18	Teos Marina	5 Çıpalı Yat Limanı	Seferihisar/İzmir	480	80
19	Port Lasos	Rıhtım ve İskele	Milas/Muğla	100	-
20	Skopea Marina	Rıhtım ve İskele	Fethiye/Muğla	80	-
21	Marmaris Adaköy Marina	Rıhtım ve İskele	Marmaris/Muğla	33	-
22	Çeşme Yat Limanı	4 Çıpalı Yat Limanı	Çeşme/İzmir	377	100
23	West İstanbul Marina	4 Çıpalı Yat Limanı	Beylikdüzü/İstanbul	600	370
24	Ayvalık Marina	3 Çıpalı Yat Limanı	Ayvalık/Balıkesir	200	150
25	Mersin Yat Limanı	5 Çıpalı Yat Limanı	Mersin	500	500
26	Güllük Yat Marin	Rıhtım ve İskele	Milas/Muğla	270	-
27	Gökova Ören Marina	3 Çıpalı Yat Limanı	Milas/Muğla	416	130
TOPLAM				8598	3117
GENEL TOPLAM				11715	

Kaynak: DTO, Deniz Ticareti Dergisi, 2019

Tablo 2. 2 Ülkemiz Sınırları İçerisinde Yer Alan Turizm İşletmesi Belgeli Yat Çekme Yerleri

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI'NDAN BELGELİ DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ TURİZM İŞLETMESİ BELGELİ YAT ÇEKME YERLERİ					
SAYI	LİMAN ADI	TÜRÜ	BULUNDUĞU İL	KAPASİTE	
				DENİZDE	KARADA
1	Ayvalık Yat Çekme Yeri	Yat Çekme Yeri	Ayvalık/Balıkesir	-	140
2	Yat Lift Çekme Yeri	Yat Çekme Yeri	Bodrum/Muğla	-	400
3	Ağanlar Yat Çekme Yeri	Yat Çekme Yeri	Bodrum/Muğla	-	200
4	Göcek Yat Çekme Yeri	Yat Çekme Yeri	Fethiye/Muğla	-	156
5	Neta Marina Yat Çekme Yeri	Yat Çekme Yeri	Bodrum/Muğla	-	21
6	Ege Yat Çekme Yeri	Yat Çekme Yeri	Milas/Muğla	-	50
TOPLAM				0	967
GENEL TOPLAM				967	

Kaynak: DTO, Deniz Ticareti Dergisi, 2019

Tablo 2. 3 Ülkemiz Sınırları İçerisinde Yer Alan Turizm Yatırımı Belgeli Yat Çekme Yerleri

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI'NDAN BELGELİ DENİZ TURİZMİ TESİSLERİ TURİZM YATIRIMI BELGELİ YAT ÇEKME YERLERİ					
SAYI	LİMAN ADI	TÜRÜ	BULUNDUĞU İL	KAPASİTE	
				DENİZDE	KARADA
1	Alacatur Turistik Tesisleri Yat Limanı	Tali Yat Limanı	Turgutreis/Muğla	40	12
2	Meersea Körmen Yat Limanı	Yat Limanı	Datça/Muğla	246	56
3	Kalkedon Marina	Tali Yat Limanı	Bodrum/Muğla	200	200
4	Ataport Yat Limanı	Ana Yat Limanı	Zeytinburnu/İstanbul	1000	100
5	Mandalıya Yat Yanaşma Yeri	Yat Yanaşma Yeri	Milas/Muğla	50	-
6	Palmarina Bodrum Marina	5 Çıpalı Yat Limanı	Bodrum/Muğla	710	140
7	Martı Marina	4 Çıpalı Yat Limanı	Marmaris/Muğla	306	70
8	Tümsağ Kumkuyu Yat Limanı	5 Çıpalı Yat Limanı	Edremlı/Mersin	200	200
TOPLAM				2752	778
GENEL TOPLAM				3530	

Kaynak: DTO, Deniz Ticareti Dergisi, 2019

Deniz turizmi, Türkiye turizm sektöründe büyük paya sahip olan alanların başında ifade edilmekte olup, yatçılık Cumhuriyet Döneminin ilk yıllarında oldukça az ve elit kesimin deniz içerisinde spor, eğlence, dinlenme gibi faaliyetleri sergilemesi amacıyla gerçekleştirilirken 1960 ve 1970'li yıllarda gerçekleşen gelişmeler ile birlikte büyük kitlelere yayılım göstererek uluslararası bir nitelik kazanmasını sağlamıştır. Ancak Akdeniz Çanağında bulunan Türkiye'nin diğer ülkelere coğrafi yakınlığı bağlamında yatçılarca tanınması konusunda herhangi bir avantajı bulunmamaktadır (Demiroğlu, 2007, s.50). Türkiye'nin yat bağlama kapasitesi Akdeniz Çanağında bulunan ülkelerin toplam kapasitesinin %4,1'i ve dünya genelinde toplam kapasitenin %0,5'i kadardır.

2.2. Deniz Turizminin Sürdürülebilirliği

Dünya Turizm Organizasyonu (UNWTO) sürdürülebilirliğin her konuda önem arz eden bir durum olduğunu dikkate alarak turizm özelinde de sürdürülebilir turizm kavramını “ziyaret eden yerli ve yabancı ziyaretçileri, sektörü, çevreyi ve yerel halkın gereksinimlerini dikkate alan, günümüz ve gelecekte yaratacağı düşünülen ekonomik, çevresel ve sosyal etkilerinin de göz önünde bulundurulduğu bir turizm çeşidi” olarak tanımlamaktadır (UNWTO, 2004). Buna bağlı olarak turizmin uzun vadede, biyoçeşitliliğe zarar vermeden, doğal mirası ve geleneksel değerleri minimum seviyede optimize eden bir hale getirip, aynı zamanda ekonomik getirinin de adaletli bir şekilde geri dönüşünün sağlanmasını hedefleyen bir sistemde sürdürülebilir bir hal alması amaçlanmaktadır (Paker ve Paker, 2020). Paker ve Paker (2020) ülkemiz özelinde deniz turizminin sürdürülebilirliği üzerine gerçekleştirdikleri çalışmalarında sürdürülebilirliğin çevresel, ekonomik ve sosyal boyutları üzerinde durmuşlardır. Yapılan çalışmada özellikle deniz turizminin bir kolu olan ve deniz turizmini besleyen yat turizminin sürdürülebilirliğine de değinilmektedir. Çalışmanın sonucunda sosyal boyut başlığı altında yat aşçılarının bulunmasının güçleştiği, Türk personelin yatta görevinin ne olduğunu önemsemeyen yat kaptanı olmak istediği, ülkemizde bulunan Türk bandıralı yat sahiplerinin Türk yat aşçısı bulmakta zorluk çekildiği için yabancı yat aşçılarına işe aldığı bulgularına erişilmiştir. Şahin-Nardalı ve Bayer (2018) çalışmalarında Türk aşçılar yerine yabancı aşçıların çalışmasının nedenleri arasında Türk aşçıların gemi adamı belgesine sahip olmamasını da sunmaktadırlar. Bu aktarıma ek olarak gerçekleştirilen çalışmada yatlarda aşçı sınıfında çalışacak bireylerin sadece mutfak becerisi ve bilgisinin yeterli olmayacağı, aynı zamanda servis ve alkollü-alkolsüz içecek bilgilerinin de olması gerekliliğinden de bahsetmektedirler. Tüm bu gerekliliğin sağlanması amacıyla bir eğitim programının oluşturulmasının ihtiyaç olduğu da aktarılmaktadır. Bayer ve Şahin-Nardalı (2019)’nın çalışmasında ek olarak yat sahiplerinin yat personeli ve/veya yat aşçısı tercihlerinde kadın bireylere yönelimin arttığından ve özellikle delüks ve süper lüks türde bulunan yatlarda bir kadın personel tercih edildiğinden de bahsedilmektedir. Ancak bunun sağlanması için eğitimin de önemli olduğuna değinilen çalışmada bu sektörün sürdürülebilirliği için eğitmen istihdamının sağlanmasına değinilmektedir. Bayer ve Şahin-Nardalı (2019) çalışmalarında ülkemizde gemiadamı yetiştiren Yükseköğretim kurumlarına kadın bireylerin de kabul edildiği ve burada gemiadamı eğitimi verilerek kadın bireylerin de yetiştirildiğini ifade etmektedirler. Deniz turizminin sürdürülebilirliğinin sosyal boyutta olumlu gelişmeler göstermesi için bireylerin teşvik edilmesinin artı sağlayacağı düşünülmekte olup, bu konuda ülkemiz Yükseköğretim

kurumlarından Piri Reis Üniversitesi'nin bu konuda kadınlara yönelik teşvik programları da bulunmaktadır. Özellikle Piri Reis Üniversitesi Denizcilik Fakültesi altında yer alan Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği ve Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği programlarında ve Denizcilik Meslek Yüksekokulu altında yer alan Deniz Ulaştırma İşletme, Gemi Makineleri İşletme, Deniz ve Liman İşletmeciliği, Yat İşletme ve Yönetimi, Mekatronik ve Gemi Aşçılığı programlarında nitelikli kadın personel yetiştirmek için ücret indirimi ile teşvik sağlamaktadır (Bayer ve Şahin-Nardalı, 2019).

2.3. Yat Turizminde Temel Kavramlar

2.2.1. Yat kavramı

Yat kavramı ilk olarak İngiliz Maritime and Coastguard Agency tarafından tanımlanmış olup, kısa menzilli ve büyük ticari yatlar olmak üzere iki grup şeklinde ayırarak sınıflandırmışlardır. Bu aktarımlara ek olarak can, mal ve çevre kirliliğinin önüne geçmek, insani davranışların yarattığı menfaat karşılığında bireylerin hayatlarının tehlikeye atılmaması amacıyla Gemi Yükleme Sınırı Belgesi uluslararası olarak 21 Temmuz 1968 yılında yürürlüğe girmiştir. Bu yürürlük kapsamında kısa menzilli yatlar, tersanelerde 21 Temmuz 1968'den sonra yapımına başlanmış ise 300 GT[†]'dan daha hafif, daha önce yapımına başlanmış ise 500 GT'dan azami olarak 14 bofor[‡] kuvvetinde oluşan rüzgârlara kadar seyredabilen, sahil şeridinden 60 mil uzaklığa kadar çıkarak emniyetli bir seyir sağlayabilen tekneler olarak tanımlanmıştır. Büyük ticari yatlar ise, tersanelerde 21 Temmuz 1968'den sonra yapılmış ise 150 GT'dan daha hafif, daha önce yapılmış ise uzunluğu 24 metreden fazla olan, 12 kişiden daha az yolcu kapasitesi bulunan ve genellikle deniz sporları ve eğlence amaçlı tercih edilen ticari yatlar olarak tanımlanmaktadır (İlgar, 2019, s.595). Arat (2006, s.10)'ın çalışmasında yat tipinde inşa edilmiş, gezi ve spor faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi amacıyla taşıma kapasitesi 36 kişiyi geçmeyen, yük ve yolcu gemisi sınıfında bulunmayan, tonilato belgeli[§] ve belgelerinde "Ticari Yat" veya "Özel Yat" şeklinde ibare bulunan deniz taşıtları olarak tanımlanırken, Narin (2000, s.20) ise yatı, çalışmasında konaklama, mutfak ve banyo gibi bireylerin ihtiyaçlarını

[†] Sicile kayıtlı olarak işlenen Gros tonaj (gross tonnage), bir deniz aracının bütün kapalı iç hacimlerinin ft3 türünden toplamını ifade eden birimdir (Karakulak, Yıldız ve Topçu, 2012).

[‡] Sir Kaptan Francis Beaufort'un adından türetilen Bofor; değişiklik gösteren rüzgâr kuvvetini ölçmek amacıyla deniz koşullarına bağlı olarak geliştirilen bir ölçüm aracıdır. İlk olarak 1831 ve 1839 yıllarında resmi olarak kullanılmıştır (Atmaca ve Çamurcu, 2022).

[§] Deniz araçlarının belirleyici özelliklerinin, teknik özelliklerinin ve alabilecekleri maksimum yükün ölçülmesinden sonra ölçüm sonuçlarının dökümanlaştırıldığı belgedir. Bu belgede deniz araçlarının alabilecekleri maksimum yükün bir tona eşit birimine tonilato denmektedir (Kara, 2019).

karşılıyacak yaşam alanları olan, suda yüzen, seyahat ve turizm amaçlı kullanılan deniz araçları şeklinde yapılmıştır.

2.2.1.1. Yat türleri

Yatlar; sandal ve bot gibi deniz taşıtlarından hacim ve kullanım açısı bakımından büyük olmakla birlikte 30-50 metreyi geçmeyen, kullanım amacı, sevk etme kaynağı, yapımında kullanılan malzeme ve boyu gibi özellikler bakımından farklılaşmaktadır. Kullanım amacına göre iki ana türü bulunmakta olup, daha az konfora sahip ancak daha hızlı olan “*Yarış Yatları*” ve su hattı geniş ve konforu yüksek ancak daha yavaş olanları ise “*Gezinti Yatları*” şeklindedir (Giray, 2007). Yatların birbirlerinden farklılaşmasında ikinci temel ölçüt ise sevk etme (itici kuvvet) kaynağıdır. Türk Loydu (2004)’na göre sevk etme (itici kuvvet) kaynağı dikkate alınarak yatlar üç ana türe ayrılmaktadır (Türk Loydu, 2004, s.4);

1. Yelkenli Yat Sınıfı (Sailing Yacht): Sadece yelken ile sevk edilen yat türüdür.

2. Motorlu Yelkenli Yat Sınıfı (Motor Sailer): Hem yelken hem de yelkenin sevk etme kuvvetine destek vermek amacıyla sevk motoru kullanılarak sevk edilen yat türüdür.

3. Motor Yat Sınıfı (Motor Yacht): Sadece sevk motoru kullanılarak sevk edilen yat türüdür.

Yatlar yelken veya gövde yapısı bakımından da birbirinden ayrılmaktadır. Bu, yat türlerini birbirinden ayıran üçüncü temel ölçüt olarak bilinmektedir (Giray, 2007). Giray (2007)’a göre; yatların önünde bulunan küçük yelkenin anadireği geçmediği tek direğe sahip yatlara “*Küçük Tek Direkli Yat*” şeklinde tanımlama yapılırken, yatların önünde bulunan küçük yelkenin anadireği geçtiği tek direkli yatlar ise “*Ana Tek Direkli Yat*” şeklinde tanımlanmaktadır. Bunların dışında çift anadirekli ve arkasında küçük bir yelken bulunan yatlar “*Yawl*” çift anadirekli ve arkasındaki direği yawl türü yatın direğinden büyük olan yatlar ise “*Ketch*” olarak adlandırılmaktadır. Gövde bakımından tek gövdeli ve çoklu gövdeli olarak birbirlerinden ayrılan yatlarda; tek gövdeli yatlar yavaş ve sert iklime uygun, su hattında iki veya daha fazla gövdesi bulunan çoklu gövdeli yatlar ise hızlı ve yumuşak iklime uygun şekillerde tasarlanmaktadır. Özellikle çoklu gövdeli yatlarda iki gövde var ise “*Katamaran*”, üç gövde var ise “*Trimaran*” şeklinde adlandırılmaktadır.




Yatlar; polyester, ahşap ve metal olmak üzere üç malzemeden yapılmakta olup; yatların türlerini belirleyen dördüncü temel ölçüt de üretildikleri malzemedir (Demiroğlu, 2007, s.10);

1. Polyester Malzeme ile Yapılan Yatlar: Kalıp tekniği ile seri üretimi gerçekleştirilen, iç tasarımı konusunda işleme kolaylığı sağlayan, bakım maliyetlerini en aza indiren özelliklerinden dolayı günümüzde tekne yapımında büyük kolaylık ve devrim yaratan bir malzemeyle üretilen yat türleridir. Bu yat türlerinde olumsuz tek yön gövde direncinin az olmasıdır.

2. Metal Malzeme ile Yapılan Yatlar: Eskiye göre daha az kullanılan, özellikle Sürmene Camburnu Tersanesi'nde üretilen yat türleridir. Alt kısımlarında saç, üst kısımlarında ise alüminyum kullanılarak inşa edilmektedir.

3. Ahşap Malzeme ile Yapılan Yatlar: Ahşap malzeme ile yapılan türler genellikle maliyetli, emek ve dikkat isteyen, bakımı oldukça zor olan yat türleridir. Ender bulunan malzemelerden yapılmasından kaynaklı olarak üretimi oldukça azalmıştır. Yapımı ve malzeme bulunurluğu bakımından zorluklarla karşılaşılsa da ülkemizde; Bartın, İstanbul, Fethiye, Bodrum, İzmir, Datça, Bozburun, Alanya ve Manavgat gibi konumlarda; Aynakıç, Tirhandil ve Gulet isimlerinde kendilerine özgü özelliklere sahip yatların üretimi gerçekleştirilmektedir. Bu yat türlerinin net bir şekilde görülmesi amacıyla Tablo 2.4'te görsellerle örneklendirilmiştir.

Tablo 2. 4 Ülkemizde Üretimi Gerçekleştirilen Türk Yatları

Ülkemizde Üretimi Gerçekleştirilen Türk Yatları		
Tür	Açıklama	Temsili Resim
Gulet	Mavi yolculuklara yönelik olarak tercih oranı daha yüksek olan Gulet türü genellikle Ketch yapısında üretilmektedir. Kıç tarafı yuvarlaktır ve bu türün karakteristik özelliklerinden en önemlisi olarak bilinmektedir. Boy olarak uzunlukları 15 ila 40 metre arasında değişiklik gösteren gulet türünü tercih eden yolculara konforlu bir konaklama ve seyahat hizmeti sunacak şekilde üretilmektedir.	
Aynakıç	Guletlere yat türüne benzerliğiyle bilinen bu tür, kıç kısmı ile farklılığını ortaya koymaktadır. Yüksek ve kare bir kıç kısmı bulunan türün bu özelliği ile daha fazla kamara alanına sahip olmasına olanak sağlamaktadır. Boy uzunlukları 18 ila 33 metre arasında değişmektedir.	
Tirhandil	Ege sularında bilinen en eski yerel ahşaptan yapılmış türdür. En belirgin özelliği kıç bölümünün sivri şekilde olmasıdır. Boy uzunlukları 11 ila 18 metre aralığında değişmektedir.	

Kaynak: (Demiroğlu, 2007, s.10)

2.2.2. Yat limanı (Marina) kavramı

Yatların güvenli bir şekilde bağlanma, bağlanan her yata doğrudan yürüyerek çıkma gibi olanağı sağlayan, belirli su derinliğinin sabit olduğu, yanaşan yatların çeşitli faaliyetlerini (çekiç, bakım ve onarım gibi) gerçekleştirmesi amacıyla hizmet sunan ve nitelikleri ülkelerin bakanlıkları tarafından belirlenen turistik tesisler yat limanı (marina) adını almaktadır (Arat, 2006, s.10). Ulusal Makine ve Gemi Yapımcıları Derneği tarafından yat limanı; yatçıların uyuyabileceği, yemeklerini yiyebileceği, tamir ve tadilatlarını gerçekleştirebileceği, kullandıkları yat ve diğer deniz taşıtlarının gıda, yakıt vb. ihtiyaçlarını karşılayabileceği ve haberleşmeyi sağlayabileceği alan olarak açıklanmaktadır (Gökmen, 2001, s.25). Arat (2006)'ın çalışmasında yat limanı çeşitlerinin 4 ana başlıkta toplandığı, bu ana başlıkların “Yat Yanaşma Yeri, Tali Yat Limanı, Ana Yat Limanı ve Yat Çekiç Yeri” şeklinde olduğu ve 2009 yılında yayınlanan Deniz Turizmi Yönetmeliği kapsamında tanımlarının yapıldığı aktarılmaktadır. Buna bağlı olarak yat limanı çeşitleri ve tanımları başlıklar halinde verilmektedir.

2.2.2.1. Yat yanaşma yeri

2009 yılında yayınlanan Deniz Turizmi Yönetmeliği Madde 10'a göre; “*Küçük çapta, kısa süreli yanaşmalara imkân tanıyan yat limanları olup bunların 7 ve 8'inci maddelerde belirlenen asgari nitelikleri taşımaları yeterlidir. Bu işletmelerde bakım, onarım, ikmal ve kışlama tesisleri ile jeneratör bulundurulması ihtiyaridir.*” şeklinde tanımlanmaktadır (Deniz Turizmi Yönetmeliği, 2009, s.5567). Yat yanaşma yeri örneği Tablo 2.5'te verilmektedir:

Tablo 2. 5 Yat Yanaşma Yeri Örneği (Mandalıya Yat Yanaşma)



Kaynak: (İMECE Deniz Ansiklopedisi, 2021)

2.2.2.2. Tali yat limanı

1983 yılında yayınlanan Yat Turizmi Yönetmeliği Madde 11’de; “*Tali yat limanları, tabii veya yapılmış kapalı bir su alanına sahip olan, daha uzun süreli kalış ve onarım imkanlarına sahip yat limanlarıdır.*” şeklinde tanımlansa da (Yat Turizmi Yönetmeliği, 1983, s.1697), 2009 yılında yayınlanan Deniz Turizmi Yönetmeliğinde bu kavramın tanımına yer verilmediği gözlemlenmiştir. 1983 yılında yayınlanan Yat Turizmi Yönetmeliği tedavülden kaldırılmış olmasına rağmen resmi olarak tali yat limanı kavramının resmi tanımı bu tarihte yayınlanan yönetmelikte yapıldığından dolayı ifade edilen tanıma dayandırılmıştır. Tali yat limanı örneği Tablo 2.6’da verilmektedir:

Tablo 2. 6 Tali Yat Limanı Örneği (Ataköy Yat Limanı)



Kaynak: (Anadolu Ajansı, 2022)

2.2.2.3. Ana yat limanı

2009 yılında yayınlanan Deniz Turizmi Yönetmeliği Madde 9’a göre; “*Yat limanları; 5’inci, 6’ncı ve 7’nci maddelerdeki niteliklere haiz, yatların bağlanabilecekleri ve yatçıların yatlarından yürüyerek çıkabilmelerine olanak sağlayan rıhtım veya iskelelere sahip, dinlenme, konaklama ve alışveriş gibi sosyal tesisler ile yatlara bakım, onarım, karaya çekme ve teknik hizmetlerin de sunulabildiği deniz turizmi tesisleridir.*” şeklinde tanımlanmaktadır (Deniz Turizmi Yönetmeliği, 2009, s.5566). Ana yat limanı örneği Tablo 2.7’de verilmektedir:

Tablo 2. 7 Ana Yat Limanı Örneği (Setur Kuşadası Yat Limanı)



Kaynak: (Deniz Turizmi Birliği Derneği, 2013)

2.2.2.4. Yat çekek yeri

Tali yat limanı kavramı gibi yat çekek yeri kavramına yönelik olarak 1983 yılında yayınlanan Yat Turizmi Yönetmeliği Madde 9'da "*Deniz üzerinde yapılaşma zorunluluğu olmayan ve yatlara kışlama, karada muhafaza, bakım ve küçük onarım (tersane ve büyük onarım tesisleri hariç) hizmetlerini verebilen yat limanıdır.*" şeklinde tanımlanmış, (Yat Turizmi Yönetmeliği, 1983, s.1696) ancak 2009 yılında yayınlanan Deniz Turizmi Yönetmeliğinde bu tür bir tesise yönelik tanım mevcut değildir. 2009 yılında yayınlanan Deniz Turizmi Yönetmeliğinde bu kavramın tanımına yer verilmediğinden dolayı 1983 Yat Turizmi Yönetmeliğinde yer alan resmi tanıma dayandırılarak bir tanım yapılması sağlanmıştır. Yat çekek yeri örneği Tablo 2.8'de verilmektedir:

Tablo 2. 8 Yat Çekek Yeri Örneği (Göcek Yat Çekek Yeri)



Kaynak: (Yelkencinin Gazetesi, 2021)

2.2.3. Deniz turizmi tesisleri yatırım ve işletmeleri

Yat turizmi ile ilgili olan ürünleri ortaya koyan, pazarlama işlemlerini gerçekleştiren ve işletmelerle ilgili olarak gerekli olan hizmet ve çalışmalarını sağlayan, yat kiralaması ve deniz gezileri düzenleyen, kuruluşları ve faaliyetleri bakımından ilgili bakanlığa bağlı ve bakanlık tarafından belgeli işletmeler "Yat Turizmi Yatırım ve İşletmeleri" olarak tanımlanmaktadır (Arat, 2006, s.10). Yat Turizmi Yönetmeliği Madde 18'e göre ise "*Yat işletmeleri, sahip oldukları veya kiraladıkları yerli ve yabancı bayraklı yatları mürettebatlı veya mürettebatsız olarak bu yönetmelikte belirlenen şartlarla gezi, eğlence ve spor amaçlı kullanımları için yatçıların geçici kullanımına vererek faaliyette bulunan, Bakanlıktan belgeli yatırım ve işletmelerdir.*" şeklinde tanımlanmıştır (Yat Turizmi Yönetmeliği, 1983, s.1699). Ancak 2009 yılında yayınlanan Deniz Turizmi Yönetmeliği Madde 60'da; "*8/6/1983 tarihli ve 83/6708 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan Yat Turizmi Yönetmeliği ile 10/5/2005 tarihli ve 2005/8948 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan Turizm Tesislerinin Belgelendirilmesine ve Niteliklerine İlişkin Yönetmeliğin 50 nci maddesi yürürlükten kaldırılmıştır.*" şeklinde geçen ifade ile yat turizmi yatırım ve işletmeler kavramının yönetmelikten kaldırıldığı gözlemlenmiş olup aynı yönetmelikte yer alan Madde 4'de deniz

turizmi tesisleri yatırım veya işletmecisi şeklinde yönetmeliğe uygun yeni bir kavram ortaya konularak; “*Bakanlıktan turizm yatırımı veya turizm işletmesi belgesi almak suretiyle faaliyette bulunan deniz turizmi tesisi yatırım ve işletmeciliği yapan, gerçek veya tüzel kişileri tanımlamaktadır.*” şeklinde bir ifadeye yer verilmiştir (Deniz Turizmi Yönetmeliği, 2009, s.5582).

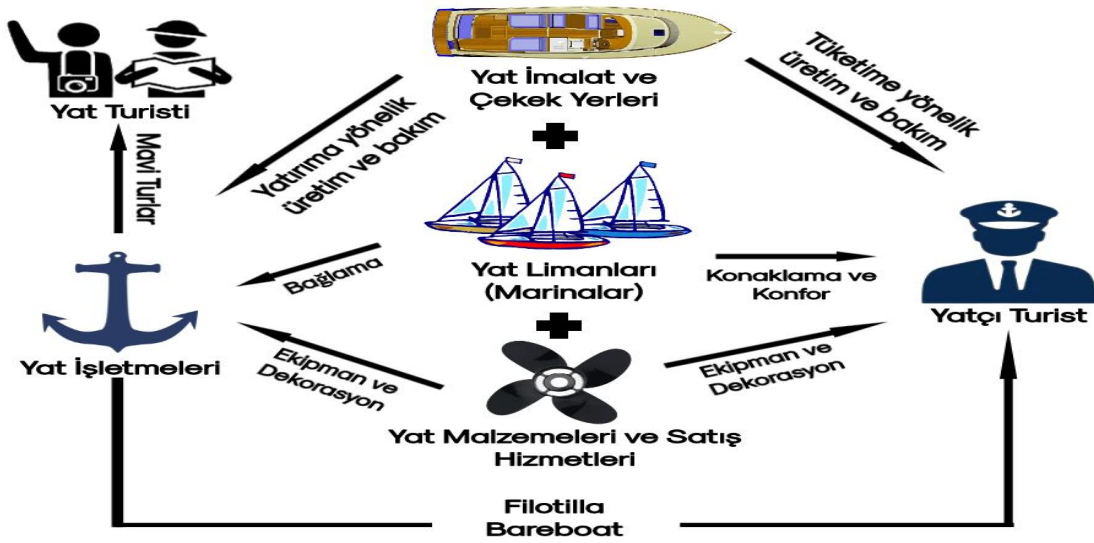
2.2.4. Yatçılık bölgesi

2009 yılında ortaya konulan Deniz Turizmi Yönetmeliği Madde 44’de; “*Türk ve yabancı bayraklı veya yabancıların kullandıkları deniz turizmi araçları; Türk karasularında Kanununun 28 inci maddesi uyarınca 2565 sayılı Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu uyarınca belirlenen askeri yasak bölgeler, askeri güvenlik ve özel güvenlik bölgeleri dışında kalan Türk karasularında kıyı ve koylara başkaca bir tahdit bulunmaması kaydıyla yanaşabilir, geceleyebilir ve demirleyebilir.*” şeklindeki ifadeyle bölgenin tanımı aktarılırken aynı zamanda bu bölgede Türk ve yabancı bayraklı veya yabancı kişi ve kişilerin kullandıkları deniz turizmi araçlarıyla gerçekleştirebileceği eylemler de sunulmaktadır. (Deniz Turizmi Yönetmeliği, 2009 s.5578).

2.4. Yat Turizmi ile İlgili Sektörler

Yat turizmiyle ilgili sektörlerin tanımlanması amacıyla özellikle bu sektörlerin nihai tüketicilerinin de belirlenmesi gerekliliği düşünülmektedir. Bahsi geçen turizm sektöründe nihai tüketici olan turist kesimini Demiroğlu (2007, s.27) çalışmasında “Yatçı Turist” ve “Yat Turisti” şeklinde iki başlık altında ayırmaktadır. Buna ek olarak aynı çalışmada yat turisti; denizci kimliğine sahip olup olmadığı önemsenmeden, tatil yaptığı sırada aktivitelerini denizde geçirmeye karar vermiş ve bu kararına istinaden gerekli olan tüm bilgi ve donanıma sahip mürettebatın olduğu tekne turlarını tercihleri arasına alan turist şeklinde tanımlanırken, yatçı turist; denizci kimliğine sahip, yanında bulunan kişilerle birlikte şahsi veya kiralamasını gerçekleştirdiği yatta tatilini yapan, uğradığı marinalarda konaklayan ve bağımsız ve grup şekillerde deniz turlarını gerçekleştiren turist şeklinde tanımlanmıştır. Tablo 2.9’da yat turizmi ile ilgili sektörlerin birbiriyle olan ilişkisi ortaya konulmakta olup, bu sektörlerin hem birbirlerine hem de yat turizmine yönelik etkilerinin olduğu da eklenmiştir (Demiroğlu, 2007, s.27).

Tablo 2. 9 Yat Turizmiyle İlgili Sektörler ve Arzın Yönü



Kaynak: (Demiroğlu, 2007, s.27)

Sunulmakta olan turistik ürünün ortaya çıkması açısından bir değerlendirme yapıldığında, özellikle iki ana ve iki destekleyici işletmecilik tipi ve işkolunun göze çarptığı görülmektedir.

* Yatçılığın sürdürülebilir bir şekilde devam etmesi amacıyla **yat yapım ve bakım işletmelerinin**,

* Yatların denizci olmayan ve aynı zamanda denizci olup yatı bulunmayan turistlere yönelik olarak hizmetini sürdürebilmesi amacıyla **yat işletmelerinin**,

* Yatları bulunan ve gerekli ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla konaklama, bağlama ve bekleme gibi durumlarda kullanılmasını sağlamak adına **yat limanlarının (marinalar)**,

* Kullanılan yatların yenilenme, bakım, tamir ve dekorasyon için gerekli parça ve ekipmanların tedarik edilmesi amacıyla **yat malzemeleri ve satış hizmetleri sunan işletmelerin** yat turizminde önemli bir yeri bulunmaktadır (Demiroğlu, 2007, s.28).

2.5. Yatlarda İç Mekân ve Mutfak Tasarımı

Mobilyalar, geçmişten günümüze kadar insanların yaşamında sınıf belirlemede önemli bir rol oynamıştır. Mobilya gibi, tarih öncesinde ortaya çıkmış ve günümüze kadar gelmiş, insanların yaşamında sınıf belirleyici bir diğer aracın ise gezi tekneleri (yat) olduğu söylenmektedir (Aydın, 2012, s.1). Göksel (2004)'e göre bireylerin göstermiş oldukları tutucu davranışları ve bazı durumları derinlemesine incelememelerinden dolayı gelişen standartlaşma eğilimi ile genellikle yatlar beyaz renkte olmaktadır. Buna bağlı olarak, yat renginin statü belirlemede önemli bir rol oynamadığı söylenilebilir. Aydın (2015) çalışmasında, gezi teknelerinde statü belirlemede rol oynayan faktörlerin yat bütçesine bağlı olarak şekillenen

yatın boyu, karinası, üst binası ve iç mekânın tasarımı olduğunu aktarmıştır. Karinanın, üst binanın ve iç mekânın tasarımı konusunda farklı yetkinliklerin olması gerekmektedir (Aydın, 2015, s.351). Yat üreticileri, yatın iç tasarımı için bu konuda uzmanlaşmış kişilerle çalışmaktadırlar. Fiyatları ve boyları bakımından en üst seviyelerde yer alan mega yatları üreten yat üreticileri genellikle iç mekân tasarımı konusunda tanınmış yat iç mekân tasarımcıları ile çalışmaktadırlar. Yatın reklamının iyi yapılması, kalitesinin ve standartlarının en üst seviyelere çıkartılması bakımından bu durum tercih edilmektedir (Aydın, 2012, s.8).

Yat iç tasarımı beş aşamada ilerlemektedir. Hacim planlama aşamasında daha çok mühendislik faaliyetleri gerektirecek fiziksel olaylar şekillenir. Bunun sonucunda oluşan hacimler, konsept tasarımlarının belirlenmesiyle devam eder. Bir sonraki aşamada kullanılacak olan malzeme ve ürün detaylarının belirlenmesi ile kullanılacak olan malzeme ve ürünün konsept tasarım fikrinde nasıl bir izlenim bırakacağı konusunda detaylı tasarım aşamasına geçilerek çizimler gerçekleştirilir. Son olarak tasarım yönetiminde estetik göz ardı edilmeden bir uzmanlık gerektiren tasarım faaliyetlerinin geri beslemesi alınarak iyileştirmeler yapılır ve tasarım onay alındığında üretime geçilir. Yat iç tasarım aşamaları döngüsü Tablo 2.10'da verilmektedir (Aydın, 2015, s.354):

Tablo 2. 10 Yatlarda İç Tasarım Aşamaları Döngüsü



Kaynak: (Aydın, 2015, s.354)

Yatlarda soğutma, pişirme, uygun koşullarda saklama, yıkama ve hazırlama gibi faaliyetlerin gerçekleştirildiği alana kuzine (diğer adıyla galley) denilmektedir. Yatlarda mutfak tasarımı, evlerde bulunan mutfak tasarımlarından farklı olarak daha çok alan optimizasyonu ve daha çok işlevsel alan üzerine kurulmaktadır. Bir yat tasarlanırken mutfak, yat sahibinin isteğine göre ve yatın büyüklüğüne göre tasarım farklılıkları ile oluşturulabilir. Yat sahibinin özel bir isteğinin olmadığı durumlarda ise mutfağın, pişirme, saklama ve yıkama faaliyetlerinin

gerçekleştirileceği evye, buzdolabı ve ocak gibi fonksiyonel ürünlerin çalışma üçgeni içerisinde bulundurulması gerekmektedir (Özer ve Tokol, 2021, s.121). Yelkenli ve motorlu yatlarda bulunan kuzine örneği Tablo 2.11’de verilmektedir.

Tablo 2. 11 Yelkenli ve Motorlu Yatlarda Bulunan Kuzinelerin Örnek Çalışmaları



Kaynak: (Rudow, 2021)

Genellikle mimari yapılarda görmeye alışılan kare ve dikdörtgen formlardaki mutfak tasarımları yatlarda görülmemektedir. Yatlarda yer alan mutfaklar deniz suyu hattının altında yer alan gövdede yer aldıklarından dolayı kendine özgü belirli bir biçimde olmamakla birlikte, aynı zamanda içbükey formda da olmasından kaynaklı olarak iç mekânda yer alan kuzine alanını ve buna bağlı olarak depolama ünitelerini ve tezgâh yerleşimlerini etkilemektedir (Hix, 2001, s.166). Larsson ve Eliasson (2009)’a göre mutfakların giriş kısmına yakın olarak planlanması, merdiven açıklığı kısmından sağlanan hava dolaşımı ve dış mekânda tasarlanan yemek yeme alanına olan yakınlığından dolayı servis akışında oldukça önemlidir.

Çalışma üçgeni fonksiyonlarından birisi olan soğutucular, yiyecek ve içeceklerin soğuk tutulması adına yatların büyüklüklerine bağlı olarak farklı boyutlarda tasarlanmaktadır. Bu dolaplar tasarlanırken üstten ve önden olacak şekilde iki farklı şekilde tasarlanabilmektedir. Soğutucuların üstten kapaklı olması hem soğutucunun açılması durumunda ısının bir anda düşmesinin önden kapaklılara göre daha yavaş olması hem de kot farkı bırakılmadan tasarlanarak geniş çalışma alanının yaratılması amacını taşımaktadır (Tokol, 2013, s.113). Çalışma üçgeni fonksiyonlarından bir diğeri ise evyelerdir. Evyeler, yatta çalışan personel tarafından denizden çekilen veya temiz su tankından direkt olarak evyeye bağlanan sistemle kişisel hijyenin ve ürünlerin yıkanması için kullanılmaktadır (Özer ve Tokol, 2021, s.121). Okyanus aşırı seyahat düzenleyen yatlarda temiz su tankındaki suyun tasarruflu bir şekilde kullanılabilmesi adına deniz suyu çeken ayrı bir pompada bulunmaktadır (Howard, 2000, s.104). Evyeler kapaklı bir şekilde tasarlanarak, kullanılmadığında kısıtlı alanda yeni çalışma

alanı olarak kullanılabilir. Kapaklı evye tasarım örnekleri Tablo 2.12’de aktarılmaktadır (Shearlock, 2020):

Tablo 2. 12 Kapaklı Evye Tasarım Örnekleri



Kaynak: (Shearlock, 2020)

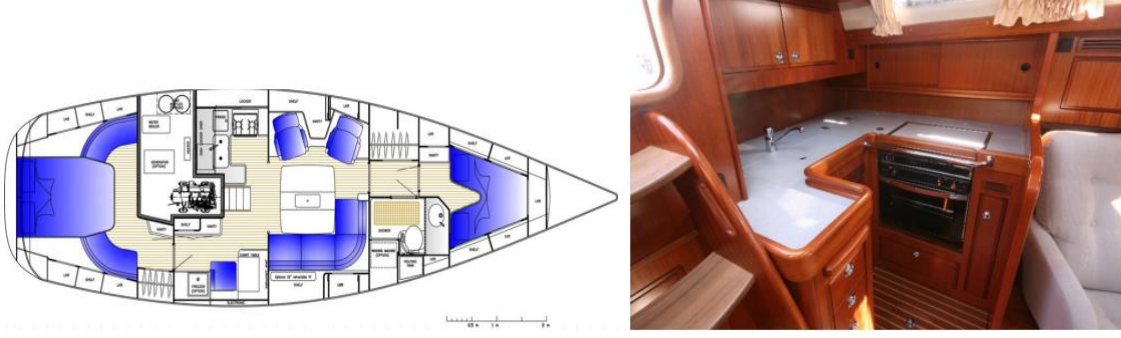
Çalışma üçgeninin son fonksiyonu ise pişirme işlemlerinin yapıldığı ocaklardır. Ocaklar, yaşam alanlarını tehlikeli bir duruma sürüklemeyecek, yüksek düzeyde güvenlik önlemleri alınması gereken fonksiyonel bakımdan önemli araçlardır. Yatın büyüklüğünün mutfakların alanına da etki sağladığından dolayı, alan büyüklüğüyle bağlantılı olarak ocak sayılarında da artış olabilmektedir. Ocakların da kapaklı evyeler gibi üzeri örtülerek çalışma alanı yaratılabilmektedir (Özer ve Tokol, 2021, s.122).

2.5.1. Yatlarda örnek mutfak tasarım planlarının incelenmesi

Tokol (2020), yat iç mekân tasarımında tek gövdeli ile çift gövdeli (katamaran) yatların karşılaştırılması üzerine gerçekleştirdiği çalışmasında tek gövdeli yelkenli yat türünde üretimi gerçekleştiren Hallberg Rassy 40 ve Dufour 460, katamaran yelkenli yat türünde üretilen Bavaria Nautitech Open 40 ve Helia 44’ün iç mekân ve mutfak tasarımı konusunda analizlerini gerçekleştirmiştir. Buna bağlı olarak bahsi geçen yat türlerinin iç yerleşim planları ve kuzine bölümleri ile ilgili aktarımlar aşağıda ayrıntılı bir şekilde verilmektedir.

1. Yelkenli Yat Türü: Hallberg Rassy 40: German Frers tarafından tasarlanan ve 2002 yılında Hallberg Rassy tarafından üretilen yelkenli türün son üretimi 2015 yılıdır. Teknik özellikleri bakımından; boyu 12,40 metre, en uzunluğu 3,82 metre, draft uzunluğu 1,99 metre, deplasmanı 10 ton, balastı 4,1 ton ve yapım malzemesi fiberglass olmak üzere tek gövdeli yatlara örnek olarak gösterilebilir (Sailboatdata.com, 2022).

Şekil 2. 5 Hallberg Rassy 40'ın İç Tasarım Planı ve Kuzine Bölümü



Kaynak: (Sailboatdata.com, 2022)

Hallberg Rassy 40 modelinin iç tasarım planı incelendiğinde özellikle kuzine bölümünün salon bölümünün içine aldığı alanda olduğu ve yatın iskele bölümünde konumlandırıldığı gözlemlenmektedir. Kuzine bölümünde özellikle altta ve üstte depolama alanları bulunmakta olup, aynı zamanda üstten doldurulmalı bir soğutucunun olduğundan da bahsedilmektedir. Buna ek olarak bir eviye ve yatlarda kullanılan salıncaklı bir fırın/ocak da bulunmaktadır. Yıkama ve pişirme işlemlerinin yapılmadığı zamanlarda tezgâh olarak kullanılmak üzere eviye ve ocağın üzerinde kapak olacak şekilde bir tasarım gerçekleştirilmiştir (Tokol, 2020, s.67). İç tasarım planına bağlı olarak kuzine bölümünün oturma alanına yakın kısımda konumlandırıldığı da gözlemlenmiştir. Bu planlamanın hızlı bir servis yapılması amacıyla ortaya konulduğu düşünülmektedir.

2. Yelkenli Yat Türü: Dufour 460: Umberto Felci tarafından tasarlanan ve 2016 yılından beri üretimi Dufour Yachts tarafından sağlanan yelkenli yat türünün teknik özellikleri incelendiğinde; uzunluğu 14,15 metre, en boyu 4,50 metre, draft boyu 2,20 metre, deplasmanı 10,76 ton, balastı 2,85 ton ve yapım malzemesi fiberglas olan bir tek gövdeli yattır (Sailboatdata.com, 2022).

Şekil 2. 6 Dufour 460'ın İç Tasarım Planı ve Kuzine Bölümü

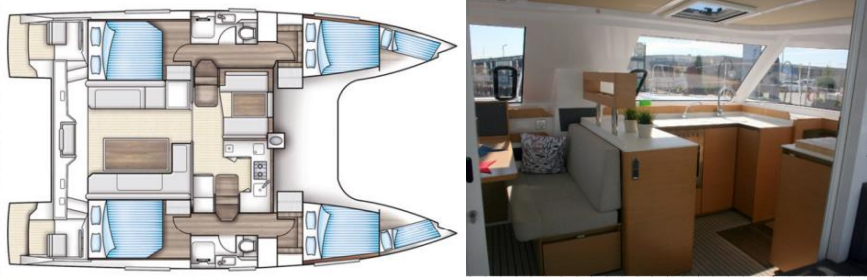


Kaynak: (Sailboatdata.com, 2022)

Dufour 460 modelinin iç tasarım planı incelendiğinde kuzinenin yine salon bölümünün içerisinde yer alan bölümde ve teknenin iskele tarafında olduğu gözlemlenmektedir. Bununla birlikte Hallberg Rassy 40 modelinde olduğu gibi Dufour 460 modelinde de alt ve üst taraflarda saklama alanının dışında üstten doldurmalı soğutucu da bulunmaktadır. Tüm yatlarda görülen tezgâh yaratma planlaması Dufour 460 modelinde de görülmekte olup, ocak ve eviye üzerinde kapaklar bulunarak tezgahların artırıldığı gözlemlenmektedir (Tokol, 2020, s.69).

3. Katamaran Yelkenli Yat Türü Bavaria Nautitech Open 40: Marc Lombard tarafından tasarlanan ve 2015 yılından bu yana Nautitech şirketi tarafından üretimine devam edilen katamaran yelkenli yat türünün boy uzunluğu 11.98 metre, en uzunluğu 6,91 metre, draft uzunluğu 1.35 metre, deplasmanı 7,98 ton ve yapım malzemesi diğer türler gibi fiberglas şeklindedir. Çift gövdeli yat türünde üretilen yatlara örnek gösterilebilir (Sailboatdata.com, 2022).

Şekil 2. 7 Bavaria Nautitech Open 40'ın İç Tasarım Planı ve Kuzine Bölümü



Kaynak: (Sailboatdata.com, 2022)

Bavaria Nautitech Open 40'ın iç tasarım planı incelendiğinde kuzine bölümü teknenin sancak bölümünde yer aldığı görülmektedir. Tek gövdeli yat türleri örneklerinden farklı olarak modelin kuzine bölümünde sadece altta tezgahlar bulunmakta olup, her modelde olduğu gibi bu modelde de üstten doldurmalı bir soğutucu bulunmaktadır. Ocak/fırın ve eviye üzeri kapaklı ve iç tasarım planı incelendiğinde tüm bölümlere hızlı ulaşım sağlanılacak bir alanda konuşlandırılmıştır (Tokol, 2020, s.74).

4. Katamaran Yelkenli Yat Türü Helia 44: Berret Racoupeau tarafından tasarlanan ve Fontaine-Pajot tarafından 2012 yılından bu yana üretimi gerçekleştirilen çift gövdeli yat türü örneği modelin boy uzunluğu 13.30 metre, en uzunluğu 7,40 metre, draft uzunluğu 1,15 metre, deplasmanı 10,8 tondur. İmalatında fiberglas malzeme kullanılmaktadır (Sailboatdata.com, 2022).

Şekil 2. 8 Helia 44'ün İç Tasarım Planı ve Kuzine Bölümü



Kaynak: (Sailboatdata.com, 2022)

Helia 44'ün iç tasarım planı ve kuzine bölümü incelendiğinde kuzine bölümü salon bölümünün içerisine aldığı alanda konumlandırılmıştır. U şeklinde dizayn edilen kuzinede alt tarafta dolaplar bulunmakta olup, üstten doldurmalı bir soğutucu da bulunmaktadır. Eviye, ocak/fırın bulunurken bu modelde sadece eviyenin üstünde tezgâh yaratmak adına kapak bulunmaktadır. Fırınlar tezgâhtan yüksek bir alanda planlandığından dolayı alt bölümlerde daha fazla dolap olması sağlanmıştır (Tokol, 2020, s.77).

2.6. Yatlarda Misafirlere Verilen Hizmetler

Yat turizmi kapsamında misafirlere yönelik verilen bazı hizmetler bulunmaktadır. Bu hizmetler yata binmeden, yata bindiğinde ve seyahat esnasında, yattan indikten sonra olmak üzere 3 ana grupta değerlendirilmektedir. Buna bağlı olarak yata binmeden önce; rezervasyon ve geliş transferi hizmeti, yata bindiğinde ve seyahat esnasında; yiyecek ve içecek hizmeti, kamarada (kabin) konaklama hizmeti, eğlence hizmeti ve ara transfer, yattan indikten sonra; dönüş transferi ve satış sonrası hizmetler şeklinde alt başlıklarıyla bir bütündür (Nardalı ve Bayer, 2018).

2.6.1 Yatlarda verilen yiyecek-içecek hizmetleri ve hizmetin planlanması

Yat turizmi içerisinde misafirlerin yata geldiğinde ve seyahat sırasında alacağı hizmetlerden birisi de yiyecek ve içecek hizmetleridir. Yiyecek ve içecek hizmetlerinin verilmesi adına yatlarda yiyecek ve içeceklerin hazırlanması, sunulması ve bu iki olayın gerçekleştirilmesi amacıyla gerekli araç ve gerecin depolanabilmesi amacıyla ayrılan alan hacimsel açıdan kısıtlıdır. Bu nedenle yatta kısıtlı bir alan olmasından dolayı depolanma işlemi oldukça önemlidir. Yat turizmi kapsamında bu hizmeti alan misafirler ya doğrudan kendi tüketecekleri ürünleri alıp yata getirirler ya da yat işletmecisi tarafından alınarak yatta depolama işlemi gerçekleştirilir. Alan kısıtlılığından kaynaklı olarak iyi bir planlamayla hareket

edilmesini sağlamak amacıyla genellikle yatlarda fix (belirlenmiş yiyecek ve içecek menüsü) menü kullanılmakta olup, bu depolamanın da en iyi şekilde kullanılmasına olanak sağlamaktadır. Kısıtlı alan dezavantajıyla birlikte aynı şekilde karadan uzak bir alanda bu hizmetin gerçekleştirildiği düşünüldüğünde gıdanın korunması konusunda da dikkatli davranılması gerekmektedir. Özellikle gıda ürünlerinin depolanması ve saklanmasında kimyasal ve fiziksel bozulmaların önüne geçmek, farklı ürünlerin kokularının birbirlerine sinmesini engellemek de kısıtlı alan kadar önemli bir husustur. Bu sebeple kısıtlı alanda kullanılacak ürünlerin iyi seçilmesi, depolanmasının depolama usullerine uygun şekilde yapılması gerekmektedir. Karada bu tür eylemlerin gerçekleştirilmesi adına birden fazla kişinin çalıştığı görülse de yatlarda bu işlerin tamamına ek olarak muhasebe kayıtlarının tutulması ve verilen hizmetten sorumlu kişi “İkmal Zabiti” olarak adlandırılmaktadır. Yatlarda servis usulü de normal yiyecek ve içecek işletmelerinin sunduğu hizmetlerden farklı olarak gerçekleşmektedir. Genellikle yatlarda tabak servisi veya self-servis şeklinde yiyecek ve içecek hizmeti sunulurken aynı zamanda verilen hizmetin kalitesine bağlı olarak İngiliz ve Fransız servis usullerinin de kullanıldığı ifade edilmektedir (Nardalı ve Bayer, 2018). Buna ek olarak müşterinin profil özelliklerine bakılarak İngiliz veya Fransız servisi de uygulanmaktadır. Rus servisinin geniş bir alanda gösteriyle yapılmasından kaynaklı olarak, yatlarda servis alanının da dar olmasından kaynaklı Rus servisinin uygulanamadığı aktarılmıştır (Mesleki Eğitim ve Öğretim Sisteminin Güçlendirilmesi Projesi [MEGEP], 2006).

2.7. Yat Açılışı Üzerine Yapılan Çalışmalar

Bayer ve Şahin-Nardalı (2019)'nın çalışmalarında kadınların gemilerde karşılaştıkları sorunların değerlendirilmesi üzerine araştırma yapılmıştır. Çalışmada bu sorunlar genellikle mekanik ve teknik işler bakımından karşılaşılan sorun veya zorluk olarak nitelendirilmiş olup, açılış konusuna değinilmediği gözlemlenmiştir. Avşar ve Seçim (2021) çalışmalarında kruvaziyer turizmde çalışan mutfak personelinin seçimi ve menü planlaması üzerinde bir araştırma gerçekleştirmişlerdir. Bahsi geçen çalışmada personel seçiminde dikkat edilmesi gereken hususlar görüşme yöntemiyle toplanarak çalışmaya dahil edilmiştir. Ancak çalışmada daha çok turisti ağırlayan ve kruvaziyer turizmi olarak adlandırılan turizm çeşidiyle ilgilenildiği görülmüştür. Tüm bu aktarımlara ek olarak özellikle sektörde Türk yat şeflerinin neden bulunmadığına dair bazı aktarımlar sağlansa da bu meslek içerisinde olan kişilerin karşılaştıkları zorluklar ve beklentiler üzerine ulusal ve uluslararası yazında akademik çalışmaya rastlanılmamıştır. Araştırma sonucunda ulaşılan çalışmalarda genellikle mekanik ve teknik işlerin zorluğu üzerinde durulurken, çalışmaların mutfakta yaşanan ve mutfak

personelinin karşılaştığı zorluklar ve bu personelin beklentilerinin neler olduğuyula ilgili çalışılmadığı gözlemlenmiştir. Aynı zamanda gerçekleştirilen çalışmalarda araştırmacılar daha çok çevresel ve ekonomik boyutları inceleyerek dünya ekosisteminin sürdürülebilirliğine vurgu yaparak çalışmaları bu boyutlar üzerinden sürdürmüşlerdir. Yatlarda mutfak personelinin karşılaştığı zorluklar ve bu zorluklardan doğan beklentiler üzerine akademik çalışmaların olmamasından kaynaklı olarak araştırma sorularından “Yat Şeflerinin Karşılaştığı Zorluklar Nelerdir?” sorusuna cevap olarak yapılan görüşmelerden elde edilen bulguların çalışmaya dahil edilmesi hedeflenmiştir.

2.8. Türkiye’de ve KKTC’de Bulunan Yat Aşçılığı/Şefliği Ön Lisans Programları

Deniz turizminin bir kolu olan yat turizminin sürdürülebilirliğinin sağlanması amacıyla yapılan çalışmalarda yat turizminin sosyal boyutlarından birisi olarak ifade edilen Türk aşçı bulunmasında yaşanan zorluk çeşitli çalışmalarda aktarılmaktadır. Yapılan çalışmalarda özellikle yat aşçılarının gemi adamı belgesinin olmamasının yanında aynı zamanda servis bilgisi, alkollü ve alkolsüz içecek bilgisi ve şarap konusunda da bilgi sahibi olması gerekliliğinden bir eğitim programının doğması önemli bir gelişme olarak nitelendirilmektedir (Paker ve Paker, 2020). Türkiye’de ve KKTC’de bulunan toplamda 234 üniversite bünyesinde yer alan programlar incelenmiş olup, yat aşçılığı/şefliği adı altında eğitim veren tek kurumun Piri Reis Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu bünyesinde yer alan gemi aşçılığı programı olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu sebeple ülkemizde bu eğitimin verildiği ön lisans programına ait bilgiler aşağıda verilmektedir.

2.8.1 Piri Reis Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu Gemi Aşçılığı Programı

Piri Reis Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu gemi aşçılığı programı ulusal ve uluslararası seviyede gemi adamı belgesi sunan, Türkiye’de eğitim dili İngilizce olan tek aşçılık programıdır. Bu program edinilen bilgi ve beceriler ile iletişim becerilerini etkin bir şekilde kullanabilen, alanında oluşan yeniliklere ayak uyduracak, yabancı dil gelişimini tamamlamış profesyonel aşçı ve yönetici şef yetiştirmektedir. Program içerisinde özellikle uygulama derslerine önem verilerek, programa dahil olan öğrencilerin; Beslenme, Gıda Güvenliği, Turizm, Mesleki İngilizce ve Fransızca, Yiyecek ve İçecek İşletmeciliği, Dünya Mutfakları, Yemek Kültürü, Yemek ve Gıda Fotoğrafçılığı, Türk Mutfağı ve Uygulamaları, İçecek Bilimi, Deniz Mahsulleri ve Uygulamaları, Pasta ve Çikolata Uygulamaları gibi konuya geniş bir açıdan bakması sağlanmaktadır. Gereken çalışmaları tamamlayan öğrenciler ilgili sınavlar ile dikey geçiş yaparak üniversitelerin gastronomi ve mutfak sanatları, yiyecek ve içecek

işletmeciliği, beslenme ve diyetetik bölümlerinde de lisans eğitimini tamamlama imkanına sahiptirler (Piri Reis Üniversitesi, 2022). Programa başvuran öğrencilerin 2 yıllık ön lisans programı içerisinde alacağı dersler Tablo 2.13'te verilmektedir.

Tablo 2. 13 Gemi Aşçılığı Programı Ders Listesi

Dersler	
Kodu	Dersin Adı
AS1001	Turizm Kavramları ve Uygulamaları
AS1003	Mutfak Uygulamaları I
AS1005	Gastronomi Bilimine Giriş
AS1007	Gıda Güvenliği ve Hijyen
AS1009	Gemi Aşçılığı ve Gemilerde Mutfak Yönetimi
AS1011	İçecek Bilimi ve Önoloji
AS2001	Türk Mutfağı
AS2003	Pasta ve Çikolata Sanatı
AS2005	Mutfakta İş Sağlığı ve Güvenliği
AS2007	Mutfak ve Kültür
AS2009	Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi I
DUI1031	Temel Denizcilik İngilizcesi
FRA2001	Fransızca I
RUS2001	Rusça I
SAS1031	Denizde Emniyet ve Güvenlik
TUR2003	Türk Dili ve Edebiyatı I
ATA1004	Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi II
AS1002	Mutfak Uygulamaları II
AS1004	Soğuk Mutfak
AS1006	Menü Planlama
AS1008	Tatlı Yapım Teknikleri
AS1010	Unlu Mamuller
SAS1032	Denizde Emniyet II
BIT1004	Bilgi ve İletişim Teknolojileri
AS2002	Deniz Mutfağı
AS2004	Dünya Mutfakları
AS2006	Bitirme Projesi
AS2008	Yiyecek İçecek İşletmeciliği
TUR2004	Türk Dili ve Edebiyatı II
AS2011	Restoran Yönetimi ve Pazarlama
AS2013	Kalite Yönetim Sistemleri
AS2015	Girişimcilik
FRA2001	İkinci Yabancı Dil- I (Fransızca)
RUS2001	İkinci Yabancı Dil-I (Rusça)
ISP2001	İkinci Yabancı Dil-I (İspanyolca)
CIN2001	İkinci Yabancı Dil-I (Çince)
MET1003	Medeniyet Tarihi
USS2001	Yüzme
AKT1001	Akademik Türkçe
AS2010	Yemek Fotoğrafçılığı
AS2012	Vejetaryen Mutfak
USS2002	Uygulamalı Su Sporları
FRA2002	İkinci Yabancı Dil- II (Fransızca)
RUS2002	İkinci Yabancı Dil-II (Rusça)
ISP2002	İkinci Yabancı Dil-II (İspanyolca)
CIN2002	İkinci Yabancı Dil-II (Çince)

Kaynak: Piri Reis Üniversitesi, 2022

2.9. Türkiye’de Bulunan Yat Aşçılığı/Şefliği Kurs Programları

2.9.1 İstanbul Büyükşehir Belediyesi İSMEK yat ve gemi aşçılığı kurs programı

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Sanat ve Mesleki Eğitim Kursları bünyesinde Yat ve Gemi Aşçılığı eğitimi verilmektedir. Bu program ile eğitime katılım sağlayan bireylerin, gelecek hayatlarında yapacakları mesleğe ait bilgi ve beceriye sahip olması için eğitim verilmesi amaçlanarak, katılımcı bireylere mesleki yeterlilik kazandırılmasına önem verilmektedir. Başvuru yapacak bireylerde herhangi bir ön eğitim koşulu aranmazken ön koşul olarak sözlü mülakatta başarılı olmaları beklenmektedir. Millî Eğitim Bakanlığı tarafından hazırlanan modüller kaynak olarak kullanılarak 80 saatlik bir eğitim sonucunda başarılı olan katılımcılara sertifika verilmektedir. Özellikle en az ilkokul mezunu ve ilgili sektörde kendilerine istihdam yaratmak isteyen ilgili bireyler bu eğitime kabul edilmektedir. Eğitim sonunda başarılı olan bireylerin yiyecek ve içecek hizmetlerinde, ulusal ve uluslararası yat ve gemi mutfaklarında istihdam edilmesi sağlanmaktadır (Enstitü İstanbul, 2022). Eğitimin modeli ve içeriği çalışmaya dahil edilmek istense de yapılan incelemede bahsi geçen 80 saatlik eğitimin içeriğiyle ilgili olarak herhangi bir açıklamaya yer verilmediği gözlemlenmiştir.

2.9.2. Mutfak Sanatları Akademisi profesyonel süperyat şefliği kurs programı

Mutfak Sanatları Akademisi (MSA) bünyesinde boyu 24 metreden başlayarak 180 metreye kadar giden sahipli ya da şahıslar tarafından kiralanarak hizmet ihtiyacı bulunan lüks yatlarda Kısım Şefi, Sous Şef ve Sole Şef unvanlarında görev alacak kişiler bu programda yetiştirilmektedir. Programa kabul sırasında ön koşul olarak MSA uzun dönem profesyonel aşçılık eğitimi alması, yat şefliği deneyimi olması, Yükseköğretim kurumlarının ilgili bölümlerinden mezun olması veya özel aşçılık kurslarını tamamlamış olması aktarılmaktadır. Stajsız bir program olan Profesyonel Süperyat Şefliği Programı 48 saat teorik (6 gün), 32 saat (4 gün) pratik olmak üzere 80 saatlik bir eğitim sağlamaktadır. Ön giriş programı ve Süperyat şefliği programı olacak şekilde iki modülden oluşan kurs programında Süperyat sektörüyle ilgili temel bilgiler, ihtiyaç duyulacak mesleki yetkinlikler, iş olanakları gibi konularda eğitim verildikten sonra tercih edilen dünya mutfakları, yiyecek ve içecek uygulamaları, özel beslenme tercihleri ve buna bağlı hazırlık ve pişirme teknikleri gibi konularda eğitim verilmektedir. Program sonunda eğitimi başarıyla tamamlayan katılımcılar MSA ve Atlantico Interior Crew Agency iş birliği ile iş imkanına sahip olmaktadır (Mutfak Sanatları Akademisi, 2022). Mutfak Sanatları Akademisi’nin bünyesinde verilen eğitimin içeriği Tablo 2.14’te verilmektedir.

Tablo 2. 14 Mutfak Sanatları Akademisi (MSA) Profesyonel Süperyat Şefliği Eğitim İçeriği

Teorik Eğitimler	
Ön Giriş Programı	Süperyat Nedir? Süperyat Tipleri ve Çalışma Koşulları
	Sahip olunması gereken mecburi sertifikalar
	Süperyat Komuta Zinciri
	Özel Yat – Charter Yat
	Temel Yatçılık Sezonları
	İş İlanları – Sözleşme Koşulları
	Yatlarda Yaşam Alanları – Çalışma Koşulları – Telsiz İletişimi
	Güvenlik ve Denizcilik terminolojisi
Yat Şefliği Programı	Süperyat Şefinin Görev Tanımı, Özellikleri ve Sorumlulukları
	Süperyat Şefi Olmak için gerekli Sertifikaların Açılımı
	Restoran ile Yat Mutfağı Arasındaki Farklar
	Yelkenli ve Motoryat Arasındaki Çalışma Farkları
	Şef Çalışma Alanları ve Çalışma Saatleri
	Dünya’da Ziyaret Edilen Kıyı ve Limanlar
	Yatta Menü Planlama
	Yat Kuzine Bütçesi Planlama ve Yönetimi
	Sezona Ön Hazırlık/ Ön Pişirmeler
	Yat Sahibi ve Konuklar için Hazırlık, Zorluklar ve Beklentiler
	Kısıtlı Alanlarda Çalışma – Uzun Seyirlerde Tedarik, Pişirme ve Depolama
	Yatta Depolama ve Uluslararası Sularda Atık Yönetimi
Pratik Eğitimler	
Uygulanan Pratik Eğitimler	Özel Beslenme Alışkanlıkları: Vegan, Raw, Bitki Bazlı ve Glutensiz Diyet
	Dünya Mutfakları: En çok tercih edilenler
	Dünya Mutfaklarından Kahvaltı: İtalya, Amerika, İngiltere, Asya, Orta Doğu
	Temel Pastacılık ve Fırıncılık

Kaynak: Mutfak Sanatları Akademisi (MSA), 2022

2.9.3. Yakut mutfak akademisi yat mutfağı açılışı kurs programı

Yakut Mutfak Akademisi Yat Mutfağı Açılışı Kurs Programı 1 aylık süreli olarak herhangi bir ön eğitim koşulu aramadan katılımcıların eğitim durumuna bağlı olarak mezun olması durumunda diploma fotokopisi, devam ettiği takdirde de öğrenci belgesi fotokopisi ile kayıt almaktadır. Farklı pişirme, muhafaza ve saklama teknikleri, reçetelerin uygulanması ve gelişime katkı sağlayacak yetkinlikler kazandırılarak ön plana çıkma gibi konularda eğitim verilmektedir. Adaylarda temel açılış bilgisi ve becerisi aranmazken, ihtiyaç duyulan bilgi ve beceriyi teorik ve pratik olarak sağlamaktadır (Yakut Mutfak Akademisi, 2022). Yapılan taramada detaylı programa ulaşılamadığından çalışmaya dahil edilmemiştir.

2.9.4. Pusula denizcilik gemi aşçısı kurs programı

Millî Eğitim Bakanlığı’na bağlı hizmet veren Pusula Denizcilik Eğitim Merkezi 19 günlük bir eğitim sonucunda MEB onaylı “Gemi Aşçısı” sertifikası vermektedir. Aynı zamanda bu eğitimi başarıyla tamamlayan katılımcılara Gemiadamı Cüzdanı da verilmektedir. İlgili kurs programını;

1. Deniz Güvenlik Eğitimleri,

2. Gemi Güvenlik ve Farkındalık Eğitimleri,

3. Gemi Aşçısı Uygunluk Eğitimi şeklinde 3 ana başlık altında sağlamaktadırlar. Eğitim sonunda Liman Başkanlığı'na yapılan başvurunun onaylanması amacıyla 6 aylık aşçılık bonservisi de istenmektedir (Pusula Denizcilik, 2022).

2.9.5. Atılım denizcilik gemi aşçısı kurs programı

Millî Eğitim Bakanlığı ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bağlı olarak hizmet veren Atılım Denizcilik Kurs Merkezi bünyesinde 14 günlük bir sürede 5 temel deniz emniyeti STCW** Sertifika eğitimleri bulunan bir gemi aşçılığı eğitimi verilmektedir. Eğitim 3 gün uygulama ve 2 gün güvenlik eğitimlerini kapsamaktadır. Eğitim sonunda katılımcılardan lise ve üniversitelerin ilgili bölümlerinden mezun olanlar haricinde 6 aylık aşçılık bonservisi talebi bulunmaktadır. Pusula Denizcilik Eğitim Merkezi gibi bahsi geçen kurs merkezi de “Gemiadamı Cüzdanı” ile birlikte Millî Eğitim Bakanlığı ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı onaylı sertifikasyon sürecine dahildir (Atılım Denizcilik, 2022).

2.10. Gemiadamı Cüzdanı Alınma Süreci ve Eğitim Kurumlarının Yetkisi

Denizcilikte liman cüzdanı veya gemiadamı cüzdanı olarak yaygın kullanılan, bazı yerlerde gemicilik belgesi olarak da geçen belge, kişinin yetkinliklerini ortaya koyan ve aynı zamanda ehliyet görevi gören bir belgedir. Belgenin alınması durumunda ilgili yasalara uygun şekillerde gemilerde çalışmak mümkün kılınmaktadır. Bu belgenin alınması ile ilgili olarak süreç gerekli belgelerin hazırlanması ile başlamaktadır. Belgenin alınması için; İkametgâh, Diploma ya da öğrenci belgesi, Gemiadamı olur sağlık raporu, Adli Sicil Kaydı, Kimlik fotokopisi, Askerlik durum belgesi, Eğitim kurumlarından denizcilik alanında alınan eğitimin başarı durumunu gösterir belgeler, Aşçılık kadrosuna başvurulacaksa en az 6 ay aşçı olduğunu gösterir çalışma belgesi gerekmektedir. Bu belgeler tamamlandığında ilgili Liman Başkanlığı'na başvuru yapılmaktadır. Başvuru sonucunda Liman Başkanlığı tarafından bireylerin uluslararası ve ulusal sularda yetkinliklerini yasal bir şekilde gerçekleştirilmesi amacıyla “Gemiadamı Cüzdanı” verilmektedir (Denizcilik Bilgileri, 2021). Gemiadamı cüzdanı için 5 temel deniz emniyeti STCW sertifikası başlığı altında verilen personel güvenliği ve sosyal sorumluluk, temel ilk yardım teknikleri, yangın ve yangınla mücadele yöntemleri,

** Uluslararası Denizcilik Örgütü bünyesinde devletlerin yükümlü oldukları gemi adamlarının eğitim, belgelendirme ve vardiyaları bakımından oluşturulan standartları belirleyen sözleşme ve sertifikadır (Halatçı-Ulusoy, 2013)

denizde bireysel can kurtarma teknikleri ve can kurtarma ekipman ve araçlarını kullanma eğitimlerini alması gerekmektedir. Bu eğitimi programları içerisinde alan kurum ve kuruluşlar ilgili bakanlıkça yetkilendirilerek belgenin verilmesini sağlamaktadırlar.

2.11. Yat Aşçılığı/Şefliği Eğitimi Üzerine Yapılan Çalışmalar

İlgili programlar incelendiğinde özellikle kruvaziyer turizmi içerisinde görev alacak personelin istihdamına yönelik hazırlanan eğitim programları yat aşçılığı/şefliği programına da entegre edilerek farklı kesimlerin dahil olmasının sağlandığı gözlemlenmektedir. Program içerikleri bakımından daha çok “Gemiadamı Cüzdanı”na sahip olmak isteyenlerin artı yetkinlik kazanmasını sağlayan şekillerde hazırlanarak iş imkânı bakımından katılacak kişilerin teşvik edildiği düşünülmektedir. Alanyazın taramasında elde edilen bulgularda yat şeflerinin sadece mutfak bilgi ve becerisinin yetersiz kaldığı; yiyecek ve içecek bilgisi, alkollü ve alkolsüz içecek bilgisi gibi konularda da yetkinliğinin olmasının önem arz ettiği şeklindeki ifadelerle kurs programlarının içeriğinin bu konuda yetersiz kaldığı düşünülmektedir. Şahin-Nardalı ve Bayer (2018) çalışmalarında yat işletmeciliği eğitiminde yat ve kamara hizmetleri derslerinin önemini incelemiş olup, bu çalışmada özellikle yatlarda hizmet verecek personelin yetiştirilmek üzere farklı kurumlar bünyesinde bulunan yat işletmeciliği ve yönetimi programlarındaki ihtiyaçlar üzerinde durmuşlardır. Alanyazın incelendiğinde bahsi geçen gemi aşçılığı ön lisans programının tek bir üniversitede verilmesinden kaynaklı olarak eğitimin değerlendirilmesine ilişkin akademik çalışmaya rastlanılmamıştır.

Alanyazın taraması sonucunda gerek gemi aşçılığı konusunda verilen ön lisans seviyesindeki program gerekse yat aşçılığı/şefliği konusunda verilen kurs seviyesindeki programların ulaşılabilir olanlarının içeriği incelenerek alanyazında bu eğitimlerin nasıl olması gerektiği ile ilgili aktarımlar ortaya konulmuştur. İnceleme sonucunda yetersiz olduğu görüşü düşünüldüğünden bu eğitim modelinin nasıl olması gerekliliğini ortaya koymak amacıyla araştırmanın farklı gruplardaki kişilerle görüşülerek elde edilen veriler üzerinden aktarılması hedeflenmiştir. Araştırma soruları arasında yer alan “Şayet bir eğitim modeli oluşturulsa hangi konuların üzerinde durulması gerekmektedir?” sorusu ile ilk adımda sektörde fiili olarak çalışmakta olan yat mutfağı personeline, akabinde yat turizmi sektöründe çalışan mutfak personelinin verdiği cevaplar alanyazın ile birleştirilerek gastronomi ve mutfak sanatları bölümü öğretim elemanlarına bir soru ile sorularak alınan cevaplardan elde edilen bulgularla bir eğitim modeli oluşturulması hedeflenmiştir.

3. YÖNTEM

3.1. Araştırmanın Modeli

Araştırma üç aşamalı şekilde nitel araştırma yöntemleri esas alınarak planlanmıştır. Araştırmanın birinci bölümünde yat turizmi sektöründe faal olarak çalışmakta olan yat şeflerinin bu sektör içerisinde yaşadığı sorunlar, mesleki deneyimlerine bağlı olarak kazandıkları deneyimler ve bu deneyimlerden yola çıkarak gelecekte bu meslek dalında bir eğitim programı oluşturulduğunda hangi konuların üzerinde durulması gerekliliğinin ortaya konulmasına ilişkin çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Araştırmanın ikinci bölümünde birinci bölümde sektör temsilcilerinden elde edilen veriler de dikkate alınarak, bu meslek dalı üzerinden nasıl bir eğitim modeli oluşturulması gerektiği hususunda gastronomi ve mutfak sanatları bölümü öğretim elemanlarıyla odak-grup görüşmesi yapılmıştır. Araştırmanın üçüncü aşamasında ise Tüm Yat İşletmecileri, Yatırımcıları, Brokerları ve Acenteleri (TYBA) Derneği tarafından 4-9 Mayıs 2023 tarihleri arasında düzenlenen “4. TYBA Yacht Charter Show” adlı organizasyona katılarak yat şefleri, yat kaptanları, broker ve işletmecileri ile araştırmanın birinci ve ikinci bölümünde elde edilen verilerin geçerliliği ve güvenilirliğinin artırılması ve direkt olarak çalıştıkları alanda tespitlerin yapılmasına ilişkin çalışmalar gerçekleştirilmiştir.

Araştırmanın her üç aşaması da nitel araştırma modeli esas alınarak tasarlanmıştır. Nitel araştırma yöntemi “gözlem, görüşme ve doküman analizi gibi nitel veriyi toplama tekniklerinin kullanıldığı, algıların ve olayların doğal ortamda gerçekçi ve bütüncül bir biçimde ortaya konmasına yönelik nitel bir sürecin izlendiği araştırma” şeklinde tanımlanmaktadır (Yıldırım ve Şimşek, 2008, s.39). Nitel araştırma yöntemi;

1. Çevreyle ilgili veri; araştırmanın yapıldığı çevrenin psiko-sosyal, kültürel, demografik ve fiziksel özelliklerine ilişkindir.
2. Süreçle ilgili veri; araştırma süresince neler olup bittiği ve bu olanların araştırma grubunu nasıl etkilediğine ilişkindir.
3. Algılara ilişkin veriler ise; araştırma grubuna dâhil olan bireylerin süreç hakkında düşündüklerine ilişkindir (Yıldırım ve Şimşek, 2008, s.40).

Yat şeflerinin sektörde karşılaştığı zorlukların belirlenmesi ve farklı eğitim modellerinin oluşturulması konusunda derin bir kavrayışa sahip olma isteği nitel araştırmanın “üzerinde

araştırma yapılan olgu ve olaylar kendi bağlamında ele alınarak, insanların onlara yükledikleri anlamlar açısından yorumlanması” tanımıyla da desteklenebilir (Altunışık, Coşkun, Bayraktaroğlu ve Yıldırım, 2010, s.302).

3.2. Araştırmanın Evren ve Örneklemi

Örnekleme yöntemleri olasılıklı ve amaçlı örnekleme olarak ikiye ayrılmakta olup, nitel çalışmalarda daha çok amaçlı örnekleme yöntemi kullanılmaktadır. Amaçlı örnekleme, sınırlı sayıda kaynakların en etkin şekilde kullanılabilmesi için konuyla bağlantısı bulunan, konuya vakıf olma düzeyi bakımından zengin vakaların belirlenmesi ve seçilmesi için kullanılmaktadır. Buna ek olarak bu örnekleme yöntemi, araştırılan konu hakkında bilgisinin ve deneyiminin olduğu düşünülen bireylerin veya grupların belirlenmesini ve tanımlanmasını içermektedir (Yağar ve Dökme, 2018, s.4). Tüm bu bilgiler ışığında araştırma sorularının cevabının bulunmasına yönelik birey veya grupların yat şefleri ve sektörde yöneticilik yapan bireyler ile görüşme yapılması düşünülmüştür. İlgili sektör içerisindeki zorlukların ve farklı eğitim modellerinin belirlenmesinde farklı bakış açılarını ortaya çıkartmak amacıyla amaçlı örnekleme yönteminin bir çeşidi olan “maksimum çeşitlilik” uygulanarak örneklemin genişletilmesi sağlanmıştır.

Araştırmanın birinci aşamasında araştırmanın evrenini Bodrum Yat Limanında bulunan yatlarda görevli yat şefleri oluşturmaktadır. Bu evren içerisinde amaçlı örnekleme yöntemi ile ulaşılan çoğunluğu gulet tipi yatlarda görevli 18 yat şefi ise birinci aşamanın örneklemini teşkil etmektedir.

Araştırmanın ikinci aşamasında yat şefliğine yönelik eğitim modellerinin neler olabileceği araştırılmıştır. Bu amaçla birinci bölümde elde edilen veriler ve alanyazın dikkate alınarak odak-grup görüşmesi yapılmıştır. Bu aşamada evren Türkiye’de görevli gastronomi ve mutfak sanatları bölümünde görevli öğretim elemanlarıdır. Araştırmanın örneklemini ise bir vakıf üniversitesinde görevli gastronomi ve mutfak sanatları öğretim elemanlarıdır. Bu aşamada da örneklemin belirlenmesinde amaçlı örnekleme kullanılmıştır. Bu aşamada gerçekleştirilen odak grup görüşmesine gastronomi ve mutfak sanatlarının farklı disiplinlerini temsil eden 8 öğretim elemanı katılmıştır.

Araştırmanın üçüncü aşamasında ise evren, “4. TYBA Yacht Charter Show” adlı organizasyona katılan yatlarda görevli yat şefleri, kaptanlar, yat sahipleri ve yat brokerlerinden oluşmaktadır. Araştırmanın bu aşamasındaki örneklemini ise amaçlı örnekleme yöntemi ile belirlenen 6 yat şefi, 4 yat kaptanı ve 3 yat brokerinden oluşmaktadır. Bu aşamada ele alınan

yatlar, birinci aşamadaki yatlardan daha büyük ve uluslararası müşteri portföyü daha yoğundur. Ayrıca bahse konu organizasyon kapsamında yat şefleri arasında bir yarışma düzenlenmiş ve bu yarışmada dereceye giren yat şefleri de araştırmanın örnekleme içerisinde dâhil edilmişlerdir. Bu özellikleri itibariyle de hem araştırmanın birinci ve ikinci aşamalarında elde edilen verilerin geçerlilik ve güvenilirliği için önemli çıkarımlarda bulunulmuş hem de yat şefliği konusunda birinci aşamada elde edilemeyen bazı verilere ulaşılmıştır.

3.3. Araştırmanın Veri Toplama ve Değerlendirme Tekniği

Araştırmanın birinci aşamasında verilerin toplanması amacıyla nitel araştırma yöntemi veri toplama tekniklerinden en sık kullanılan ve araştırma sorusu hakkında verileri toplamayı amaçlayan görüşme formu kullanılmıştır (Karataş, 2015, s.64; Sığırı, 2021, s.237). Görüşme, veri kaynağı ile karşılıklı olarak gerçekleştirilen konuşmaların içeriğini veri olarak esas alan, bir form ile veri toplanan veri toplama tekniğidir. Görüşme tekniğinde ilk adımda bir giriş yapılır, sonrasında demografik bilgiler alınır ve son olarak araştırmanın sorularının cevaplarının alınacağı sorulara geçilmektedir. Geliştirilecek olan görüşme formu, alınacak cevapların derin bir kavrayışa sahip olunması isteminden kaynaklı olarak şimdiki zamanla ilgili sorulardan sonra geçmiş ve gelecek zamanlı sorular sorma, hassasiyet içeren soruları en son bırakma, özelden genele doğru yönelme hem açık hem de kapalı uçlu sorular sorma gibi stratejiler izlenerek hazırlanmıştır. Sektör temsilcilerine yönelik hazırlanan görüşme formu yarı-yapılandırılmış şekilde hazırlanırken, sektörde yöneticilik yapan bireylere yönelik hazırlanan görüşme formu yapılandırılmamış şekilde katılımcılara yöneltmiştir. Verilerin analizinde nitel araştırma temel veri analiz tekniği olan “içerik analizi” kullanılmıştır. İçerik analizi, toplanan verileri açıklığa kavuşturabilecek kavramlara ve ilişkilere ulaşmayı amaçlayan bir nitel veri analiz tekniği olarak geçmektedir. İlk aşamada betimsel analizde özetlenen ve yorumlanan veriler, içerik analizinde daha derin bir işleme tabi tutulur ve betimsel bir yaklaşımla fark edilemeyebilen kavram ve temalar bu analiz sonucu keşfedilebilir (Sığırı, 2021).

Araştırmanın birinci bölümünde yat şeflerinin sektörde karşılaştığı zorlukların belirlenmesi üzere gerçekleştirilen araştırmaya bağlı olarak yarı-yapılandırılmış görüşme formu araştırmacı tarafından alanyazın taramasından sonra geliştirilmiştir. Geliştirilen yarı-yapılandırılmış görüşme formu sonrasında çalışmanın amaçları ve nitel araştırmalara uygunluğu bakımından uzman görüşüne tabi tutulmuştur. Çalışma bölgesinde uzun yıllar yat şefliği mesleğini icra eden ya da yat turizmi sektörüyle ilgilenen kişiler tercih edilerek uzman değerlendirilmesi alınması sağlanmıştır. Araştırmacı tarafından hazırlanan “Uzman

Değerlendirme Formu” uzmanlara gönderilerek değerlendirilmesi istenen görüşme formunda uzmanlardan hazırlanan görüşme formunda yer alan tüm sorulara “Uygun”, “Uygun Değil” kategorilerinde değerlendirme yapması beklenmiştir. Uzman görüşü sonrasında değerlendirmeler yapılarak araştırma sorularının cevaplarının alınacağı yarı-yapılandırılmış görüşme formu hazırlanmıştır. Aynı zamanda hazırlanan yarı-yapılandırılmış görüşme formu ile çalışma bölgesinde pilot çalışma yapılmış olup, araştırmaya katılan katılımcılara yöneltilen soruların anlaşılabilirlik ve algılanabilirlik düzeylerine de bakılmıştır. Uzman değerlendirmesi sonucunda revize edilen ve sonrasında pilot çalışma ile algılanma ve anlaşılabilirlik düzeylerine bakılan yarı- yapılandırılmış görüşme formu iki ana bölümden oluşturulmuştur.

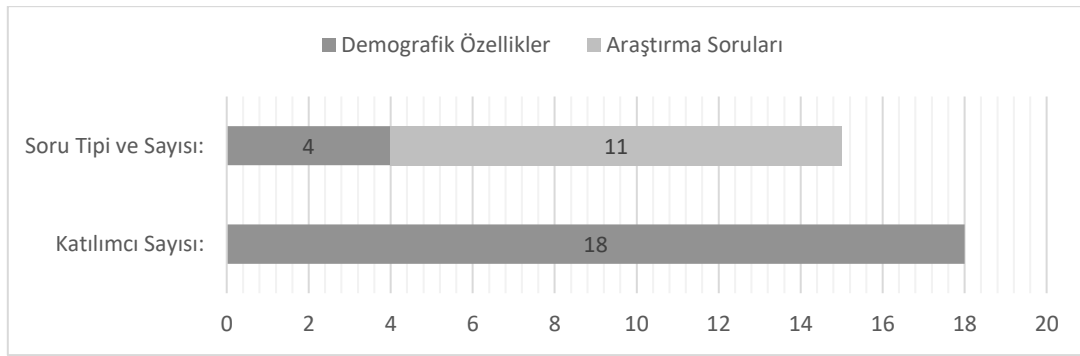
Demografik Özellikleri Belirlemeye Yönelik Sorular: Katılımcıların yaş, eğitim durumu, gelir durumu ve çalışma saat aralığı gibi demografik özelliklerini belirlemeye yönelik soruların bulunduğu bölümdür. Bu bölümde katılımcıların demografik özelliklerini ortaya koyma amacı güdülmüştür.

Yarı-Yapılandırılmış Görüşme Formu: Yarı-yapılandırılmış görüşme formu da kendi içerisinde iki farklı bölüme ayrılmıştır. Birinci bölümde katılımcıların yat içerisinde gerçekleştirdikleri görevleri, kaç kişiyle birlikte çalıştıkları, hangi tip ve boyutta olan yatlarda çalıştığı, hangi menü tiplerini kullandığıyla ilgili bilgiler vermesi istenirken, aynı zamanda sektör içerisinde karşılaştığı zorlukların da belirlenmesi amacıyla diğer sorulara cevap vermesi beklenmiştir. İkinci bölümde ise bu sektöre bağlı personel yetiştirilmesi üzerine bir eğitim modeli oluşturulduğunda hangi konuların eğitim modelinin içerisinde olması üzerine cevaplayacağı soru eklenmiştir. Yarı-yapılandırılmış görüşme formunun birinci bölümünde sektörde faal olarak çalışmakta olan yat şeflerinin sektörde hangi işleri, kaç kişiyle beraber ve nasıl yaptığının belirlenmesi, bu işleri yaparken yaşadığı zorlukların ve bu zorluklardan doğan beklentilerin ortaya konulması amacı güdülmüştür. İkinci bölümünde ise bu konuda geliştirilmesi planlanan bir eğitim modelinde hangi konuların özellikle üzerinde durulması gerekliliği konusu bizzat sektörde çalışan katılımcıların gözüyle belirlenmeye çalışılmıştır. Yıldırım ve Şimşek (2021) çalışmalarında nitel araştırma yöntemlerinde veri elde etmek amacıyla hazırlanan görüşme formlarında katılımcılara öncelikle odaklı soruların yönlendirilmesi akabinde genel ve soyut soruların yöneltilmesi gerekliliğini ifade etmektedirler. Aynı çalışmada katılımcıların deneyimleri ve birikimleri sorulduktan sonra, bu sorularla ilgili olarak yorum gerektiren sorulara geçilmesi gerektiği de aktarılmaktadır. Buna bağlı olarak hazırlanan görüşme formunda katılımcıların ilk adımda hangi tip yatta kaç kişiyle çalıştıkları, görev ve sorumlulukları, uyguladıkları menü tiplerinin neler olduğuyula ilgili

sorularla başlayarak, ikinci aşamada bu işleri yaparken karşılaştığı zorluklara ilişkin verilere ulaşmak amacıyla daha çok yorum gerektiren sorular sorulacak şekilde bir planlama yapılmıştır. Aynı zamanda Yıldırım ve Şimşek (2021)'in çalışmalarında ifade edilen hassas soruların daha ayrıntılı ve samimi cevaplanması üzerine sona bırakılması gerekliliği aktarımından yola çıkılarak da sektör içerisinde yaşadıkları zorlukların samimi ve ayrıntılı bir şekilde aktarılması hedeflenmiştir.

Araştırma sorularına cevap bulunması amacıyla Muğla İli Bodrum İlçesi'nde faal olarak hizmet veren yat şefleri, sektör temsilcileri ile 18.05.2022-18.12.2022 tarihleri arasında görüşülerek; yat şeflerinin sektörde karşılaştığı zorlukların belirlenmesi sağlanmıştır. Araştırmaya katılan katılımcı sayısı ve katılımcılara yöneltilen soruların dağılımı Şekil 3.1'de verilmektedir.

Şekil 3. 1 Katılımcı Sayısı ve Katılımcılara Yöneltilen Soru Tipi ve Sayısı



Araştırmanın gerçekleştirilmesi amacıyla hazırlanan yarı-yapılandırılmış görüşme formunda katılımcılara; katılımcıların yaş, eğitim durumu, gelir durumu ve çalışma aralığı gibi demografik özelliklerini belirlemek amacıyla 4 soru, yat şeflerinin çalışma hayatları hakkında bilgi alınması ve sektörde karşılaştığı zorlukların belirlenmesi üzerine 10, farklı eğitim modellerinin oluşturulmasına yönelik ifadeler için 1 olmak üzere toplamda 11 soru yöneltilmiştir. Toplamda 18 kişi ile görüşülmüştür. Nitel araştırmalarda örneklem büyüklüğü cevapların birbirini tekrarlamaya başladığı nokta olarak ifade edilmektedir. Buna ek olarak, araştırmayı gerçekleştiren araştırmacılar verilen cevapların birbirinin tekrarı olması durumunda doyum noktasına (saturation point) ulaştığına kanaat getirerek görüşmeyi sonlandırabilir (Barney, Glaser ve Strauss, 1967). 14. kişide cevapların birbirini tekrarlaması üzerine 4 kişi ile daha görüşülmüştür. Doyum noktasına ulaşıldığı düşünülerek görüşmeler sonlandırılmıştır. Yarı-yapılandırılmış görüşme formu görüşme tarihlerinin sezon öncesi ve sonrası katılımcıların müsait olduğu tarihlerde yapılması durumu ve sezon dışı olmasından dolayı katılımcıların farklı şehirlerde ikamet etmesi sebebiyle Zoom uygulaması üzerinden gerçekleştirilmiştir.

Araştırmanın ikinci bölümünde nasıl bir eğitim modelinin oluşturulması gerektiği üzerine odak grup görüşmesi yapılmıştır. Powell ve Single., (1996, s.499)'na göre odak grup görüşmesi “araştırmacılar tarafından seçilmiş ve bir araya getirilmesi sağlanmış bir grup bireyin bireysel deneyimlerinden yola çıkarak araştırmaya konu olan problem veya sorular hakkında görüş belirtmeleri ve tartışmalarıdır.” şeklinde ifade edilmektedir. Morgan (1997)'a göre ise odak grup görüşmesi kişiler arasında araştırmaya konu olan problem veya sorular hakkında meydana gelen etkileşim olarak açıklanmaktadır. Tanımlardan yola çıkarak odak grup görüşmesi sürecinin ortaya konulması 7 farklı aşamada ele alınmıştır.

Bu aşamalar;

1. Amacın belirlenmesi,
2. Araştırma ve odak görüşme sorularının geliştirilmesi,
3. Yer ve teknoloji planlaması,
4. Gerçekleştirilecek sürecin pilot çalışmasının yapılması,
5. Katılımcıların belirlenmesi ve davet edilmesi,
6. Yönetici özellikleri ve çalışmanın gerçekleştirilmesi,

7. Verilerin düzenlenmesi ve analizi şeklindedir. Aşamalar dikkate alındığında, yatışlığı/aşçılığı üzerine bir eğitim programı oluşturulduğunda hangi konuların bu eğitim modelinin içerisinde olması gerekliliğinin ortaya konulması amacıyla sohbet havasında, günlük dil kullanılarak araştırma soruları hazırlanmıştır. Hazırlanan soruların uzun süre tartışılacağı dikkate alınarak Ankara'da bulunan özel bir üniversitenin toplantı salonu tercih edilmiştir. Öncesinde pilot çalışma yapılarak alanın, soruların, soruları destekleyecek görsel kaynakların hazırlanması sağlanmıştır. Odak grup görüşmesi sırasında sorulan sorular Tablo 3.1'de verilmektedir.

Tablo 3. 1 Odak Grup Görüşmesi Soruları

Soru No	Sorular
1	Yat aşçılığı/şefliği kapsamında bir eğitim programına ihtiyaç var mıdır?
2	Bir eğitim programına ihtiyaç olduğunu düşünüyorsanız bu eğitim programı ön lisans-lisans düzeyinde mi yoksa amatör-profesyonel seviyelerini içeren düzeyde bir eğitim programı mı olmalıdır? Neden?
3	Eğitim programının gerçekleştirilmesinde hangi konular üzerinde durulmalıdır?
4	Eğitim programı içeriğinde ifade edilen konu başlıklarında verilen eğitimin süresi ne kadar olmalıdır?

Pilot çalışmada görülen eksiklikler giderilmiş ve akabinde katılımcıların belirlenmesi ve davet edilmesi sağlanmıştır. Ankara’da bulunan özel bir üniversitenin gastronomi ve mutfak sanatları bölümü öğretim elemanları katılımcı olarak belirlenmiş ve 02.02.2023 tarihinde odak-grup görüşmesi gerçekleştirilmek üzere planlanan yere davet edilmiştir. Araştırmacı tarafından yönetilen görüşme araştırma sorusu sorularak katılımcıların bu soru hakkında aktarımları ses kayıt cihazları ile kaydedilerek önemli vurgulamalar not alınmıştır. Bu çalışmanın gerçekleştirilmesi sırasında Yıldırım ve Şimşek (2021) tarafından önerilen odak grup görüşme süreci esas alınmıştır.

Araştırmanın üçüncü bölümünde birinci ve ikinci bölümde elde edilen verilerin geçerliliğinin ve güvenilirliğinin artırılması amacıyla Fethiye Göcek’te 4-9 Mayıs 2023 tarihlerinde düzenlenen “4. TYBA Yacht Charter Show” organizasyonuna katılan yat şefleri, kaptanları, broker ve işletmecilerine yapılandırılmamış görüşme formu uygulanarak veri toplama işlemi gerçekleştirilmiştir. Birinci bölümde elde edilen verilerden yola çıkarak yat şeflerine sektörde karşılaştığı zorlukların ve çalışma prensiplerinin ifade edilmesine yönelik sorular, yat kaptanlarına yat şeflerinin işe alım ve iş sürecinde yat şefleri özelinde karşılaşılan sorunlar ve beklentilerin aktarılmasına yönelik sorular, yat brokerları ve işletmecilerine yat şefinin bir yatta öneminin ifade edilmesine yönelik sorular sorulmuştur. Yapılandırılmamış görüşme formu uygulanan katılımcıların devam etmekte olan bir etkinlik içerisinde olmaları ve bu etkinlikte farklı görevlerinin olmasından dolayı sorular daha kısa ve hızlı sorulabilecek düzeyde tercih edilmiştir. Aynı zamanda katılımcıların yaş, cinsiyet, mesleki deneyim, çalıştığı teknenin bandırası ve uzunluğu gibi tanımlayıcı bilgileri de alınmıştır.

Araştırmanın her üç bölümünde gerçekleştirilen aşamalarda ses/görüntü kayıt cihazlarında toplanan veriler ilk adımda yazıya geçirilerek düzenlenmiştir. Düzenlenen

verilerde konuyla ilişkin veri setleri bulunarak araştırma sorusu ile ilişkilendirilmiştir. İlişkilendirilen veriler bulgular kısmında aktarılmıştır.

3.4. Araştırmanın Geçerliliği ve Güvenilirliği

Gerçekleştirilen tüm çalışmalar etik ilkeler doğrultusunda geçerli ve güvenilir bir bilgi aktarma kaygısı taşımaktadır (Merriam, 2013). Bu kaygının giderilmesi amacıyla çeşitli geçerlik ve güvenilirlik çalışmaları gerçekleştirilmektedir. Nitel araştırmalarda geçerliğin ve güvenilirliğin belirli düzeylerde ortaya konulması çalışmanın inandırıcılık ve açıklanabilirlik derecesini de önemli ölçülerde etkilemektedir. Nicel araştırma yöntemlerinde geçerlik ve güvenilirlik düzeylerini ölçmek amacıyla farklı ölçme yöntemleri olsa da nitel araştırma yöntemlerinde bu ölçme yöntemlerinin kullanılmadığı ifade edilmektedir (Tekindal ve Uğuz-Arsu, 2020). Kirk ve Miller (1986) çalışmalarında nitel araştırma yöntemi içerisinde de ölçüt olarak ifade edilen geçerliği “araştırmacıların araştırdıkları olguyu, olduğu biçimiyle ve aynı zamanda olabildiğince yansız bir şekilde gözlemesi anlamı taşımaktadır” şeklinde tanımlamışlardır. Çalışmanın geçerliği için elde edilen bulgular ve öncesinde oluşturulan kavramsal çerçeve ile arasında uyumun olup olmadığı, bulguların tutarlılığı, araştırma sorularında yer alan olguların belirlenme durumu, elde edilen verilerin anlamlı olup olmadığıyla ilgili olarak ortaya konulan cevaplar çalışmanın geçerliğini etkileyen unsurlardır. Araştırma yöntemi içerisinde dikkate alınması gereken bir diğer konu ise güvenilirlik olarak ifade edilmektedir. Gibbs (2007) çalışmasında nitel güvenilirliği "araştırmacıların yaklaşımlarının farklı araştırmacılar ve farklı çalışmalar arasında tutarlı olması" şeklinde aktarmıştır. Bu aktarımlardan yola çıkarak çalışmanın geçerliği ve güvenilirliğinin sağlanması amacıyla yat şeflerinin sektörde karşılaştığı zorlukların belirlenmesine ilişkin sorulardan elde edilen bulgular alanyazın ile karşılaştırılmış ve geçerliği artırmak amacıyla görüşmelerde elde edilen veriler direkt olarak çalışmaya dahil edilmiştir. Aynı zamanda yat şeflerinin sektörde karşılaştığı zorlukların belirlenmesine ilişkin cevapları yine bölgede bu sektör ile ilgilenen sektör temsilcilerine yöneltilerek, alınan cevaplarla arasındaki uyum ve ilişki incelenmiştir. Yat şeflerine yöneltilen eğitim modeli oluşturulduğunda hangi konuların üzerinde durulması gerekliliği sorusundan elde edilen bulgular ile alanyazın taramasında ortaya konulan eğitim modelleri ve odak grup görüşmesi sonucunda elde edilen bulgularla karşılaştırılmıştır. Bu karşılaştırma bulguların kendi içerisinde ve farklı gruplardan elde edilen bulgular arası bir karşılaştırma ile gerçekleştirilmiş olup, bulgular arasındaki tutarlılık ve anlamlılık düzeyi incelenmiştir. Aynı zamanda odak grup görüşmesinde katılımcıların fikirlerini aktarması adına hazırlanan soruların bir fikir oluşturması açısından görsel ve yazılı kaynaklardan

yararlanılmıştır. Bu görsel ve yazılı kaynaklar gerek alanyazında aktarılan ifadeler gerekse yatışerlerinin sektörde karşılaştığı zorlukların belirlenmesi ve eğitim modeli oluşturulması durumunda hangi konuların üzerinde durulmasına ilişkin elde edilen bulgulardan oluşturulmuştur. Odak grup görüşmesinde elde edilen bulgular ile görüşme formu uygulanan katılımcılardan elde edilen bulgular arasındaki ilişkiye de bakılmıştır.

Sığrı (2018); nitel araştırmaların geçerliliğini ve güvenilirliğini ortaya koymak amacıyla kullanılan araçların niteliği, nicel araştırmaların geçerliliği ve güvenilirliğini ortaya koymak için kullanılan araçlardan farklı olduğunu aktarmaktadır. Buna ek olarak nitel araştırmalarda kullanılan araçların nicel araştırmalarda kullanılanlar kadar somut olmadığı da ifade edilmektedir. Bu ifadeden hareketle Yıldırım ve Şimşek (2016)'in çalışmalarında aktardığı dış güvenilirlik ile ilgili 7 soruluk bir çerçeve belirlenmiş ve çalışma bu çerçeve üzerinden hareket edilerek devam ettirilmiştir. Güvenirliğin sağlanması için bu sorulara olumlu yanıtlar verilmesi gerekliliğinden de bahsedilmiştir.

1. Araştırmacı, gerçekleştirdiği çalışmanın yöntemini ve bu yöntemle bağılı olarak gerçekleştireceği aşamaları açık ve anlaşılır bir şekilde ayrıntılı olarak aktarmış mıdır?

2. Verileri toplama, inceleme, analizini gerçekleştirme, yorum yapma ve sonuç ve önerileri aktarma süreçlerinde hangi yolların kullandığı ve bu esnada neler yapıldığı açık ve anlaşılır bir biçimde aktarılmakta mıdır?

3. İfade edilen sonuçlar ile elde edilen veriler arasında bir ilişki mevcut mudur?

4. Araştırmacının çalışma sırasında ortaya koyduğu araştırma yöntemi ve buna bağılı olarak izlediği süreç kapsamında ifade edilen aktarımlar açık ve anlaşılır bir biçimde ifade edilmiş midir? (evren ve örneklemin seçilmesi, görüşme ve gözlem esnasında alınan notlar vb. gibi)

5. Araştırmacı, gerçekleştirdiği çalışmada katılımcıların ifadelerinde yer alan bireysel varsayım, önyargı ve buna bağılı olarak gelişen yönelim kaymalarının farkında mıdır? Bu konuda araştırmanın farklı şekillerde ifade edilmemesi adına bir çalışma gerçekleştirilmiş midir?

6. Araştırma kapsamında aktarılan farklı ifadelere ve bu ifadelere yönelik alternatif görüşlere dikkat edilmiş midir?

7. Araştırmada elde edilen ham veriler talep edildiğinde başkaları tarafından incelenebilmek adına veri saklama işlemi gerçekleştirilmiş midir?

Sorulardan hareketle çalışmanın geçerliliği ve güvenilirliğinin artırılması amacıyla araştırma esnasında gerçekleştirilenler ve araştırmanın ilgili kısımlarında yer alan hususlar yukarıda belirtilen 7 soruluk çerçeve üzerinden aşağıda cevaplandırılmıştır.

1. Araştırmacı gerçekleştirdiği yöntemi ve bu yöntemin neden seçildiğiyle ilgili olarak açık ve anlaşılır ifadelerden oluşan paragrafa “Yöntem” başlığı altında yer alan “Araştırmanın Modeli” bölümünde yer vermiştir. Buna ilave olarak seçilen yönteme uygun yöntem aşamalarından da aynı bölüm içerisinde bahsedilmiştir.

2. Araştırmanın gerçekleştirilmesi sürecinde yararlanılacak veri toplama aracının oluşturulması hususunda hangi süreçlerin izlendiği açık ve ayrıntılı bir şekilde ilgili bölümde aktarılmaktadır. Bu veri toplama aracının neden seçildiği, evren ve örneklemin hangi hususlara bağlı olarak bu şekilde planladığına ilişkin ifadeler de çalışma içerisine eklenmiştir. Verileri toplama ve kaydını oluşturma yönünde hangi prosedürlerin işlendiği de açıkça belirtilmiştir.

3. Sonuç ve öneriler bölümünde ifade edilen aktarımlar oluşturulan literatür ve görüşmelerden elde edilen veriler ışığında oluşturularak çalışmaya aktarılmıştır. Literatürde yer alan boşluğun doldurulması amacıyla maksimum çeşitlilik kullanılarak verilerin geçerliliği ve güvenilirliği farklı kaynaklardan elde edilen veriler aracılığıyla karşılaştırılarak sonuç ve öneriler bölümü oluşturulmuştur.

4. Yöntem başlığı altında “Araştırmanın Modeli”, “Araştırmanın Evren ve Örneklemi”, “Araştırmanın Veri Toplama ve Değerlendirme Tekniği” bölümlerinde ilgili süreç ayrıntılı bir şekilde aktarılmıştır.

5. Araştırmacı herhangi bir yönlendirme olmaması adına hazırlanan görüşme formunun uzman değerlendirilmesi alındıktan sonra pilot çalışma uygulaması gerçekleştirmiş olup, soruların nesnellliğini sağlamıştır. Buna ek olarak herhangi bir yönelimin gözlemlenmemesi adına soruları direkt olarak sorarak herhangi bir yönlendirme olmamasına dikkat etmiş, katılımcıların görüşlerini rahat bir şekilde ifade etmesine olanak sağlamıştır. Farklı bir araştırmacının araştırılan konuya ilişkin farklı bir çalışması olması dahilinde bulgular bölümünde ayrıntılı bir aktarımla hareket etmiştir.

6. Araştırma esnasında ortaya konulan tüm görüş, düşünce ve alternatif aktarımlar direkt olarak çalışmaya dahil edilmiştir. Dahil edilme sırasında objektif olunmuştur.

7. Yapılan görüşmeler, görüşme kaydı alınmadan önce yasal izni alınarak kaydedilmeye başlanmış, kayıt başladığında verilerin gizlilik kuralları gereğince kullanılmasının onayı alınarak sorulara geçilmiştir.

4. BULGULAR

Bu çalışma, yat şeflerinin sektörde karşılaştığı zorlukların belirlenmesi ve farklı eğitim modellerinin oluşturulması üzerine farklı katılımcılara yarı-yapılandırılmış görüşme formu ve yapılandırılmamış görüşme formu uygulanarak gerçekleştirilmiştir. Araştırma sırasında yat şeflerinin sektörde karşılaştığı zorlukların belirlenmesi üzerine sektörde faal olarak hizmet veren yat şefleri ve yat turizmiyle bağlantılı sektör temsilcileri ile görüşülerek, farklı eğitim modellerinin oluşturulması üzerine yat şefleri, sektör temsilcileri ve üniversitelerin gastronomi ve mutfak sanatları bölümü ve aşçılık programı akademisyenleri ile görüşülerek araştırma sorularına cevap bulunması hedeflenmiştir. Buna bağlı olarak araştırmaya katılan katılımcılara ve elde edilen verilere ilişkin bulgular aşağıda aktarılmaktadır.

4.1. Katılımcıların Demografik Özelliklerine Ait Bulgular

Araştırmanın birinci bölümünde Bodrum İlçesi'nde faal olarak yat şefliği mesleğini sürdüren katılımcılarla görüşmeler gerçekleştirilmiş olup katılımcıların demografik özellikleri, görüşme süreleri ve diğer tanımlayıcı bilgiler Tablo 4.1'de verilmektedir.

Tablo 4. 1 Araştırmanın Birinci Bölümünde Yer Alan Katılımcılara İlişkin Bulgular

No:	Görüşme Süresi:	Yaş:	Eğitim Durumu:	Gelir Durumu:	Çalışılan Saat:	Personel Sayısı:	Yat Tipi:	Menü Tipi:	Yat Sahibi/Şefi
K1	42:32:17	37	Lise	17.000₺/aylık	12 saat	Yaz: 4 personel, Kış: 2 personel	22 metre – 3 Direkli Gulet	Fix Menü	Sahibi
K2	45:17:42	41	İlkokul	10.800₺/aylık	12 saat	Yaz: 4 personel Kış: 1 personel	22 metre – 3 Direkli Gulet	Fix Menü	Sahibi
K3	39:34:10	36	İlköğretim	9.760₺/aylık	8 saat	Yaz: 2 personel, Kış: 1 Personel	22 metre – 3 Direkli Gulet	A la Carte	Sahibi
K4	41:24:33	39	Lise	15.850₺/aylık	13 saat	Yaz: 3 personel, Kış: 2 personel	22 metre – 3 Direkli Gulet	Fix Menü	Sahibi
K5	40:12:18	30	Lisansüstü	6.800₺/aylık	14 saat	2 personel	18 metre – 2 Direkli Aynakıç	Fix Menü	Şefi
K6	39:58:11	34	Lise	13.800₺/aylık	16 saat	Yaz:2 Personel, Kış: 1 Personel	20 Metre – Motoryat	Fix Menü	Sahibi
K7	43:21:28	48	Ön Lisans	10.000₺/aylık	8 saat	3 personel	18 Metre – Tirhandil Gulet	Fix Menü	Şefi
K8	44:53:27	60	Lise	12.300₺/aylık	14 saat	2 personel	15 Metre – Tirhandil Gulet	A la Carte	Şefi
K9	41:33:54	51	Ön Lisans	13.000₺/aylık	16 saat	2 personel	Gezi Teknesi	Fix Menü	Şefi
K10	40:17:45	55	Lise	11.000₺/aylık	9 saat	1 personel	Katamaran	Fix Menü	Şefi
K11	44:32:16	50	Lisans	13.250₺/aylık	15 saat	1 personel	20 Metre – Motoryat	Fix Menü	Şefi
K12	44:27:14	59	Lise	9.800₺/aylık	10 saat	2 personel	18 Metre – Karpuzkıç Gulet	Fix Menü	Şefi
K13	42:34:13	48	Ön Lisans	13.500₺/aylık	14 saat	1 personel	Katamaran	Fix Menü	Şefi
K14	40:02:22	39	Lisans	14.500₺/aylık	18 saat	1 personel	22 metre – 3 Direkli Gulet	Fix Menü	Şefi
K15	38:45:43	51	Ön Lisans	9.300₺/aylık	14 saat	3 personel	36 Metre – Karpuzkıç Gulet	Fix Menü	Şefi
K16	45:34:23	40	Ön Lisans	10.500₺/aylık	15 saat	1 personel	Motoryat	Fix Menü	Şefi
K17	48:23:11	62	Lise Mezunu	8.750₺/aylık	13 saat	4 personel	35 Metre – Karpuzkıç Gulet	Fix Menü	Şefi
K18	42:12:35	42	Ön Lisans	11.500₺/aylık	14 saat	1 personel	Katamaran	A la Carte	Şefi

*Görüşmelerin gerçekleştirildiği dönemde resmi asgari ücret 5.500₺’dir.

4.2. Yat Şeflerinin Yatlarda Üstlendiği Görevlere İlişkin Bulgular

Yarı-yapılandırılmış görüşme formu uygulanan katılımcılara yatlarda gerçekleştirdikleri görevleri belirlemek amacıyla “Yat içerisinde gerçekleştirdiğiniz görev/görevler nelerdir?” sorusu yöneltilmiştir. Katılımcıların tamamı mutfak bölümünde gerçekleştirdikleri görevleri ifade etmişlerdir. Özellikle katılımcılar kamara ve mutfak temizliği, hizmet verilecek misafirler için hazırlanan menünün ön hazırlığının yapılması, alkollü ve alkolsüz içeceklerin soğutulması ve malzeme tedarikinin sağlanması şeklinde görevlerinin olduğundan bahsetmişlerdir. Katılımcıların tamamı yukarıda ifade edilen görev ve görevleri gerçekleştirdiğini ifade etse de K1 bu aktarımlara ek olarak gerçekleştirdikleri görevlerle ilgili aktarımları sağlamıştır.

K1 kodlu katılımcı şu şekilde iletmiştir:

“Yat içerisinde günlük, haftalık ve aylık olarak gerçekleştirdiğimiz görevlerimiz bulunmaktadır. Bu görevler özellikle misafirin geliş-gidiş tarihleri bakımından da farklılık göstermekte.”

K1, K2, K3, K4, K6, K12, K14, K15 ve K16 üstlenilen görevlerin gerçekleştirildiği bir mesai saati olmadığını, açık sularda özellikle hizmet verilmesi durumunda görevlerinin misafirin isteğine bağlı değişiklik gösterdiğini belirtmişlerdir.

Aktarıma bağlı olarak K1 kodlu katılımcı ek olarak şu şekilde aktarmıştır:

“Gece bir kişi sürekli olarak nöbetçi oluyor. Misafirin isteğine göre de ekstra bir şey hazırlanması durumunda da yatın arkasındaki bot ile limana gidilip malzeme alımı gerçekleştirme görevi de yine bize ait.”

K2 kodlu katılımcı ise aynı görüşü destekleyen şu aktarımı ifade etmiştir:

“Gece veya gündüz fark etmeksizin çalışmalara devam ediyoruz. Eğlence ve hizmet sektörünün en uğraştırıcı aracındayız. Misafirlerimiz burada dinlenmek için bulunuyorlar. Gece de saat kaç olursa olsun misafirimiz bir şey istediğinde tüm ekipmanlar ve ürünler hazır bulunuyor. Saat gece 3’te de misafirimiz canı bir şey istediğinde bizim o hizmeti vermemiz gerekiyor.”

K3 kodlu katılımcı görüşlerini şu şekilde ifade etmiştir:

“Bizim çalışma programımız bir saate dayandırılrsa da öyle gece ben uyuyorum diyemezsin. Misafir sabaha karşı da kalkıp bir şey isteyebilir. E tabi bir de alkol varsa farklı bir ortam oluyor. İnsanlar eğlenmek için geliyorlar ve aldıkları hizmete belirli bir ücret ödedikleri için istedikleri 7/24 kesintisiz hizmet.”

Tüm bu aktarımlardan yola çıkarak yatlarda çalışan mutfak şeflerinin sadece mutfak içerisinde gerçekleştirilen görevleri üstlenmediği, yatlarda hizmet alan misafirlerin diğer hizmetlerinin sağlanması amacıyla da görevler üstlendiği gözlemlenmiştir. Aynı zamanda çalışma saatlerinin belirli bir sistem dahilinde olsa da farklı zamanlarda bu çalışma sisteminin dışına çıktığı da verilen cevaplardan anlaşılmaktadır.

4.3. Yat Şeflerinin Mutfak Dizaynı ve Mimarisinin Yeterliliğini Değerlendirmesine İlişkin Bulgular

Yat şeflerinin çalışma alanlarının dizaynının ve mimarisinin yeterliliği hakkında görüşlerinin alınması amacıyla çalışma kapsamında hazırlanan yarı-yapılandırılmış görüşme formunda “Mutfak dizaynı ve mimarisi sizce yeterli mi? Geliştirilecek yönleri nelerdir?” sorusu eklenerek katılımcılara yöneltilmiştir. Görüşmeler neticesinde özellikle alanın kısıtlı olması ve maliyet gibi durumlara bağlı olarak mutfak bölümüne ayrılan alanın da değişkenlik gösterdiği ifade edilmiştir. Buna ek olarak malzemelerin de kaliteli hammaddeden olmasının önemi de katılımcılar tarafından vurgulanmıştır. Aktarımlara ek olarak K1, K2, K3 ve K13 çalıştıkları yatların mutfak dizaynı ve mimarisinin yeterliliği ile ilgili olarak diğer katılımcılardan ayrı olarak şu ifadeleri aktarmaktadır:

K1 kodlu katılımcı konuyla ilgili olarak şu ifadeleri kullanmıştır:

“Baktığınız zaman kamaralar, tuvalet vs. zaten büyük bir alanı kaplıyor. Aynı zamanda tekne imalatı üzerine de çalıştığımız için kendi zevkimize ve alanımıza uygun bir şekilde dizayn ettirdik. Tabi geliştirilmesi gereken yerler illaki vardır. Soğutma ünitelerine yönelik farklı bir çalışma yapılabilir. Tabi maliyetleri de düşünmek lazım. Şu dönemde bir yat mutfağı dizayn etmek oldukça maliyetli. Denizin ortasındasınız ve sürekli suya temas eden tezgahlar, dolaplar, tahtalar. Kaliteli olmak zorunda. Kaliteli olursa da paraya acımak zorundasınız.”

K2 kodlu katılımcı şu şekilde aktarmıştır:

“Yat sahibi isen zaten çok bakmıyorsun. Çalışanlar düşünün diye düşünen çok. Ama biz hem sahibi hem çalışan olduğumuz için durum farklı. Çalışarak kazandık ve çalışanın halinden de anlamak zorundayız. Burada vefa çok önemli. Çalışanların da konfor seviyesini arttıracak bir mutfak dizaynı yaptırmak için biraz daha maliyetli bir çalışma gerçekleştirilebilir. Ama bazen bakıyoruz bize sonradan gelen arkadaşlar küçük küçük mutfaklarda canları çıkıyor. Düzgün bir mutfak yok. Alan misafirlerin konforu için fazla daraltılmış. Çalışan mutlu olmalı ki misafir de o mutluluktan yararlı olsun. Ama bakıyoruz ki bu çoğu teknemizde yok. Misafirin gözünü boyamak için yapılan büyük bir kamara, büyük bir oturma alanı var. Bunun yanında zaten dar olmasına rağmen iyice daraltılan mutfaklar da var. Havalandırma sistemleri ayrı bir konu.”

K3 kodlu katılımcı şu ifadeye yer vermiştir:

“Yeterli olduğu kadar eksik olan yönleri de çok. Kafanıza göre yatlarda mutfak dizayn edemezsiniz. Sabit duran bir şey değil ki bu. Açık sularda sürekli olarak sallanan bir deniz aracının içindesiniz. Sistem ve mimari iyi bir şekilde birleşmeli ama bunu ne yazık ki biz yatlarda göremiyoruz. Önce 2000’ler de mimarinin iyileşmesi adına yat imalatçıları farklı projeler sundular. İlk 2-3 yıl çok iyi gitti. Zaten inceleme fırsatı bulursanız eski yatlarda daha geniş mutfaklar. Ama sonrasında Süperyat kavramı çıktı bir özentilik başladı. Konfor sadece yatın sahibine ve misafirlere verildi. Alan dar ve elverişsiz kullanılmaya başlandı. Fikirlerimizi hep sunduk, sunmaya da devam ediyoruz.

Geliştirilecek bir yön değil farklı farklı birçok yön var. Havalandırma iyiye depolama üniteleri sorun oldu. Bir yerden alıp diğer yere alan açıldı. Biz dar alanda çalışmayı kabullendik o sorun değil. Biz mimarinin yetersiz kalmasından dolayı sıkıntılar çekiyoruz. Benim çalıştığım yatta ocak üstü tezgâh planlanmışken, bir farklı yatta bu planlanmamış. Sistem aynı olmalı ki çalışma alanı herkesi teşvik etsin.”

K13 kodlu katılımcı diğer katılımcılara ek olarak şu şekilde ifade etmiştir:

“Kendi adıma konuşacak olursam evet yeterli. Çünküleri de önemli tabii ki. Biz katamaran tipi bir yatta çalışıyoruz. Kamara ve mutfak bulunduğu için ve genelde tek ailelerin hizmet alacağı bir boyuttayız. Yat sahibi kendine uygun olarak değil de ailesine uygun olarak bir dizayn gerçekleştirmiş. 10 yıldır sabit olarak bu yatta çalışıyorum. Çünkü sistemi biliyorum. Kışın limanda yazın da mavi yolculukta Ege ve Akdeniz kıyılarını geziyoruz. Yata kullanan sadece bir aile. Ne zaman ne isteyecekleri de belli. Ona uygun hazırlığımızı yapıp çıkıyoruz. Onların beslenme alışkanlığını bildiğim için de mimari oldukça yeterli geliyor”

Aktarımlardan yola çıkarak özellikle katılımcıların ifadelerinden konfor seviyesinin sadece misafirlere ayrılan bölümlerde düşünüldüğü, mutfak kurulumu ve dizaynı sırasında maliyetin önemli bir unsur olmasına rağmen çalışan yat şeflerinin de düşünülerek eşit bir şekilde bir sistem dahilinde hareket edilmesinin hizmetin de kalitesine etki edeceği olgusuna ulaşıldığı düşünülmektedir. Farklı demografik yapılarıdaki bireylerin hizmet aldığı yatlarda mimarinin yetersiz yönlerinin olduğu ifade edilmesine karşın aynı demografik yapıya sahip misafirlerinin süreklilik arz eden bir şekilde hizmet almasında öğrenilen davranışlardan dolayı da yeterli olduğu düşüncesi de yine aktarımlarda karşılaşılan bir durum olarak nitelendirilmektedir.

4.4. Yat Şeflerinin Yatlarda Depolama ve Stok Kontrolü Üzerine Gerçekleştirdiği Çalışmalara İlişkin Bulgular

Yatlarda yat şeflerinin depolama ve stok kontrolü üzerine gerçekleştirdiği çalışmaların ortaya konulması amacıyla “Mutfakta depolama ve stok kontrolü gibi konularda ne gibi çalışmalar gerçekleştiriyorsunuz?” sorusu görüşme gerçekleştirilen yat şeflerine yöneltilmiş ve cevap vermeleri istenmiştir. Özellikle depolama ve stok kontrolünün dar alanda oluşturulan mimari ile sınırlı sayıda depolama alanlarının olmasından dolayı önemli bir konu olduğu ifade edilirken aynı zamanda kısa ve uzun vadeli yolculuklarda farklı sistemlerin geliştirildiği katılımcılar tarafından ortak ifade edilen aktarım olmuştur. Buna ek olarak menü planlama ve tercih edilen menü tipinin de depolama ve stok kontrolüne büyük bir etkisinin olduğunun da altının çizilmesi gerektiği ifade edilmiştir. K7, K9, K12 ve K13 özellikle sabit bir hizmet sunmalarından kaynaklı olarak diğer katılımcılardan farklı olarak aktarım sağlamışlardır.

K7 kodlu katılımcı konuya ilişkin şu şekilde ifadeler aktarmıştır:

“Biz günlük tura çıkmıyoruz. Günlük tura çıkmadığımız için de ne alacağımız ve nasıl uygulayacağımız tamamıyla öncesinde misafir tarafından ya da bizim belirlediğimiz şekillerde hazırlanıyor. Depolama konusunda farklı menüler olduğundan dolayı misafirin listemizden seçtiği fix menüler üzerinden hareket ettiğimiz için buna uygun depolama yapıyoruz. Fazla malzemeyi karadaki depolarımızda tutuyoruz. Ülke sınırları içerisinde mavi yolculuklar yaptığımızdan malzeme sıkıntımız pek olmuyor. Genellikle rotalarımız belli. Bodrum’dan çıkıp, Marmaris, Göcek, Fethiye, Kaş şeklinde dolaşıyoruz. Gittiğimiz yerlerde tanıdığımız tedarikçilerimiz var. Genelde depolamayı karada yapıyoruz. Stok kontrolü de yine karada. Belirli takvimlerde suya çıktığımız için de elimizde malzemeyi çok tutmuyoruz. Takvime uygun alışveriş yapıyoruz.”

K9 kodlu katılımcı diğer katılımcılardan farklı olarak şu şekilde ifade etmiştir:

“Biz gezi teknesiyiz. Bizim ebat olarak şahıs yatlarından daha geniş saklama alanlarımız bulunuyor. Depolamayı başka alanlarda yapabiliyoruz. Zaten ağırladığımız kişi bakımından da daha fazla kişiye hitap ettiğimiz için durum biraz farklı işler bizde. Şahıs yatları öyle çok malzeme almazlar. Misafire göre hareket ederler. Ama her gün tur yapıyoruz. 10 kişiden sonrasında muhakkak karadan çıkıyoruz. 10 kişi de oluyor 30 kişi de. Sürekli sirkülasyon var. Malzemeyi de ona göre döndürmen gerekiyor. Biz tura 10:00’da başlıyoruz. Akşam 19:00’a kadar sürüyor. Sabah müşterilere bir şey vermen şart. Bu insanlar yüzüyor enerji harcıyor.

Bir de öğlen saatlerinde bir menü çıkartıyoruz. Bunun takibinin iyi yapılması gerek. Onun için de genellikle sürekli hızlı bitecek ürünleri teknede muhafaza ediyoruz. Ama ana yemek için kullanılacak tavuk ve köfteyi soğutma depolarının azizliğine uğramamak ve kolay takibini yapmak adına karada tekneye yakın yerde bulunan soğuk hava deposunda

tutuyoruz. Buradan tekneye gün sonunda bir sonraki günün kişi sayısına göre malzeme çekiyoruz. Eksildikçe tedarikçimizden sipariş verip depoyu dolduruyoruz.”

K12 kodlu katılımcı konuya ilişkin şu ifadeler yer vermiştir:

“Fix menü veriyoruz. 18 metrelik bir Karpuzkış gulet içerisinde uygun depolama alanlarımız var. Depolama için mutfakta ve teknenin oturma alanlarında bulunan sedirlerin altında yer alan bölmelerde depolama işlemlerini gerçekleştiriyoruz. Soğuk tarafta kalması gerekenleri mutfakta yer alan tezgâh altı ve üstü soğutma ünitelerinde tutuyoruz. Misafirin seçimine uygun bir fix menü yarattığımız için sefer başı depolarımızı dolduruyoruz. Ancak temel malzemelerimizi de yine teknemizde yer alan bölmelerde saklıyoruz. Temel malzemelerimizin stok kontrolünü sefer öncesi ve sonrası yaparken misafirin seçtiği menü için gerekli olan malzemeler sefer için özel alındığı için sefer sonrasında bitecek şekilde alımını planlıyoruz. Bir grubun istediği menüyü diğer grup istemediği oluyor. Bu sebeple de böyle bir yol izliyoruz.”

K13 kodlu katılımcı aynı düşünceyi destekler nitelikte şu ifadeye yer vermiştir:

“Katamaran bir teknede mutfak zaten küçük bir alan. Üzerine depolama alanın da büyük olması beklenilecek bir şey mi? İki soğutma depolama alanı, üç kuru gıda depolama alanımız var. Burada depolama alanı az olduğu için stok kontrolü de kolay oluyor. Malzeme azaldıkça da hemen dolduruluyor.”

Fix menü şeklinde menü tipi kullanan yat şeflerinin genellikle yat tiplerine bağlı olarak depolama alanlarında gerçekleştirdikleri depolamalar yer yer sorun haline gelse de stok kontrolünün kolay yapıldığı ifadesine ulaşılmıştır. Yat uzunluğu bağlamında depolama alanlarının artmasıyla birlikte stok kontrolünün de depolamanın da farklı şekillerde gerçekleştirildiği gözlemlenmiştir.

Farklı menü tipinde hizmet veren K18 kodlu katılımcı farklı olarak şu ifadeleri aktarmıştır:

“A la carte menüde hizmet vermek kolay bir iş değildir. Bir de bunu mutfağı küçük olan bir katamaran içerisinde yapmak kolaylığı oldukça zor kullanmamıza sebep oluyor. Stok kontrolünü iyi yapmak şart. Öyle kafana göre hareket edemezsin. Elinde hangi malzemeden ne kadar var bilmen gerek. Misafirin ne isteyeceği belli değil. Restorandan farklı olarak tek avantajın kişi sayın belli. Ona uygun da depolama yapmak zorundasın. Yeri geliyor 3 gün karaya çıkmadan gidiyorsun. Paket paket giren her bir ürünün üzerine ne zaman girdi, son kullanma tarihi, ne zamana kadar kalır hepsini yazıp dondurucuya yeri dondurucuya değilse de uygun yere yerleştirmelisin. Bunun için de uygun bir altyapın olmak zorunda. Biz buna uygun bir altyapı yarattık ve yolculuklara göre de depolamamızı yapıyoruz. Her yolculuk sonunda ya da her yeni limanda stoklarımızı kontrol edip misafire ona uygun bir şekilde hizmet ediyoruz.”

Aktarımlardan yola çıkarak özellikle farklı tiplerdeki yatlarda görev alan yat şeflerinin kendi çalıştıkları yatlara bağlı olarak hareket etmesinin belli başlı sebepleri olduğu, bu sebeplerin bazı yatlarda zorunluluktan ortaya çıktığı, bazılarında ise uygulanan sisteme bağlı olarak geliştiği ifade edilebilecek niteliktedir.

4.5. Yat Şeflerinin Yatlarda Atık Yönetimi Üzerine Gerçekleştirdiği Çalışmalara İlişkin Bulgular

Yat şeflerinin çalıştıkları yatlarda yolculuk esnasında ve limanda bağlı durdukları süreçte atık yönetimi konusunda hangi çalışmaları gerçekleştirdiğinin ortaya konulması amacıyla görüşme formuna “Atık Yönetimi konusunda nasıl bir sistem uygulamaktasınız?” şeklinde oluşturulan soru eklenerek görüşme esnasında katılımcılara yöneltilmiştir. Konuyla ilgili olarak tüm yat şeflerinin konuya ilişkin görüşlerinin benzer olduğu gözlemlenmiş olup, tüm katılımcıların ifadelerine yer verilmemiştir.

Konuya ilişkin K4 kodlu katılımcı şu şekilde ifade etmiştir:

“Gönül ister ki tüm çöplerimizi ayırdığımız, cinsine göre çöp kovalarımızın olduğu bir sistem uygulayalım. Ama ne yazık ki alan bunun için müsait değil. Biz de bunu yapabileceğimizin en iyisiyle yapıyoruz. Çöplerimizi biriktiriyoruz ve limana yanaştığımızda ya da bizim çöplük dediğimiz kıyı alanlarda boşaltma yapıyoruz. Bizim belki atık yönetimine katkımız çöpümüzü dışarıya atmıyoruz.”

K6 kodlu katılımcı aktarılanları destekler nitelikte şu aktarımı sağlamıştır:

“Bir çöp kovamız, oldukça fazla çöp poşetimiz bulunuyor. Çöpü asla suya atmıyoruz. Çöplüklerimizi sürekli olarak liman işletmeciliği boşaltıyor ve kontrol ediyor. Limandayken liman çöplüğüne, limanda olmadığımızda da liman işletmesinin denetimli olarak izin verdiği çöplüklere boşaltıyoruz.”

K9 kodlu katılımcı ise şu şekilde aktarmıştır:

“Yapılan iş belli. Belki günde 4 büyük poşet çöp çıkıyor. Limandan çıktıktan sonra başlıyor bizde çöp birikmeye. Ekip arkadaşlarımız buna çok önem veriyor. Akşam limana yanaştığımızda yapılan temizlik sonrası o çöpler de çöp konteynerlerine atılıyor. Artı olarak bir gezi teknesi olduğumuz için ekip arkadaşlarımız yanaştığımız koylarda da bazen kıyıya çıkıp çöpler varsa onları da topluyor. Liman işletmesinin belirli kuralları var. Zaten atmak insani olarak yanlış, attığınızda da size ceza yazıyorlar. Yazmalar da...”

Aktarımlardan yola çıkarak özellikle yat şeflerinin yatlarda uyguladıkları atık yönetimine ilişkin çalışmalarda görüşülen yat şefleri üzerinden aynı işlemlerin yapıldığı, bu işlemlerin yapılmasında eksiklikler görülse de usule uygun bir şekilde gerçekleştirildiği sonucuna

ulaşmaktadır. Buna bağlı olarak yat şeflerinin atık yönetimi konusunda tek bir sistem üzerinden tüm çöplerin toplandığı ve liman işletmesinin denetiminde belirlenen noktalar ve limanlarda bulunan çöp konteynerlerinde biriktirildiği aktarılmaktadır. Konuya ilişkin olarak aktarılan ifadeleri destekleyen nitelikte olup farklı bir uygulama gerçekleştiren K15 kodlu katılımcının ifadelerine de yer verilmiştir.

K15 kodlu katılımcı konuyla ilgili olarak şu aktarımı sağlamıştır:

“Sistem bizim teknelerde genellikle aynıdır. Ancak biz Bodrum Belediyesi ile iş birliğimiz sonucunda şişe kapaklarını ve plastikleri ayrı bir alanda biriktiriyoruz. Belirli günlerde belediye ekipleri gelip bizlerden bunları alıyorlar. Bunu yapan farklı arkadaşlarımız da var. Burada önemli olan süreci nasıl yönettiğiniz. Biz atık yönetimi konusunda belirli bir kesimden farklı olarak bunu yapmaktayız.”

4.6. Yat Şeflerinin Çalıştıkları Yatlarda Karşılaştıkları Sorunlara İlişkin Bulgular

Çalışma kapsamında araştırmanın birincil sorusu olan yat şeflerinin sektör içerisinde yaşadıkları sorunların tespit edilmesi amacıyla gerçekleştirilen görüşmelerde katılımcılara “Çalıştığınız yatlarda karşılaştığınız sorunlar nelerdir?” şeklinde bir soru yöneltilmiştir. Görüşmeye katılan katılımcıların ifade ettiği benzer ve farklı sorunlar Tablo 4.2’de verilmektedir.

Tablo 4. 2 Yat Şeflerinin Karşılaştığı Benzer ve Farklı Sorunlar

Karşılaşılan Sorunlar	
Benzer Sorunlar	Farklı Sorunlar
Yapılan görüşmelerde özellikle katılımcıların ifade ettiği benzer sorunlar; * personel eksikliği, * personelin iş beğenmeme sorunu, * misafirlerin personelin isteksizliğinden ve memnuniyetsizliğinden kaynaklı olarak yarattığı izlenimden dolayı şikayetleri, * misafirlerin kararsız davranmaları şeklinde ifade edilmektedir.	Görüşmelerden elde edilen bulgulara göre katılımcıların benzer sorunların dışında; * depolama alanlarının yetersizliği, * zamansız isteklerin yapılması, * görev tanımının dışında işlerin yaptırılması, * sezon sonunda iş süresinin dolması, * maaşların düzenli bir şekilde yatırılmaması ve * uzun süren çalışma saatlerinin olması şeklinde aktarılmaktadır.

Konuya ilişkin olarak K1 kodlu katılımcı şu aktarımı sağlamaktadır:

“En büyük sorun ve aslında tek zorluk çektiğimiz sorun eleman. Çalışacak insan bulamıyoruz. Bir gün geliyor birisi ben meraklıyım, ben söyleyim diyor. Tamam diyoruz başla. Ertesi günü telefonlarımızı açmıyor. Zor geliyor dar alan, uzun saat çalışma.

Bir de şimdilerde iş beğenilmiyor. İlkbaharda işe hevesle giren çok oluyor. 1 hafta açık suda mavi tur yapıyoruz. İkinci günü misafir denizdeyken geliyorlar diyorlar ki gecenin üçünde beni kaldırdılar şunu bunu yaptırdılar. Hizmet sektöründeyiz. İşimiz bu. Hizmet

sektöründe misafiri memnun etmek zorundasın. Tabii herkes bu tempoya alışamıyor. Benim en büyük sıkıntım, sorunum ise bu çalışmaya karşılık olarak insanların memnuniyetsizliği. Önceden bir liste gönderiyoruz. Misafir tekneye çıkıyor akşam yemeğini servis ediyoruz ben bunu yemem ben şunu yemem. İnsanlar bakmıyorlar dikkatlice bu listelere. Okuma konusunda sıkıntı yaşıyoruz sürekli. Sonra diyorlar ki dönelim. 4 mil 5 mil açıldıktan sonra dönmek tabii bize maaliyet. Bir de dönüp yeni malzeme alıyoruz zaman kaybı. Bu sefer bir sonraki turun misafirini de oyalıyoruz.”

K2 kodlu katılımcı konuyla bağlantılı olarak şu ifadeleri aktarmıştır:

“Gece yarısı yemek hazırladığım çok oldu. Ama belirli bir saatimiz yok. İlkbaharda 12-13 saat çalışıyoruz üzerine bir de gece yarısı kalkıyoruz. O tekrardan bir hazırlık gerektiriyor. Kalktın hazırladın, toparladın ki toparlamazsan sabah yine sen toparlayacaksın 2-3 saatin heba oluyor. Çalışma saati, okuma sorunu ve eleman en büyük sorunlarımız arasında.”

K4 kodlu katılımcı şu şekilde ifade etmiştir:

“Ekmeğini yediğimiz yeri tabii ki koruyor kolluyoruz. Ama bir yat şefinin işi mutfaktır. Bakıldığında çok diğer işlere karışmasak da karıştığımız işler de mecburen oluyor. Örneğin yat temizliğinde kendi çalışma alanımızı temizliyor, sonrasında diğer alanların da temizliği bize kalıyor. Eleman olmayınca işler kaçınılmaz. Yüksek maaş, sezonda para kazanılacak bir iş imkânı. Ama gel gelelim eleman var mı? Yok. İnsanlar yattıkları yerden para kazanmak istiyorlar da öyle bir durum söz konusu değil. Tabii bir de misafirlerden kaynaklı sorunlarımız var. Önceden karar verilen rotalarımızın dışına çıkmak istiyorlar ve bazen liman bulunmamasından dolayı o rotaları tercih edemiyoruz. Malzemelerimizi rotaya uygun bir şekilde depoluyoruz. Tabii misafirler bu konuda anlayışlı değiller.”

K9 kodlu katılımcı konuyla bağlantılı olarak şu şekilde aktarım sağlamıştır:

“Herkes istiyor ki aynı anda tüm yemekler gitsin. Büyük bir teknede çalışıyoruz evet doğru. Ama personel ve imkanlar herkesin aynı anda yemek yemesine müsaade edecek bir yapıda değil. Misafirler özellikle çocuk aç, yemek hızlı gelirse diyor ama yapılan alanın darlığından ve personelin kısıtlılığından bakmıyor olaya. Bir de personelin tavırları da önemli. Personele kötü bir cümle kurulduğunda hemen sinirleniyor. Bu sefer misafirda haklı olarak hakkının yenildiğinden dem vuruyor bizlere. Misafiri mi memnun edeceksin yoksa personeli mi elde tutacaksın? Kafalar karışıyor.”

K12 kodlu katılımcı:

“Ofiste misafirle anlaşılan bir menü üzerinden malzeme alımı gerçekleştiriyoruz. Fix menü şeklinde hareket ettiğimiz için ya misafir seçiyor ya da bizim hali hazırda bulunan menülerimizden tavsiye ettiklerimiz tercih ediliyor. Ama yine de son karar misafire veriliyor. Gel gelelim misafir yanında getirdiği ekibine sormadan karar verdiğinde kaos çıkıyor. Bunu istememiştik, böyle istememiştik diyenler çok oluyor. Listeyi gösterdiğimizde de bu sefer tatsızlık çıkıyor. Sonra tüm yolculukta o tatsızlık misafire yansıyor. Keyif alamıyoruz.”

K13 kodlu katılımcı ise:

“Küçük bir tekne iç hacim bakımından. İstedığımız ürünleri depolama imkânı bulamıyoruz. Depolamayı kıyıda yaptığımız için de elimizdeki ürünlerle bir şeyler çıkartmaya, limanlara hızlı bir şekilde hareket etmeye özen gösteriyoruz. Malzeme bittiği anda eğer limana yanaşmadıysak misafirlerle papaz oluyoruz. Evet çalıştığımız alanlar dar. Ancak mimari bakımından yetersiz noktalarda bulunuyor. Misafirin konforu önemli ancak sadece yatacak yatağı, oturacak koltuğu mu? Yemek konusunda zaten zar zor beğendiriyoruz bir de üzerine malzeme yetişmediğinde daha büyük sıkıntılar başlıyor.”

K15 kodlu katılımcı aktarımlara ek olarak şu ifadeleri eklemiştir:

“Dolgun maaşlı, uzun süren çalışma saatlerinde hizmet veriyoruz. Ama şu an sezonda bu kadar hızlı bir kazanç bizim turizm sektöründe hiçbir alt sektör içerisinde yer almıyor. Görev tanımının dışında yaptığımız işler mevcut ama bunu personele anlatamıyoruz. Personel bir hafta mavi yolculuğa çıkıyor. İkinci hafta sürekli farklı bahanelerle kısa turlarla çok paralar kazanmak istiyor. Zaten kalifiyeli personel, dayanıklı personel bulmak zorken bir de elimizdeki personelleri de bir başka tekneye kaçırmamak için artı bir iş gücümüz var. Personelleri elimizde tutmak için ayrı bir çaba sarf ediyoruz. Durum böyle olunca iş takibi farklı bir noktaya evriliyor. Nitelikli personelin bu alanda yetiştirilmesi şart.

K17 kodlu katılımcı ise şu ifadeleri aktarmaktadır:

“Fazla personelle düzgün kalitede bir iş yapmak oldukça zordur. İşin takibini yapmak amacıyla bir lider seçilmeli ve yönetim ona bağlanmalıdır. Baktığımızda her şeyi şirketin sahibinin yönettiği durumlarda bazı aksilikler çıkıyor. Aldığımız maaş belli, diğer giderler belli ama belirli bir günde maaş yatırımı konusunda anlaşılmadığımız noktalar oluyor. Toplanan para belli. Herkes ne harcadığını ne kazandığını bilerek hareket ediyor. Ama maaşlarımız bir türlü belirli bir tarihte yatmıyor. Yatsa da açık sulardasın. Limanda yatsa gider evine bir şeyler alırsın onu da yapamıyorsun. Düzenli bir maaş alım sisteminin gelmesi şart.”

K18 kodlu katılımcı konuya ilişkin olarak şu ifadelere yer vermiştir:

“Sezonluk maaş anlaşması yapıyoruz. Sezon başında ne alacağımız, aylık ne kadara gelen bir maaşımız olduğu da belli. Personel sezon sonunda benim atıyorum şu kadar alacağım var diyor. 4 bin lira alacağım var diyor. Bizler de sorguluyoruz tabii. Eksik mi yattı ne oldu diye düşünüyoruz. Bakıyoruz tam yatmış. Sonra geliyor diyor ki ben gece kalktım şu kadar çalıştım. Sözleşme imzalanmış, sezonun sonuna gelinmiş. Al gülüm ver gülüm yapılacak gelinen noktada çatışıyoruz. Bir sonraki sezon gelmiyor. Baştan her şeyi konuşmamıza rağmen böyle bir sorun ile karşılaşılıyor. Yeni sezonda yeni personel bulmak için çabala. Onu eğit. Tam işe alışsın, sonra yeniden başkasını bul. Bu personel sorunu yüzünden bu sektör bir süre sonra tamamen yok olacak gibi.

Öte yandan misafirler, şunu yemedik fiyattan düşelim. Bunu istedik ama olmadı fiyattan düşelim. İyi de sözleşme ortada. Sen de imzalamışsın biz de. Bunu ilk başta görmüyor musun diye sordüğümüzde misafir kaybediyoruz.”

Ortaya konulan benzer ve farklı sorunlar incelendiğinde ve katılımcıların aktarımları dikkate alındığında özellikle yat şeflerinin sektör içerisinde karşılaştıkları en büyük ve çözülmesi gerektiğine inanılan sorunun personel olduğu göze çarpmaktadır. Personel eksikliği, personel tutum ve davranışları, personelin tutum ve davranışlarından doğan misafir problemleri ve bulunan personelin niteliği ve yeterliliği konusunda ortaya konulan sorunlar genellikle tüm katılımcılar tarafından aktarılmaktadır. Buna ek olarak katılımcıların misafirlere kaynaklı ortaya koyduğu sorunlar da bulunmaktadır. Benzer sorunların genellikle personel ve personele bağlı olarak meydana gelen sorunlar olduğu gözlemlenirken, farklı sorunların depolama, misafirlerin personeli düşünmeden hareket ettiği zamansız hizmet alım talepleri gibi konular da olduğu katılımcıların ifadelerinden ortaya konulmaktadır. Benzer sorunların belirtilen farklı sorunlara yol açtığı da yapılan görüşmeler sonucunda ortaya konulan farklı bir bulgu niteliğindedir. Bu yargıyı destekler nitelikte olduğu düşünülen ifade çalışmaya eklenmiştir.

K11 kodlu katılımcı belirtilen ifadeyi destekler nitelikte şu şekilde aktarım sağlamaktadır:

“Personel sıkıntı. Bulduğumuz personel de tabii bazen çok iyi olmuyor. Ters gidiyor müşteriye. Sonra ne oluyor? Gecenin bir yarısı hop bir telefon. Uyanıyoruz. Bizim karnımız acıktı. Mecbur kalkmak zorundasın. Kalkıyorsun, özenle bir şeyler hazırlıyorsun. Sonra müşteri dokunmuyor bile tabağa. Soruyorsun bir sorun olup olmadığını. Canım o zaman istiyordu, şimdi istemiyor diyor. Belli personelin tersliğini bize eziyet ederek çıkartacak. Böyle durumlarla karşılaştığımız oldu. Ya da tam tersi oluyor. Müşteri bir şey istiyor. Personel olsa da yok diyor. Bu sefer biz zan altında kalıyoruz. Bu listemizde yazılıydı şefim neden yok diyorlar. Bakıyorum malzeme var. Personele soruyorum neden yok dedin diye. İnat yaptığını söylüyor. Bu işte karşılıklı saygı olmak zorunda. Buna ilk başta bizim personelden sonra da müşterilerden başlamak gerekiyor.”

4.7. Yat Şeflerinin Farklı Tip Bandıralı Yatlarda Çalışmasına İlişkin Bulgular

Yat şeflerinin fiilen çalışma dönemleri içerisinde farklı ülkelere ait bandıralı yatlarda çalışıp çalışmadığı, eğer çalışıldıysa pozitif ve negatif yönlerin ortaya konulması amacıyla katılımcılara görüşme esnasında “Yabancı ülke bandıralı bir yatta çalıştınız mı? Cevabınız evet ise Türk Bandıralı yatlarda mı daha çok zorlandınız? Yoksa yabancı ülke bandıralı yatlarda mı? (Menü planlama, Stok Yönetimi, Çalışma Saatleri vb. konularda)” şeklinde bir soru yöneltilmiştir. Alınan cevaplardan hareketle farklı ülkelere ait bandıralı yatlarda çalışan 5 farklı katılımcı olduğundan dolayı aradaki karşılaştırma bahse konu olan katılımcıların ifadeleri üzerinden yapılarak, çalışmaya eklenmiştir.

Görüşmelerden hareketle özellikle katılımcıların yabancı bandıralı ve Türk bandıralı yatlarda çalışma saatleri, disiplin, yapılan işe ve gösterilen emeğe saygı duyma, personele değer verme gibi konularda farklılıklar olduğu yönünde ifadelerine rastlanılmıştır.

K1 kodlu katılımcı şu ifadelere yer vermiştir:

“Evet çalıştım. Belki de mesleğin en güzel yıllarıydı benim için. Biz yapamıyoruz ama adamlar saygı duyuyorlar. Hizmet sektöründeyiz evet. Ama adamlar 10'dan sonra bir şey istemiyorlar. Özel bir gezi olmadığı sürece bizim hazırladığımız menüye sadık kalıyorlar. Onlarda da şu huy var. Sen oraya sabah kahvaltısı saat 7:00'da yazdıysan o saatte hazır olmak zorundasın. Çünkü tatil bile olsa disiplini severler. Ben kendi milletimi dışlamıyorum ya da suçlamıyorum ama tatil yapmak demek birilerinin her saat başı ya da günün tamamında sizin uşağınız olması değil. Saygı duyulması gerekiyor ki bu çalıştığım İtalya ve Yunanistan bandıralı teknelerde hep böyleydi.”

K4 kodlu katılımcı şu şekilde aktarmıştır:

“İspanya bandıralı bir yatta çalıştım. Çalıştığım dönemde yatın sahipleri kendi isteklerine göre değil, gidilen bölgenin yerel kültürüne bağlı olarak bir şeyler hazırlamamı isterlerdi genelde. Yunanistan'a gittiysek Yunan mutfağından ürünler çıkarttım. Bunu neden yaptın sorusunu bir kez bile duymadım. Çünkü insanlar farklı lezzetleri keşfetmek için bu mavi turları yapıyorlar. Akdeniz'de gitmediğimiz ülke kalmadı. Mısır'a gittik. En lezzetli deniz mahsullerinden ürünler yaparak kendi ülkelerindeki farklılıkları görme fırsatı yakaladıklarını ifade ettiler. Olmayan ya da bulunamayan malzemelerle yapılan ürün istediklerini hiç duymadım. Ya da farklı olarak ulaştırılması zor bir ürün üzerinden herhangi bir kötü tepki almadım. Daha geçtiğimiz yaz bir Türk misafirim benden Paella istedi. Ülkemiz sınırları içerisinde bulunabilen malzemelerle yaptık. Bu sefer de bu İspanya'da yediğimiz gibi olmadı, becerememişsin gibi bir cümle kullandı. Açıklamasını yaptım. Kabul edilmedi. Hizmet sektöründe haklı da olsan haksız sensindir. Ancak yapılan işe ve saatlerce harcanan emeğe bazen saygısızlık yapılıyor. Bu yüzden farklılık oldukça görünür bir seviyede.”

K8 kodlu katılımcı:

“Türk bandıralı yatta sürekli olarak yabancı misafirlerle çalıştığımız bir dönem oldu. Sadece farklı ülkelerden gelen misafirleri mavi yolculuğa çıkartıp, onlara ülkemizin yemeklerini ve koylarını gezdirme fırsatı yakaladık. Bu akşam şunu yemeliyiz, bunu yapmalısın diye bir cümle asla duymadım. Ya da gece yarısı alkollü bir şekilde kapımın çalınarak bana şunu yap şeklinde emrivaki bir cümle ile gelindiğine şahit olmadım. Hatta ve hatta bazen misafirin sabah kahvaltı esnasında biz gece mutfağına girip acıktığımız için bir şeyler hazırladık. Umarım temiz bırakmışız şeklinde ifadelerine de rastladım. Şimdi ortada bize karşı büyük bir saygı var mı yok mu? Bence oldukça net.”

K10 kodlu katılımcı aktarımlardan farklı olarak şu ifadelere yer vermiştir:

“İkisinde de çalıştım. Şimdi baktığımda farklı yönler vardır mutlaka. Ama Türk mutfağına hâkim olduğunuzda, yemekleri lezzetine ve pişirme usullerine göre yaptığınızda Türk

misafirleri de can evinden vurabilirsiniz. Yabancılarla anlaşılamadığımız noktalar oldu. Ama gel gelelim bazen beğenmedikleri bir yemek de oluyor. Onun için bildiğin noktada, işini en iyi yaptığın mutfak üzerinden yemek yapmak en iyisi. Diğer türlü beğenecek mi? Yapılan yemeğin bu şekilde olduğunu anlayacak mı? soruları hep dönüp duruyor. Yabancılarda bunun telaşını çok yaşadım ve bu büyük stres kaynağı.”

K14 kodlu katılımcı ise K10 kodlu katılımcıyı destekler nitelikte şu ifadeleri kullanmıştır:

“Bizim mutfağımız oldukça geniş, bazen baharatlı bazen de çok sade yemekleri barındıran bir mutfak. Yabancıların çoğu aşırılardan kaçmakta. Ama bizim mutfağımızda çok acılı, çok tatlı, çok ekşili yemekler de var. Önden tabii ki de açıklamasını yapıyoruz. Büyük bir heyecanla o yemeği yemek istiyorlar. Sonrasında da şikayetler geliyor. Önden uyardığımızı da iletsek bu kabul edilebilir bir şey olmuyor. Tamamı için böyle olmasa da şikâyet eden müşteriler oldu. Bu sefer alternatif ürünler için talep de bulunuyorlar ki bu da malzemenin hızlı bir şekilde tüketilmesine sebep oluyor. Ama bir iyi yanı var yabancılara ait bandıralı yatlarda çalışmanın: İş disiplini. Belirlenen disiplinin dışında hiçbir şekilde farklı bir iş beklenmiyor, yapılması için de zorlanmıyor.”

Tüm bu aktarımlara ek olarak yat şeflerinin yabancı bandıralı yatlarda çalışıp çalışmadığı ve çalıştıklarında ortaya konulan farklılıkların belirlenmesine ilişkin görüşler alınmasının dışında K9 ve K13 kodlu katılımcılar yabancı bandıralı yatlarda çalışılmamasının sebeplerini öne süren bir açıklamaya yer vermiştir.

K9 kodlu katılımcı konuya ilişkin olarak şu aktarımı sağlamıştır:

“Yabancı dil çok önemli. Yaptığımız iş bakımından yabancı dilimiz olmak zorunda. Ama turizm yabancı dili gibi bir şey bu. Keşke yabancı dilimiz olsa da bizlerde yabancı bandıralı yatlarda çalışıp, farklılıkları ortaya koyabilsek. Bizim gezi teknesine yabancı müşteriler de geliyor. Biliyorsunuz Bodrum uluslararası bir ziyaret ilçesi. Her ülkeden misafir geliyor ve hizmet ediyorsunuz. Ama yarım yamalak İngilizceyle ya da çat pat konuştuğun Fransızcayla bu işler olmaz. Bir diğer konu da pasaport konusu. Schengen vizesini öyle kolay kolay vermiyorlar. Alamadığın zamanda çalışmak kolay olmuyor.”

K13 kodlu katılımcı ise:

“Schengen vizesi biliyorsunuz ki 26 bölgeyi kapsayan bir vize. Alanlar şanslı. Ama alamayanlarda mecburen hayatına devam etmek zorunda. Alabilmek için göbek çatlatanlar da var. Tabii ki de farklı bandıralı yatlarda çalışmak deneyim ve kariyer için önemli bir adım. Ancak alabilmek için de şartlar oldukça ağır. Mecburen çalıştığımız yatlarda devam etmek durumunda kalıyoruz ki bu sadece yabancı-Türk bandıra diye ayırmadan da farklılık ortaya konulabilir. Her Türk bandıralı yatta karşılaştığımız değer aynı mı?”

4.8. Yat Şeflerinin İlgili Bölümlerden Mezun Kişilerle Çalışmasına İlişkin Bulgular

Yat şeflerinin sezon içerisinde sektör ile bağlantısı bulunduğu düşünülen gastronomi ve mutfak sanatları, aşçılık gibi ön lisans ve lisans programlarından mezun ya da özel kurs merkezlerinde yat şefliği üzerine eğitim alan bireylerle çalışıp çalışmadığı, eğer çalışıldıysa eksik veya geliştirilmesi gereken yönlerin neler olduğu üzerine bulguların ortaya konulması amacıyla katılımcılara “Daha önce Gastronomi ve Mutfak Sanatları Bölümü, Aşçılık Programı ya da özel kurslarda yat şefliği üzerine eğitim almış kişilerle çalıştınız mı? Cevabınız evet ise öğrencilerin eksik yanları nelerdi?” şeklinde soru yöneltilmiştir. Soru kapsamında katılımcıların belirli bir kesimi çalışmadım ifadesini kullansa da K1 kodlu katılımcı çalışan yakınlarından dinlediği izlenimler üzerine, K6, K9, K13, K15 ve K18 ise direkt olarak kendi deneyimlerinden yola çıkarak konuya ilişkin ifadelerini aktarmaktadır.

K1 kodlu katılımcı konuya ilişkin tarafına aktarılan ifadeleri şu şekilde iletmiştir:

“Çalışmadım. Ama çalışan arkadaşlarım oldu bizim şirketten. Çocuklar meraklı ama çocuklar. Sabah kaldıramazsın, akşam yatıramazsın. Tam uyur gece kaldırırılar lafını sen yersin. Mesleki anlamda iyi olanları vardı. Ama burası otel mutfağı değil. Bazen yayırlılar tüm tezgâha tek başlarına çalışıyorlarmış gibi. Bizim mutfaklarımız dar, bizim mutfaklarımızda 1 birim alana 2 kişi düşer. Otel veya restoranda öyle değil tabi 10 birim alana 1 kişi düşüyor. Bu işi yapacaklarsa dar alanda güzel işler çıkarmayı ve hızlı olmayı öğrenmeliler ya da kendilerini geliştirmeliler.”

K6 kodlu katılımcı şu şekilde aktarmaktadır:

“İstanbul’da Mutfak Sanatları Akademisi Yat şefliği programı mezunu bir arkadaşımız bize başvurdu. 45 saatte aldığı eğitimi geliştirmek istediğini ifade etti. Ne mutlu ki biz de onun gelişmesi adına işe aldık. İlk haftalarda yaşadığı heyecandan dolayı oldukça istekli bir şekilde hareket etti. Ama sonralarda sürekli şikâyet etmeye başladı. Verilen eğitimin gerçek hayata yansımalarına şahit oldu sanırım. Geniş mutfaklarda verilen yat şefliği programında eksiklikler çok tabii ki. Bir kere dar mutfağa alıştırma kesinlikle yok. Bazen tezgahların yetersizliğinden dert yandı. Bazen çok çalışmaktan dert yandı ki sonunda bu işi kaptanlık için yaptığını ifade etti. Bizim işimiz özendirmeyle yürümüyor maalesef. Büyük bir hevesle gelen arkadaşımız sonrasında ufacık olaydan bile şikâyet eder hale geldi. İlk başta hevesinden dolayı aldığımız arkadaşımızın 45 saatlik eğitimde sadece 9 saat uygulama eğitimi aldığını gördük. Mesleki birikim var mı var. Ama bizim alanımız yayıla yayıla iş çıkartacağımız bir alanda gerçekleşmiyor.”

K9 kodlu katılımcı şu şekilde ifade etmiştir:

“Bakıldığında yat şefliği programını ilk defa sizlerden duydum. Ancak bölgede ilgili olan gastronomi öğrencilerinin stajlarında yardımcı olmak için her sezon en azından bir öğrenciyi yatta çalıştırdık. Gezi teknesinde olduğu için işi oldukça rahattı. Ama bu sefer de hız konusunda sıkıntılar yaşadık. Misafirlerin sorun yarattığı problemleri size

aktarmıştım. Aslında misafirlere yemeklerin geç gitmesinin sebeplerinden birisi de bu. Şimdi genç, hevesini kırmak istemiyorsun. Ama 5 dakika da çıkacak bir ürünü de 15 dakika da çıkartırsan bu iş yürümez. Hız konusunda kendilerini geliştirmeliler. İşin garip tarafı da tam adapte oluyorlar, hıza alışıyorlar. Bu sefer de sezon bitiyor. Bir sonraki sezonda ya başka bir yerde çalışmak istiyorlar ya da istekleri kaçıyor. Dikiş tutturulamıyor bu konuda.”

K13 kodlu katılımcı ise:

“Bir dostumuzun referansıyla aşçılık mezunu bir kardeşimizi işe aldık. Hızlı, pratik, alana hızlı adapte olan bir kardeşimizdi. Ama gel gelelim gittiğimiz noktalarda bize sadece ayak dolaşı oldu diyebiliriz. Biz sadece Türk mutfağından yemekler yapmıyoruz. Hadi diyelim ki öyle oldu. Gelen kardeşimize biz beş temel sistan başlayarak eğitim vermek durumunda kaldık. Bizim mutfağımız bunu kaldırabilecek bir pozisyonda değil. Bize gelen kişiler bırakın beş temel sosu belli başlı uluslararası yemekleri dahi bilmek durumunda. Çünkü misafir portföyü bunu gerektiriyor. Bazen bir Türk misafir İspanyol mutfağından yemek isterken, bazen bir Fransız misafir de Lübnan mutfağından yemek isteyebilir. Ya da her şeyi geçtim gittiğimiz herhangi bir uluslararası limanda yapılan alışverişe uygun yemek çıkartabilmeli. Ama bunu ilk deneyimizde göremedik. Sonrasında da bu bölümlerden gelen kişilere ön yargılı yaklaşmak durumunda kaldık.”

K15 kodlu katılımcı aktarımlara benzer ifadelere yer vermiştir:

“Öğrenmeye açık olan, hevesli 21-22 yaşlarında gençlerle çalıştık. Çok heyecanlılar. Bu işi yapmak istiyorlar ama henüz yolun başındalar. İş takibi konusunda da oldukça zayıflar. Şunu kontrol ettin mi diyoruz. Cevap yok. Genellikle misafirle birebir temasta değil de arka planda tutmaya çalışıyoruz. Misafir bir soru sorduğunda cevabını bekliyor doğal olarak. Bir saniye şefime sorayım dedikleri anda misafirlerde de soru işaretleri oluşuyor. Hakimiyet konusunda biraz farklı hareket ediyorlar. Hava atmak için bu işi yapan gençlerimize de rastladık. Ya da aile baskısından dolayı rahat olmak isteyenlere de. Gece uzakta olmanın verdiği rahatlıkla uyumuyorlar. Sabah da doğal olarak uyar-gezer olarak çalışıyorlar. İşi mi takip edeceksin? Yoksa aman çocuğa bir şey olmasın diye çocuğu mu takip edeceksin? Devreler karışıyor. Yaptığı işi de kontrol ettiğimiz için de zaman planlaması yapılamıyor.”

Aktarımlara bakıldığında özellikle yat şeflerinin öncesinde çalıştıkları ilgili bölümlerden mezun olan kişi veya kişilerin genellikle hevesli bir şekilde işe başladıkları ancak verilen eğitim ile gerçek çalışma hayatı arasında farklılığı görmesinden sonra fikirlerinin değiştiği yönünde bulgulara ulaşılrken, çalışılan kişilerin sadece eğitim ile yeterli hizmeti veremediği, özellikle hız, disiplin ve misafir ilişkileri konusunda yetersiz kaldığı gözlemlenmiştir. K18 kodlu katılımcı ifade edilen aktarımlardan farklı ifadelere yer vermiştir.

K18 kodlu katılımcı konuya ilişkin şu şekilde aktarım sağlamıştır:

“Her sene en azından bize 2-3 mezun başvurur. Bodrum çevresinde ya yaz stajı için yer bulamayan gençler, ya da işi öğrenmek isteyen mezun çocuklar. Ön eleme ile aldığımız için biz her sene gelen gençlerden memnun kaldık. Eksikleri var mı? Var. Ancak hızla adapte oldukları için bizim sistemimize alıştılar. Ama tabii ki de her yatta aynı performansı sergileyecekler diye bir durum yok. Hızlılar, organizasyonu iyice kavramak için ilgililer. Bu bize yeterli oluyor. Bir de A la Carte menü hizmeti veren bir yatta bu denli başarılı olmaları bence olumlu bir şey. Bizim bazı yatlarda bulunan şefler tek düzen içerisinde gidiyor. Gençler de farklılığa açık. Bence burada çatıştıkları için de gençlerden istedikleri performansı göremiyorlar. Gençler de bu performansı yansıtmak istemiyor.”

4.9. Yat Şeflerinin Yat Şefliği Üzerine Farklı Eğitim Modeli Oluşturulmasına Yönelik Sunduğu Katkılarına İlişkin Bulgular

Araştırmanın ikinci sorusu olarak ortaya konulan yat şefliği üzerine farklı eğitim modellerinin oluşturulmasında hangi konulara dikkat edilmesi gerekliliği hususunda bulguları çalışmaya dahil etmek amacıyla katılımcılara “Şayet bu konuda bir eğitim modeli oluşturulsa hangi konuların eğitim modelinin içerisinde olmasını istersiniz?” sorusu yöneltilmiştir. Her katılımcının ifade ettiği aktarım ve alternatif görüşler dikkate alınarak tüm katılımcıların aktarımları çalışmaya dahil edilmiştir. Konuya ilişkin 6 katılımcının sunduğu aktarımlar Tablo 4.3’te verilmektedir. Akışın bozulmaması adına diğer katılımcıların görüşleri Ek-3’de sunulmaktadır.

Tablo 4. 3 Eğitim Modeli Oluşturulmasında Sunulan Katkılar

Katılımcıların Eğitim Modeli Hususunda Sunduğu Katkılar	
Katılımcı Kodu	Sunduğu Görüş
K1 Kodlu Katılımcı	<i>İlk başta bu konuda eğitim modeli oluşturulacaksa bu eğitim modelini alacaklar hobi için almayacak. Mesleki yeterlilik kesinlikle dikkate alınacak. Öyle görüyoruz herkes hobi için aşçılık yapıyor. Bu o değil. Evinizin mutfağında değilsiniz. Dar alanda çalışması gerekiyor. Geniş mutfaklarda herkes iş yapar. Menü planlamayı öğrenmeleri gerekiyor. Stok kontrolü ve cost-maliyet işlerini öğrenmeleri gerekiyor. Bir kişi için kaç porsiyon tavuk düşecek, yanına kaç gram sebze veya garnitür koymam gerekir. Bunları bilmek zorundalar. Ve en önemlisi de misafir ilişkileri. Bazen kızıyorlar misafire surat yapıyorlar. Bu olmaz. Misafir haksız da olsa haklıdır. Onu memnun etmek zorundayız. Tabiki karşılıklı saygı olmak zorunda. Ama misafir karşılama, misafiri eğlendirme, misafiri yolcu etme bile bizim bir sonraki sezon çıkışlarımızı etkiliyor.</i>
K2 Kodlu Katılımcı	<i>Eğitim modelinin içerisinde muhakkak ama muhakkak menü planlama, yönetim ve organizasyon, dar alanda çalışma koşulları ve süreci yönetme, çalışma saatlerine uyum, mutlak ürünlerle menü yaratma, stok ve maliyet kontrolü, ulusal ve uluslararası sos ve yemeklerin yapımı, ürünleri saklama ve son kullanma tarihi yaklaşmış ürünlerin farklı ürünlere dönüştürülmesi üzerine eğitim verilmesi önemlidir.</i>

Tablo 4.3. Eğitim Modeli Oluşturulmasında Sunulan Katkılar (devamı)

<p>K3 Kodlu Katılımcı</p>	<p><i>Açıkçası bu eğitimin süresi oldukça önemli. Kesinlikle kısa bir eğitim ile yatlarda çalışmak mümkün değil. Bir program oluşturulması dahilinde bu programın uzun süreli bir program olması gerekiyor ki kalifiye eleman da yetişsin. Bu eleman hangi konularda eğitim alsın şeklinde bir cevabım olmaz belki ama birincisi dar alanda süreç nasıl yönetilir bunu bilmesi gerek. Depolamaların nasıl gerçekleşeceği ve ürünün nasıl girip nasıl çıkacağı süreçlerine hâkim olması lazım. Bizler uzun süre denizde çalışan insanlarız. Kıyıda uzak çalışıyoruz. Bu kişinin bu atmosfere alışık olması için gerekli psikolojik dayanıklılığın olması lazım. Malzemeyi iyi şekilde kullanması, israf etmemesi ve atık yönetimine de dikkat edecek bilgileri kendinde bulundurması lazım. Bunları karşılığında temel olarak yat şefliğine hazırdır aslında. Tabi mutfakta da tecrübeli olması lazım. Misafirler yemek istediğinde o nasıl yapıyor dememeli. Ya da yemeğe tam anlamıyla hâkim olmalı. Misafir soru sorduğunda direkt cevabını vermeli.</i></p>
<p>K4 Kodlu Katılımcı</p>	<p><i>Yat şefliği sadece yemek yapıp, denizin keyfini çıkartmak değil. Yeri geldiğinde misafire yapılan yemeğin ne olduğuyla ilgili konuşacaksınız. Yeri geldiğinde misafirin isteğine cevap vereceksin. Yeri geldiğinde de patron bütçe ister, ona makul bir şekilde bütçe sunacaksınız. Maliyet nedir? Nasıl yapılır? Yatlarda nasıl bir yol izlenir bu konuda? Bunları kesinlikle bilmeli. Sonra eğer az personelle çalışıyorsan temizliği de sen yapacaksınız. Küçük bir alan ve temizlik çok önemli. Titiz çalışmak zorundasın. Hep göz önündesin. Bazen öyle ilgili misafirler oluyor ki gelip seni izlemek istiyor. Misafir memnuniyetinden de anlamak lazım. Misafirin her istediği de bazen olmuyor. Onu ikna etmen lazım. Oldu da denizin ortasında bir sağlık sorunu yaşandı. Temel denizcilik ve ilkyardım eğitiminin olmak zorunda. Telsiz bilgin olmak zorunda. Kim ile ne için konuşacağını bilmek durumundasın. Bunlar önemli. Ya da misafir senden farklı ülkeye ait bir yemek istedi. Bilinen bir yemekse hemen mutfaka geçip yapmalısın. İlk başta güler yüzlü olman lazım. Bunun için de hem mutfak hem karşılama ve misafir ilişkileri hem de temel denizcilik üzerine eğitim alınması şart.</i></p>
<p>K5 Kodlu Katılımcı</p>	<p><i>Sonuç olarak bazen kararı görmek için 2-3 saat deniz yolu gidiyoruz. O an başımıza bir şey geldiğinde süreci hem fiziksel hem de psikolojik olarak yönetmesi gerekiyor. İşimiz sadece yemek değil. Aynı zamanda soğukkanlı da olması gerekiyor. Yemek yapmak önemsiz diyemeyiz. Asıl işimizde o. Ama iyi bir menü planlama ve mesleki bilgi ile bu aşılr. Önemli olan mesleki deneyimin iyi olması yönünde konulara önem verilmeli. Maliyeti bilen ve önemseyen biri olmalı ki israftan kaçınılmalı.</i></p>
<p>K6 Kodlu Katılımcı</p>	<p><i>Burada çalışacak insan hevesini hiçbir zaman kaybetmeyecek. Kaybettiği anda her şey başa döner. Meraklı, ilgili ve çalışma saatlerine uyum göstermek zorunda. Misafirin makul saatlerde istediğinden çok, az malzeme ve makul saatlerin dışında ne isteğiyle daha çok belli olur yat şefi. Eğitim şart evet. Ama öyle kısa bir eğitim ile yat şefi olunmaz. Uygulamayı tamamen bilecek, her türlü yemeği araştırarak hafızasına yerleştirecek. Bir yatta yapılan tüm işlere hâkim olacak. Bu mesleği bir basamak için kullanmayacak. Misafiri müşteri olarak değil, yatına gelmiş bir misafiri gibi görecektir ve ona uygun bir şekilde davranacak. Surat asmayacak, inat yapmayacak. Kimse kimsenin arkasını toplamak durumunda değil. Planlı bir şekilde hareket edecek. Diğer personel ve misafirle uyumlu ilişkiler kuracak. Misafire nasıl davranması gerektiğini bilecek. Buna uygun konularda eğitim verilmesi oldukça anlamlı olur diye düşünüyorum.</i></p>

Araştırmanın ikinci bölümünde yat şefliği üzerine bir eğitim modeli oluşturulması planlandığında hangi konuların üzerinde durulması ile ilgili olarak sektörde direkt olarak bağlantılarının olduğu düşünülen gastronomi ve mutfak sanatları öğretim elemanlarının akademik ve uygulama boyutlarında fikirlerinin alınmasına ilişkin verilerin ortaya konulması planlanmıştır. Ankara’da bulunan özel bir üniversitede görevini sürdüren öğretim elemanları araştırmanın ikinci bölümünün örneklemini oluşturmuşlardır. Buna bağlı olarak katılımcılara ait tanımlayıcı bilgilere ait bulgular Tablo 4.4’te verilmektedir. Farklı katılımcıların olmasından kaynaklı olarak katılımcılar “ÖE1”, “ÖE2” şeklinde kodlanmış olup, karışıklığın ortadan kaldırılması hedeflenmiştir.

Tablo 4. 4 Öğretim Elemanlarının Demografik Özelliklerine İlişkin Bulgular

Katılımcı Kodu:	Akademik Unvan:	Branş:	Uygulama/Teorik:
ÖE1	Prof. Dr.	Yönetim ve Organizasyon	Teorik
ÖE2	Dr. Öğr. Üyesi	Gıda Mühendisliği	Uygulama ve Teorik
ÖE3	Öğr. Gör.	Gastronomi ve Mutfak Sanatları	Uygulama
ÖE4	Öğr. Gör.	Gastronomi ve Mutfak Sanatları	Uygulama
ÖE5	Öğr. Gör.	Gastronomi ve Mutfak Sanatları	Uygulama
ÖE6	Öğr. Gör.	Gastronomi ve Mutfak Sanatları	Uygulama
ÖE7	Öğr. Gör.	Gastronomi ve Mutfak Sanatları	Uygulama
ÖE8	Öğr. Gör.	Gastronomi ve Mutfak Sanatları	Teorik

Yat şefleriyle gerçekleştirilen görüşmelerde yat şefliği üzerine herhangi bir eğitim modeli oluşturulması durumunda hangi konular üzerinde durulmasının ortaya konulması amacıyla farklı kişi ve kişilerin görüşlerinin alınması gerekliliği çalışmanın geniş kapsamda ilerlemesine ilave katkılar sunulacağını düşündürmektedir. Buradan hareketle odak grup görüşmesi aktarılan ifadelerin içeriğine bağlı olarak hem uygulama hem de teorik eğitim veren öğretim elemanları ile gerçekleştirilmiştir. Yat şefliği konusunda bir eğitim modeli oluşturulduğunda teorik ve uygulama konularının hangilerinin olmasına da ilave katkı sağlayacağı düşünülen bu çalışma ile odak grup görüşmesinde yer alan katılımcılar sistemin bilinmesi ve yürütülmesi, müşteri ilişkileri yönetimi, stres yönetimi ve planlama adına yönetim ve organizasyon, gıdanın bozulma süresi ve bu sürecin hızlı şekillerde yönetilmesi adına gıda mühendisliği, temel doğrama, pişirme ve saklama koşullarının öğrenilmesi adına gastronomi ve mutfak sanatları bölümü içerisinde temel mutfak uygulamaları, deniz ve deniz ürünleri işleme ve pişirme tekniklerinin kazanılması adına aynı bölüm içerisinde yer alan deniz ürünleri uygulamaları, ulusal ve uluslararası misafirlerin ağırlanması ve farklı ülkelerin limanlarına uğrandığında dünya

mutfağından yemeklerin bilinmesi adına Dünya mutfağı ve uygulamaları, yabancı misafirlerin talebi doğrultusunda hazırlanması muhtemel olan Türk mutfağına ilişkin reçetelerin ortaya konulması amacıyla Türk mutfağı ve uygulamaları, ekmek ve hamur işi yapımı becerilerinin gelişmesi adına ekmek ve hamur işi yapım teknikleri branşlarında eğitim veren kişilerin tercih edilmesi sağlanmıştır. Bu tercih aktarılan ifadeler sonucunda oluşmuştur. Aktarımlara bağlı olarak öğretim elemanlarına 4 farklı soru sorulup tartışılması istenmiştir.

4.10. Öğretim Elemanlarının Yat Açıcılığı/Şefliği Eğitiminin Gerekliliğine İlişkin Bulguları

Odak grup görüşmesinde öğretim elemanlarına yat açıcılığı/şefliği eğitiminin gerekliliği yönünde görüşlerini belirtmesi amacıyla “Yat açıcılığı/şefliği kapsamında bir eğitim programına ihtiyaç var mıdır?” sorusu yöneltilmiştir. Katılımcıların ifadeleri aşağıda aktarılmakta olup, ÖE6 kodlu katılımcı haricinde tüm katılımcıların bu eğitimin gerekli olduğu yönünde görüş birliğine vardığı gözlemlenmiştir.

ÖE1 kodlu katılımcı konuya ilişkin olarak şu şekilde ifade etmiştir:

“Bu konuda kalifiye eleman yetiştirilmesi gerekiyorsa kesinlikle bir eğitim gerekliliği bulunmaktadır. Bu eğitimin nasıl bir sürece bağlı olmasından çok eğitimin veriliyor olması profesyonel bir elemanın yetişmesine olanak sağlayacaktır.”

ÖE3 kodlu katılımcı şu aktarımı sağlamıştır:

“Eğitimin herhangi bir yükseköğretim kurumunun altında yer alan üniversitelerde ön lisans-lisans programı seviyesinde olup olmadığı tartışılmadan önce eğitimin olması gerekliliği önemlidir. Kesinlikle olmalı ancak bu eğitim programı kesinlikle bir lisans programı olmamalıdır.”

ÖE7 kodlu katılımcı şu şekilde ifade etmiştir:

“Bir eğitim programı olması sektörde farklı bir yolun açılmasına olanak sağlar. Rekabet ortamı oluşur ve profesyonel bir iş yapılmasına katkı sunar.”

ÖE6 kodlu katılımcı ise diğer katılımcıların görüşlerine farklı olarak şu ifadeleri aktarmıştır:

“Bence açıcılık veya gastronomi mezunu bir kişi yat şefliği için gerekli deniz eğitimlerini aldıktan sonra zaten bu işi yapar. Neden tekrardan farklı bir yük oluşturulsun ki? Ya da bunun illaki spesifik olarak bir program üzerinden mezun olunduğunda yapılmasını gerektiren bir kural var mıdır?”

Aktarımlardan yola çıkarak yat açıcılığı/şefliği konusunda bir eğitim programının olması sektörün profesyonel anlamda gelişmesine ve rekabet ortamının yaratılmasına olanak sağlayacağı düşünülmektedir. Bununla birlikte konu üzerinde bir programın gerekliliğinin olduğu da görüşlerden hareketle ortaya konulmuştur. Programın düzeyinin ne olduğu önemsenmeden ortaya konulması ile birlikte düzeyin başvuracak kişiler ve talepler doğrultusunda hareket ederek belirlenmesi gerektiği de ifade edilmiştir.

Konuya ilişkin olarak ÖE4 kodlu katılımcı şu şekilde aktarım sağlamıştır:

“Bu programa gerek var. Ancak sektörün talebi ne doğrultuda olacak. Bu programa kimler kabul edilecek. Gereksinimden yola çıkarak hareket edilirse programın düzeyi de tamamen başvurusunun kabul edileceği kişiler ve sektörün talebi olmalıdır.”

4.11. Öğretim Elemanlarının Yat Açıcılığı/Şefliği Eğitiminin Düzeyine İlişkin Bulguları

Yat açıcılığı/şefliği eğitim programının olması gerekliliğine yönelik olumlu görüşler belirten katılımcıların bu eğitim programının hangi düzeyde olmasının daha sağlam bir eğitim modeli ortaya konulmasına ilişkin görüşlerini aktarmak amacıyla katılımcılara “Bir eğitim programına ihtiyaç olduğunu düşünüyorsanız bu eğitim programı ön lisans-lisans düzeyinde mi yoksa amatör-profesyonel seviyelerini içeren düzeyde bir eğitim programı mı olmalıdır? Neden?” sorusu yöneltilmiştir. Katılımcıların görüşleri aşağıda aktarılmaktadır.

Konuyla ilgili olarak ÖE1 kodlu katılımcı;

“Konuyla bağlantılı olarak düşündüğümde bunun ilk adımda fiili olarak açıcılık veya gastronomi ve mutfak sanatları eğitimi almış kişilerin bunun üzerine belirli sertifikasyon programına dahil olarak eğitim alması durumunda işi götürebileceğini düşünmekteyim. Temel mutfak becerilerini kazanmış birine yat şefliği esnasında kazandırılacak denizcilik ve dar alanda çalışma konuları üzerinden bir sertifika programının oluşturulmasının daha sağlıklı olacağını düşünmekteyim. Ancak iki şekilde de gidebilir. Temel eğitimleri alan bireylere yönelik sertifika programı uygulanırken, temel eğitime sahip olmayanlar için ön lisans programı da uygulanabilir.”

Konuya ilişkin ÖE3 kodlu katılımcı;

“Lisans programı kesinlikle olmamalı. Ancak yat şefliği konusunda detaylı bir eğitim verilmesi isteniyorsa ki bu eğitim programının içerisinde özellikle mutfak dizaynı, depolama, planlama ve planlanan sürecin yönetilmesi, satın alma süreci, dar alanda çalışma prensiplerini göstermek gerekmektedir. En önemli ihtiyaç ise simülasyonun kesinlikle olması. Sonuç olarak mutfak da yemek yapmanın dışında bir de dalgalı bir denizde yemek yapmayı da kişi veya kişilerin görmesi gerekmektedir. Bakıldığında zaten 5-6 konu etti. Ardından psikolojik olarak kişinin kendisini hazırlaması adına da eğitimler verilmeli. Eğer bu sertifika programı olacaksa en az 1 yıllık bir süreye ihtiyaç var. Ya da

ön lisans eğitimi lazım. Ön lisans eğitimiyle aslında temel mutfak becerilerinin de kazanılması sağlanacaktır.”

ÖE4 kodlu katılımcı şu şekilde aktarmıştır;

“Bence burada ön lisans veya sertifikasyon programı ile donanımlı bireyler yetiştirmek mümkün olmayabilir. Kısa vadede bir bireye hem temel mutfak becerileri ve profesyonel anlamda mutfak yönetimi eğitimi vermek zor. Onun için de lisans eğitimi altında temel mutfak becerileri kazandırılmalı, farklı mutfak kültürlerinin benimsenmesi sağlanmalı ve akabinde de denizcilik ile ilgili eğitimler verilerek tam donanımlı bireyler yetiştirilmelidir. Kısa sürede bu eğitim yeterli kalmaz.”

ÖE7 kodlu katılımcı konuya ilişkin olarak şu şekilde aktarım sağlamıştır;

“Lisans eğitiminde ön koşul koyulamaz ama sertifika programında bir ön koşul konulabilir. Ancak sertifika programında bu eğitim talebin profesyonel anlamda karşılanabilmesi amacıyla yeterli olur mu sorusuna net bir cevap verilmez. Bundan dolayı bu eğitimin daha geniş kapsamda verilmesi talebin hem karşılanmasına hem de yeterli birikime sahip bireyleri oluşturmasına olanak sağlayacaktır.”

Aktarımlardan yola çıkarak yat aşçılığı/şefliği konusunda bir eğitim modeli oluşturulması halinde özellikle bu eğitim programının sektörden gelen talebin karşılanmasını sağlarken aynı zamanda da donanımlı bireyler yetiştirilmesine de olanak sağlayacak şekilde planlanması üzerinde görüş birliğine varıldığı gözlemlenmektedir. Bununla birlikte yetiştirilecek bireylerin mesleki bilgi birikimlerine göre farklı program türleri planlanarak birbirinden bağımsız eğitimlerinin de verileceği ifade edilmektedir. Konuyla bağlantılı olarak ÖE6 kodlu katılımcı diğer katılımcılardan farklı olarak bu eğitim modelinin halihazırda bulunan bir eğitim programı içerisine entegre edilmesinin var olan programlara da ilgiyi aktaracağını ifade etmiştir.

ÖE6 kodlu katılımcı konuyla bağlantılı olarak şu aktarımı sağlamıştır;

“Bunun farklı bir eğitim modeli içerisinde yer almasından çok fiili olarak eğitim verilen aşçılık ve gastronomi programları içerisine dahil edilmesi daha sağlıklı sonuçlar oluşturabilir. Özellikle tıp programı içerisinde ayrılan dallar bakımından benzer bir program örneği oluşturulduğunda uzmanlık adı altında yat şefliği konusunda eğitim alınarak sektöre ilgili personelin yetiştirilmesi sağlanabilir.”

Yat aşçılığı/şefliği eğitim programı düzeyinin nasıl olması konusunda planlamanın hangi konular üzerinde durulacağı, hangi eğitimlerin verileceği ve ne kadar süreyle bu eğitimlerin alınması gerekliliği üzerinden daha sağlam bir şekilde oluşacağı üzerine sağlanan aktarımlardan yola çıkarak programın içerisinde yer alacak tüm etkenlerin programın düzeyini de belirleyeceği yönünde katkılar sunacağı düşünülmektedir. ÖE3 kodlu katılımcı bu ifadeyi destekler nitelikte şu aktarımı sağlamıştır;

“Hangi dersler olacak, kaç saat olacak, nerede ve nasıl verilecek, altyapı planlaması nasıl olacak. Bunları gördükten sonra eğitim programının ön lisans mı yoksa lisans mı ya da sertifika programı olacağına karar vermek daha sağlıklı olabilir.”

4.12. Öğretim Elemanlarının Yat Aşçılığı/Şefliği Eğitiminin İçeriğine İlişkin Bulguları

Yat aşçılığı/şefliği eğitim programının olması gerekliliği bağlamında ilgili programın hangi düzeyde olmasının tartışılmasından sonra bu eğitim modeli içerisinde içerik bakımından hangi konuların üzerinde durulması gerekliliğini ortaya koymak amacıyla katılımcılara “Eğitim programının gerçekleştirilmesi durumunda hangi konular üzerinde durulmalıdır?” sorusu yöneltilmiştir. Eğitim modeli içerisinde hangi konuların donanımlı personel yetiştirilmesine katkı sağlayacağını ortaya konulması amacıyla yöneltilen soruyla ilgili olarak katılımcıların görüşleri aşağıda aktarılmaktadır.

ÖE2 kodlu katılımcı konuyla ilgili olarak şu aktarımı sağlamaktadır;

“Öncelikle bu eğitimi alacak bireylerin temel denizcilik eğitimlerinin dışında mutfak becerilerini geliştirecek eğitimlerin verilmesi gerekiyor. Dar alanda ve bazen uzun süre kara görmeden çalışıldığı için gıdanın muhafazası ve işlenmesi hususunda eğitimler verilmelidir. Artı olarak küçük bir alanda çalışıldığından dolayı çapraz bulaşmayı önlemesi çok önemli. Bu konuda da özellikle çalışma prensiplerinin nasıl olması gerektiğini bilmesi gerekmektedir.”

ÖE3 kodlu katılımcı konuyla ilgili olarak şu şekilde ifade etmiştir;

“Denizin ortasında belki de 1 hafta-10 gün geçirecek bu vatandaş. Hadi ben fırına gideyim de ekmek alayım diyemez. Temel mutfak becerilerinin yanında profesyonel anlamda temel hamur tekniklerini de bilmeli. Ek olarak liman liman gezilen mavi yolculuklarda farklı bir ülkenin limanında hangi ürünlerin satılabileceğini, o ürünlerle neler yapılabileceğini de bilmeli. Deniz ve balık eşleşmesiyle misafirlerin canı illa ki balık çekecek evet ama balık dışında yer alan et ürünlerinden farklı ülkelerin mutfak kültüründe yer alan yemekleri de bilmeli. Bunun için de dünya mutfağı üzerine de bilgi birikimi ve becerisini geliştirecek eğitimler verilmelidir.”

ÖE4 kodlu katılımcı konuya ilişkin olarak şu aktarımı sağlamıştır;

“Olası bir durumda teknede yaşanan olumsuzluğu olumlu hale getirebilmek adına da eğitimler verilmeli mutfak eğitimine ek olarak. Telsiz kullanmasını bilmeli, nasıl yardım edeceğini bilmeli. Bunun haricinde mutfağa yönelik olarak da kültür bilmeli. Kendi mutfağını bildiği kadar aynı zamanda diğer ülkelerin de mutfağına hâkim olmalı. Türk misafire Türk mutfağı yemeklerini yaparken ya da tam tersi uluslararası mutfaktan ürünler yaparken, yabancı misafirin de isteklerine cevap verecek yeterlilikte olmalı. Bundan dolayı da geniş kapsamda detaylı mutfak eğitimleri ve denizcilik terimleri üzerine de eğitimler verilmeli.”

ÖE5 kodlu katılımcı şu şekilde ifade etmiştir;

“Dünyanın bir ucundan ülkemize gelen turistler var ve bu insanlar mavi yolculukla ülkemizin kara sularında yer alan koyları geziyorlar. Ülkemizin mutfağına hasta olanlar da var bu grubun içerisinde. Evet dünya mutfağının da her bir yemeğini bilmesi önemliken çalıştığı bandıraya bağlı olarak yabancı bireylere Türk mutfağını da en iyi şekilde göstermeli. Ben a yemeğini yemek istiyorum dediğinde bilmiyorum dememeli. Ya da internet tarifıyla o yemeği yapıp, misafir içeriğini sorduğunda donup kalmamalı. Tarih bilmeli, tarif bilmeli. Bu sebeple mutfak kültürü ve tarihi konusuna da değinmemiz gerektiğini düşünüyorum. Bunun haricinde belki de misafir kendi menüsüyle gelecek. Menüü kişi sayısına göre planlayarak malzemesini tedarik etmeli. Bu sürece hâkim olması için de menü planlama ve yönetme konusuna önem verilmeli”

ÖE7 kodlu katılımcı şu şekilde aktarmıştır;

“Biz bu bireye mutfak ve denizcilik üzerine eğitimler verirken aynı zamanda bu yemeğin servisi nasıl olmalı, bir misafir nasıl karşılanmalı bunun da eğitimini vermeliyiz. Sonuç olarak her teknede garson bulmak zor. Bir şef yemeği yaparken aynı zamanda yemeğin servisini ve misafirlerle iletişimini de güçlendirmeli. Bu sebeple turizm dersleri üzerinden de hareket edilerek bir program planlanmalı. Misafir karşılama, hizmet etme ve vedalaşma üzerine neler yapması hususunda eğitimler verilmeli. Geribildirim konusunda da misafirin memnuniyetini nasıl ölçeceği konusunda eğitimler verilmeli. Sürekli olarak misafirle bir arada olacağından diksiyonu ve kullandığı kelimeler düzgün olmalı. Çok geniş kapsamda olmasa bile bu eğitimlerin de verilmesi önem arz ediyor.”

ÖE8 kodlu katılımcı ise şu ifadeleri aktarmıştır;

“Temel mutfak dedik, temel pasta ve hamur işleri dedik, servisin nasıl olması gerekliliğinden konuştuk, dar alanda çalışıyor ve bunun içinde bazı depolama, planlama çalışmalarından bahsettik. Ancak bunun dışında bu bireyler denizin ortasında günlerce ya da haftalarca çalışıyor. Bu insanların psikolojilerinin de iyi olması gerekiyor ki hizmet verdikleri insana da bu yansısın. Bu sebeple fikrimce psikolojik olarak onları güçlendirecek eğitimlerin de verilmesi önemli. Mesela 1 hafta karaya basmadan yolculuk yapan bireyler tekneden ayrılamaz. Sabah-akşam görecekları kişiler aynı. Bu süreci iyi yönetmesi için de bireysel yönetime önem verecek, onların ruh hallerini rutine sokacak eğitimler verilmesi gerekmekte.”

Aktarımlardan hareketle, özellikle yat aşçılığı/şefliği eğitim programı içerisinde bireylerin alacakları eğitimde sektörle ilgili eğitimlerin önem arz ettiği, bu eğitimlerin bazılarının geniş kapsamda verilmesinin olumlu katkıları sunacağı, diğerlerinin ise süreci yönetebilmesi amacıyla temel düzeyde verilmesi ile yetkinliğe artı sağlayacağı gözlemlenmektedir. Bunun dışında planlanacak olan eğitim modeli içerisinde bireyin sadece yat şefliği görevinin dışında verilecek farklı görevlere de edindiği bilgi birikimi ve beceriyle cevap vermesinin olumlu sonuçlar doğuracağı aktarılmaktadır. Tüm bu aktarımlara ek olarak

psikolojinin aynı rutininde devam etmesini sağlayacak eğitimlerin olması memnuniyetinin de olumlu etkilenmesini sağlayacağı düşünülmektedir.

4.13. Öğretim Elemanlarının Yat Açıcılığı/Şefliği Eğitiminin Süresine İlişkin Bulguları

Yat açıcılığı/şefliği eğitim programının olması gerekliliği bağlamında ilgili programın hangi düzeyde olması, hangi konuların üzerinde durulması yönünde ifade edilen aktarımlardan hareketle bu eğitim modelinin program düzeyi ve içeriği dikkate alınarak süresinin belirlenmesi amacıyla katılımcılara “Eğitim programı içeriğinde ifade edilen konu başlıklarında verilen eğitimin süresi ne kadar olmalıdır?” sorusu yöneltilmiştir. Eğitim modelinin süresinin ne kadar olması yönünde katılımcılar tarafından ifade edilen aktarımlar aşağıda verilmektedir.

ÖE1 kodlu katılımcı konuya ilişkin olarak şu şekilde aktarmıştır;

“Sertifika programı alınacak bireyin yeterliliğine göre değişiklik gösterebilir. Ancak yeterli bilgi birikimine sahip bireyler için bu eğitim 6 aylık planlanırken, deneyim ve bilgi birikimi olmayan bireyler için 1 senelik planlanabilir.

ÖE2 kodlu katılımcı şu aktarımı sağlamıştır;

“Bu eğitim ön lisans programı içerisinde yer alacaksa zaten 4 dönem olacak şekilde 2 yıllık bir eğitim modeli oluşturulacaktır.

ÖE3 kodlu katılımcı konuyla ilgili olarak şu ifadeyi aktarmıştır;

“Sertifika programında minimum 1 yıllık bir eğitim daha sağlıklı olacaktır. Ama zaten bunu biz bir ön lisans programı olarak sunacaksa kurallar belli. 2 yıl çeşitli konular üzerinde eğitim alarak bu eğitim verilecek.

ÖE6 kodlu katılımcı ise diğer katılımcılardan farklı olarak şu ifadeleri aktarmıştır;

“Deneyimli bir aşçı geldiğinde ve para kazanmak istediğini söylediğinde 6 ay gerçekten uzun bir süre. İlgili meslekte bilgi birikimini ve becerisini çeşitli mülakat ve ön elemeye kanıtlaması halinde temel yat şefliği üzerinde 2 aylık kısa bir eğitim verildiğinde bu kişiyi yat şefliği eğitiminden mezun edebiliriz. Bu sebeple burada verilecek olan eğitim hem kısa olur hem maddi açıdan kişiyi zorlamaz ve para kaybettirmez hem de yeterlilik konusunda sektörün talebi karşılanır diye düşünüyorum. Sektörün bu yönde bir talebi varsa bir sezon daha beklemesi olumsuz sonuçlar doğurabilir.”

Aktarımdan yola çıkarak yat açıcılığı/şefliği programı üzerine verilecek eğitime bağlı olarak bir süre planlaması yapılmasının daha sağlıklı olacağı, eğitim programının içeriğine göre sürenin belirlenmesi ve yeterliliğinin kazanıldığından emin olunduktan sonra eğitimin sonlandırılmasının daha verimli olacağı düşünülmektedir. Bu sebeple eğitim programının düzeyi ve içeriği eğitimin süresini de belirleyen önemli unsurlar arasında yer almaktadır.

Sürenin belirlenmesinde verilecek olan eğitimlerin içeriğinde yer alan konuların kaç saat üzerinden verilmesi, telafilerinin yapılması, pekiştirilmesi bakımından sürenin etkileneceği göz önünde bulundurulduğunda kısa bir eğitim programının sektörde oluşan talebi karşılaması bakımından olumlu sonuçlar doğursa da talebin belirli yeterliliklere sahip bireyler tarafından karşılanması açısından olumsuz etkiler doğuracağı düşünülmektedir. Bu sebeple eğitimin süresinin uzun periyotlarda belirlenerek kalifiye elemanın beklenmesi ileride doğacak soruların da önüne geçileceği yönünde katkılar sunacağı elde edilen aktarımlardan yola çıkarak gözlemlenmektedir.

Araştırmanın üçüncü bölümünde birinci ve ikinci bölümde elde edilen bulguların geçerliliği ve güvenilirliğini artırmak ve bu hususta ortaya konulan bulguları destekleyecek farklı bulguların ortaya konulması amacıyla 4-9 Mayıs 2023 tarihlerinde Fethiye Göcek'te düzenlenen "4. TYBA Yacht Charter Show" organizasyonunda farklı görev ve sorumlulukları bulunan katılımcılarla görüşülmüştür. Görüşme gerçekleştirilen katılımcılara ait bulgular Tablo 4.5'te sunulmuştur. Araştırmanın iki bölümünde de kodlanarak aktarılan katılımcılar bu bölümde de kodlanmıştır. Kodlama "Yat Şovu Katılımcısı" şeklinde planlanmış olup kısaca "YŞK1, YŞK2" olarak aktarılmaktadır. Ek olarak organizasyon kapsamında ziyarete açılan katılımcı yatların tanımlayıcı bilgileri Tablo 4.5'te verilmektedir (bknz. EK-4).

Tablo 4. 5 Farklı Görevlerdeki Katılımcılara Ait Demografik Özellikler

Katılımcı Kodu	Görevi	Yaş	Cinsiyet	Deneyim	Çalıştığı Yat Bandırası ve Uzunluğu
YŞK1	Broker	52	Erkek	25	Birden fazla yata broker hizmeti vermektedir.
YŞK2	Broker	46	Erkek	15	Birden fazla yata broker hizmeti vermektedir.
YŞK3	Yat Şefi	29	Erkek	4	Türk Bandıralı- 35 metre uzunluğunda
YŞK4	Broker	38	Kadın	7	Birden fazla yata broker hizmeti vermektedir.
YŞK5	Yat Şefi	29	Kadın	4	İtalya Bandıralı-35 metre uzunluğunda
YŞK6	Kaptan	67	Erkek	25	İtalya Bandıralı-35 metre uzunluğunda
YŞK7	Yat Şefi	28	Erkek	8	Türk Bandıralı- 42 metre uzunluğunda
YŞK8	Kaptan	54	Erkek	25	Türk Bandıralı- 42 metre uzunluğunda
YŞK9	Yat Şefi	35	Kadın	12	Portekiz Bandıralı- 47 metre uzunluğunda
YŞK10	Kaptan	48	Erkek	12	Portekiz Bandıralı- 47 metre uzunluğunda
YŞK11	Yat Şefi	50	Erkek	16	Türk Bandıralı- 36 metre uzunluğunda
YŞK12	Kaptan	45	Erkek	10	Türk Bandıralı- 36 metre uzunluğunda
YŞK13	Yat Şefi	57	Erkek	12	Türk Bandıralı- 47 metre uzunluğunda

4.14. Yat Şeflerinin Karşılaştığı Zorluklara İlişkin Bulguları

Çalışma kapsamında yat şeflerinin çalışma döneminde karşılaştıkları zorlukların tespit edilmesi amacıyla görevi yat şefi olan katılımcılara “İşinizi gerçekleştirirken hangi zorlukları yaşamaktasınız?” şeklinde bir soru yönetilmiştir. Yat şeflerinin sezon içerisinde işlerini gerçekleştirirken hangi zorlukları yaşadığına ilişkin aktarımları aşağıda aktarılmaktadır.

YŞK3 kodlu katılımcı konuya ilişkin olarak şu aktarımı sağlamıştır;

“Öncelikle yat şefi olmak istiyorsanız özellikle dışarıda bilgi ve birikime sahip olmanız gerekmektedir. Ben özellikle bu yola çıktığımda en iyi otellerde çalıştım, en iyi restoranda da çalıştım. Bunların dışında yurt dışında çalıştım. Birçok yerde birçok tecrübe edindim. Tecrübe şurada önemli. Normalde bir restoranda veya otelde çalıştığınızda bölümleriniz olur. Soğuk, sıcak, alakart gibi bölümler olur. O bölümler dahilinde sabit bir menü vardır. O menü üzerinden çalışırız. Ama burası bir yat. Burada sizden her şey bekleniyor. Pastaneyi de yapabilmeniz gerekiyor. Sıcaklığı da yapabilmeniz gerekiyor. Soğukluğu da yapabilmeniz gerekiyor. Her şeyden önemlisi siz burada şefsiniz ve menüyü planlamanız gerekiyor. Tabağı kendiniz yapabilmeniz gerekiyor. Biz de en büyük problem şu. Kendi ülkemizin menüsünü bilmiyoruz, tanımıyoruz. Misafir burada bizden lokal ürünler istiyor ve bazen yapılmadığında geri bildirim kötü oluyor. Benim mutfağım küçük bir mutfak ve her istediğiniz şeyi burada yapamazsınız ancak misafir istediğinde bir şekilde problem çözüme odaklı ilerleyerek problemin çözülmesi gerekiyor. Bir restoranda on kişi düzenli bir şekilde yaparken siz teknede tek başınıza çalışıyorsunuz. Tek çalışmanın da dezavantajları var. Artı olarak kötü yanları arasında çok fazla çalışıyorsunuz, kendi ekipmanınızı kendiniz yıkıyorsunuz, uzun süre teknenin içerisinde kalıyorsunuz. Dar bir mutfakta ve dar bir kabinde 6 ay boyunca kalmak durumundasınız. Kısıtlı bir alanda yaşamak zorundasınız ve bir şey olduğunda çıkıp gidebilecek bir konumda değilsiniz.”

YŞK5 kodlu katılımcı ise şu şekilde aktarmıştır;

“Bu sektöre ilk girdiğimde bende şaşkınlık içerisindeydim. Ne yapacağımı ve nasıl yapacağımı bilmiyordum. 7 yıllık bir restoran tecrübemden sonra yat şefliğine geçiş yaptım. Pratiklik çok önemli. Kısıtlı bir alanda çalışıyoruz biliyorsunuz. Elimizdeki malzemeler hep kısıtlı oluyor. Her şeyi tedarik etmekte zorlanıyoruz. Her duruma hazırlıklı olmamız gerekiyor. O yüzden hem yaratıcı hem de dediğim gibi pratik olup bir şekilde altından kalkmak gerekiyor. Bir kadın şefim. Şahsım adına ben hiçbir zaman “kadınım, onu yapmam” şeklinde ifadeler kullanmadım. Ancak tabii ağır ekipman kaldırmadan kaynaklı olarak erken yaşta bazı hastalıklarımın ortaya çıktı. Her şeyi kendiniz yaptığınız için kaldır-indir yaparken rahatsızlıklarım oluşmaya başladı. Psikolojik olarak da denizin zorluğu var. Bunu yatta olan herkes yaşar. Uzun süre denizde kalmak, karadan ayrı kalmak, ailemizden, sosyalliğimizden ayrı kalmak yıpratıcı şeyler oluyor.”

YŞK7 kodlu katılımcı konuyla bağlantılı şu aktarımı sağlamıştır;

“Aşçılığın ucu bucağı yok. Fiziğe dayalı tüm işimiz. Bu sebeple oldukça yoruluyoruz. Talepler her geçen gün farklılaşıyor. Burada yorgunluk var, özlem var, sıcak var, soğuk var. Stres var. Şu teknenin içerisine çıktığınız zaman 10 hafta-15 hafta boyunca sürekli sürekli hiç boşluk vermeden çalışıyoruz. Hasta olmaman lazım. Sabah, öğlen ve akşam hizmet vermen lazım. Sabah kahvaltısından başlayan bir yoğunluk var. 12 kişilik bir teknede çalışıyorum. Her kişiye ayrı ayrı yumurta yapmak, pişi yapmak, tatlısından tuzlusuna her şeyi tamamen kendin yapıyorsun. Her hafta farklı bir grup geliyor ve her kişinin istediği şeyler farklı. Birinin çok severek yediğini diğeri tüketmek istemiyor ya da herkesin farklı farklı ürünlere alerjisi olduğu söyleniyor. Herkesi memnun edecek şekillerde menü planlaman lazım. Buna uygun depolama alanı kısıtlı. Hazırlığını iyi yapman gerekiyor.”

YŞK9 kodlu katılımcı konuyla ilgili şu şekilde aktarmıştır;

“ Sürekli farklı şeyleri deneyimlemek gerekiyor. Sürekli aynı şeyleri yaptığınızda misafir memnun olmaz. Masayı ben göremiyorum. Beni yönlendirmesi gereken personelin de iyi olması gerekiyor. Ama bazen sorunlar yaşıyoruz. Tam İngilizce bilmiyor servis yapan hostes. Bu sebeple bende yanlış ürün çıkartıyorum ve bu büyük problem oluyor. Zaten dar alanda çalışıyorsunuz ve kısıtlı bir zamanınız da var. Büyük stres altında bir şeyler yapmaya çalışırken bu denli yoğun ortamda psikolojik olarak rahatlayabileceğiniz bir alan da yok. Aynı yerde tepinip dursanız da değişen bir şey olmuyor.

YŞK13 kodlu katılımcı konuya ilişkin olarak şu ifadeyi aktarmıştır;

“Diğer teknelere göre kapasitemiz büyük. 36 kişilik bir teknede çalışıyorum ve yanımda bir de yardımcım var. Ancak biz açık büfe usulü değil alakart usulü çalışıyoruz. Herkese ayrı ayrı tabak çıkartıyoruz. Şimdi zorluklara bakacak olursak; yeri geliyor denizci oluyorsunuz, yeri geliyor halat çekiyorsunuz, yeri geliyor yönlendirme yapmak zorundasın yemeği bırakıp. Sadece mutfağa geçip yemek yapmak değil. Otel mutfaklarında olduğu gibi sadece yemek yapıp mesain dolunca çıkmak yok. Misafirlerin can güvenliği de çok önemli. Misafirler geliyor ve ilk iki gün onların istediği şekilde ilerliyorsun. Sonrasında misafirler kendileri şefe bırakıyorlar. Büyük bir tekne olduğu için de depolama alanlarım oldukça fazla. Ancak yeşilliklerde ve yoğurtta sorun yaşıyoruz. Bunun için de uygun bir planlama yapıyoruz.

YŞK11 kodlu katılımcı diğer katılımcılardan farklı olarak şu aktarımı gerçekleştirmiştir;

“Çok kısıtlı ve küçük alanlarda çalışıyoruz. Sabah 7'den gece 12'ye kadar çalışıyoruz. Genelde bir hafta süren turlarımız oluyor. Cumartesi'den Cumartesi'ye çalışıyoruz. Özel kullanımda çalıştığımız için aslında yıllardır da bu teknede olduğum için çok fazla zorluk yaşamıyorum. Ama baktığınızda zorluklar var. Denizde 16 senem geçti. 10 yıldan beri aynı teknedeyim. Denizin ortasındasınız ve sürekli yeni bir şey çıkıyor. Mutfagım diğer teknelere göre büyük ve kullanışlı. Özel kullanım olduğu için de artık kim ne yiyor biliyorum. Patronlarımın bana karşı sevgisi de var. Bu sebeple çok fazla zorluk yaşamıyorum. Daha çok zevk alıyorum, daha çok motive oluyorum.

Araştırmanın birinci bölümünde de yer alan ve araştırmanın birinci sorusunu oluşturan yat şeflerinin karşılaştığı zorluklar özelinde aktarılan ifadelerin araştırmanın üçüncü bölümünde ifade edilen aktarımlarla benzer olduğu, birbirini desteklediği gözlemlenmiştir. Bununla birlikte yat şeflerinin çalıştığı yatın büyüklüğü bakımından sorunların farklılaştığı da gözlemlenenler arasında yer almaktadır. Özellikle yat dizaynı aşamasında mutfak büyüklüğünün önemli bir etkisinin olduğu, daha uzun ve kapasite bakımından daha fazla kişiye hizmet veren yatların daha kısa ve kapasitesi az olan teknelere göre depolama alanlarının çok olduğu görülürken bu teknelerde hizmet edilen kişinin çok olmasından dolayı iş yükünün fazla olduğu ifade edilebilir. Ancak daha kısa ve kapasitesi az olan yatların daha uzun ve kapasite bakımından daha fazla kişiye hizmet veren yatlara göre mutfak büyüklüğünün metrekare cinsinden küçük olmasından dolayı daha dar alanda çalışmaları ve depolama alanlarının yetersiz kalmasından dolayı iyi bir depolama stratejisi gerçekleştirmeleri gerektiği anlamı çıkartılabilir.

4.15. Yatlara Hizmet Veren Brokerların Yat Hizmetinin Nasıl Olması Gerektiğine İlişkin Bulguları

Farklı yatlara hizmet veren brokerların yat şefliği özelinde olmak üzere tüm yat personelinin tutumunun nasıl olması ve istenilen hizmetin ne tarzda verilmesini gerekliliğinin ortaya konulması amacıyla katılımcılara “Bir yata broker hizmeti verirken nelere dikkat etmektesiniz? Yat şefleriyle ilgili olarak ne tarz sorunlar yaşamaktasınız?” şeklinde iki soru yöneltilmiştir. Katılımcıların ifadelerine ilişkin aktarımlar aşağıda sunulmaktadır.

YŞK1 kodlu katılımcı konuyla ilgili olarak şu aktarımı sağlamıştır;

“Bizim için en büyük sıkıntı personel yetersizliği ve personelin bireysel olarak ve kendini geliştirme açısından yetersizliği diyebiliriz. Ama başta dil yetersizliği geliyor. Dil konusunda tura çıkan misafirlerden oldukça şikâyet aldığımız oluyor. Bu hafife alınacak bir şey de değil. Öyle bir duruma geliyor ki olay. Misafir konuşur ve yanlış anlaşılır ya da anlamaz hostes. Sonra bunu şefe veya kaptana iletir. Yanlış bir şey servis edildiğinde veya yanlış bir bölgeye gidildiğinde büyük sıkıntılar yaşanır. Uzun süre çalışıyor personel doğru ama biz sadece uzun süre çalışabilecek personellerin olduğu bir yatta istemiyoruz. Aynı zamanda yaratıcı olacak şefleri, hostesleri güler yüzlü olacak. Modu mu düştü hemen toparlaması lazım. Misafirler en ucuzuna şu an 100.000 euro veriyorlar haftalık. İyi bir hizmet almak isterler.”

YŞK2 kodlu katılımcı ise şu şekilde aktarmıştır;

“Yat şefleriyle ilgili farklı bir süreçte ilerliyor kaptanlar. Personel bakımından sadece yat şefleriyle alakalı bir sorunumuz yok. Servis ve temizlik işlerine bakan hostesler konusunda da eksikliklerimiz oldukça fazla. Ziyaret ettiğinizde de göreceksiniz çoğu hostesimiz yabancıdır. Ülkemizde genel olarak bir dil problemi var. Bizler de tam olarak

buna dikkat ediyoruz. Bizim için insan olması, dilinin yeterli seviyede olması ve son olarak işini düzgün yapması şeklinde giden bir sistemin içerisinde hizmet vereceğimiz yatları seçmekteyiz.”

YŞK4 kodlu katılımcı konuyla bağlantılı olarak şu ifadeyi aktarmıştır;

“Avustralya’da ağırladığımız misafirlerimiz var ve bu insanlar tamamen yemek yemek için ülkemize geliyorlar. Gelen misafirlerimizin çoğunluğu Akdeniz mutfağı görmek istiyorlar, Türk mutfağı görmek istiyorlar. Bazen Rusya’da gelen misafirlerimiz uluslararası bir şeyler görmek istiyor ama geneli Türk ve Akdeniz mutfağı üzerinde duruyor. Çok beğeniyorlar. Bizim işimizde görsellik de çok önemli. Yatta da bunlara dikkat ediyoruz. Yat şefleri ne kadar yaratıcı ve görselliğe ne kadar önem veriyor bunu inceliyoruz. Artı olarak servis de çok önemli. Bu işin devamında o geliyor. Biz, bu işi kaliteli ve göze güzel gelen şekilde hizmet veren tekneleri tercih ediyoruz. Bize gelen misafirler ilk başta kaptanı değil de şefi sorarlar. Bu da onlar için yat şeflerinin ne kadar önemli olduğunu gösteriyor. Bizim teknelerimizde belirleyici konsept mutfak.”

Yat turizmi sektörü içerisinde yatların misafirle buluşması aşamasında hizmet veren brokerların özellikle yat şefliğinin bu sektör için önemli bir yerde olduğu, misafirin tercihlerinin mutfak üzerinden ilerlediği ve yurtdışından gelen misafirlerin özellikle Türk ve Akdeniz mutfağı üzerinde durduğu ve yat şeflerinden bu yönde taleplerinin olduğu konusunda fikir birliği gözlemlenmiştir. Bununla birlikte brokerların yatlara hizmet verme sürecinde personelin donanımının önemli olduğundan da bahsedilmiştir. Yat şeflerinin bir döngü içerisinde gerçekleştirilen hizmetin önemli noktasında olduğu ve diğer personelin de bu hizmet içerisinde katkıları sunduğu ifadelerden hareketle aktarılabilir.

Yapılan görüşmelerde elde edilen bulgular arasında özellikle sektör içerisinde yat şeflerini tamamlayan diğer yat personelinin de yemek hizmetine katkısının önemli ölçüde olduğu, eksikliğin sadece yat şefliği özelinde olmayıp temizlik ve servis hizmeti gerçekleştiren personelin de eksikliğinden bahsedilmiştir.

4.16. Yat Kaptanlarının İşe Alım ve İş Sürecinde Yat Şefleri Özelinde Yaşadığı Sorunlara ve Yat Şefi İhtiyacına İlişkin Bulguları

Yat kaptanlarının sezon içerisinde hizmet verecek yat şeflerinin işe alım standartlarının ve iş sürecinde yat şeflerinden beklentileri ve yaşadığı sorunların ortaya konulması aynı zamanda yat şefi ihtiyacının belirlenmesi amacıyla katılımcılara “Yat şefi ihtiyacı var mıdır? ve Yat şefini işe alırken nelere dikkat ediyorsunuz? sorularıyla birlikte “Yat şeflerinden beklentileriniz nelerdir? Varsa yaşadığınız sorunları aktarır mısınız?” sorusu yönlendirilmiştir. Katılımcıların verdiği cevaplar aşağıda aktarılmıştır.

YŞK6 kodlu katılımcı konuyla bağlantılı olarak şu şekilde aktarım sağlamıştır;

“Gerçekten biz eksik olduğumu hissediyoruz. Döngü hızlı ilerliyor. Bu sene bizim yanımızda çalışan arkadaş bir sonraki sezonda hemen yanımızda yer alan yatta çalıştığına şahit olduğumuz zamanlar oldu. Biz ilk başta yat şefi alırken karakterine bakıyoruz. Sonrasında psikolojik dayanıklılığı ve akabinde el becerisi. Bizim işimiz öyle kolay bir iş değil. Denizdesin ve sürekli olarak farklı insanlarla karşılaşıyorsun. Yarı yolda bırakma gibi bir lüksün yok, olamaz da. İlk başta sadık olması gerekiyor. Sadık olmadığı zaman bir bakarsınız tekne limana yanaştığında kaçmış gitmiş. O saatten sonra bir şef bulmak da nereden baksanız 1 haftayı bulur ve bizim teknelerimiz haftalık çalışan tekneler. 1 hafta eksi yazması bizim için büyük bir ekonomik kayıp. Öte yandan şimdi ailesinden ayrı kalacak, kız arkadaşından ayrı kalacak eşinden ayrı kalacak bunlara ayak uydurması, güçlü olması gerekiyor. En sonunda da tabii ki el becerisi. Yaratıcı olacak, her türlü yemeğin en azından yapım aşamasını bilecek. Bilmeseydi bile eksikliğini tamamlayacak. Öyle zamanlar oluyor ki 12 kişiye farklı yemek çıkartmak durumunda kalıyor şeflerimiz. Bunu yapmak önemli bir altyapı ister. Biz aslında bunu istiyoruz. En önemli sorun ise psikolojik dayanıklılık ve beceri. Ne kadar geldiğinde demo yaptırın da öyle olmuyor. Vakit bol yaptır demoyu. Herkes yapar. Önemli olan icraat. 12 kişi varken işi çıkartması.”

YŞK10 kodlu katılımcı ise YŞK6 kodlu katılımcıyı destekler ifadeler kullanmış ve şu aktarımı sağlamıştır;

“Biz yat şefi bulmakta zorlanıyoruz. Yat şefi hem sektörde az hem de arkadaşlarımızın yat şeflerini döndürüyoruz kendi aramızda. Baktığınızda burada yer alan her tekne personeli birbirini tanıyor. Bugün o tekneden ayrılan şefi biz alıyoruz. Bir de yeni birisini almak oldukça zor. Tamamen gizli bir kutu. İçinden ne çıkacağını da bilmiyorsunuz. Onun için sektörün geneli açısından yan tekneden bizim tekneye transfer yapıyoruz diyebilirim. Ancak biz şefimizle beraber uzun yıllardır beraber çalışıyoruz. Şefimizden önce çalıştığımız arkadaşımız da iyiydi ama yollarımızı ayırdık. Bu işte sadık kalmak ve sadık kalacağına inanmak arasında gidip geliyoruz. Ben kendi personelime adına konuşayım. Eğitimler vermeyi planlıyoruz. Sadece şefimiz için değil aynı zamanda hosteslerimiz için de geçerli bu. Çünkü dil, servis eğitimi, yeni mutfak trendleri üzerinden sürekli gelişen bir sektör. Ayak uydurulması gerekiyor.”

YŞK12 kodlu katılımcı konuya ilişkin şu aktarımı sağlamıştır;

“Açıkçası yat şefi açığı var. Hani gerçekten söylüyorum ki yan tekneden hemen bu tekneye geçebilecek potansiyelde arkadaşlar. Aslında tamamen verilen maaş etkili oluyor. Çok iyi paralar döndüğü için de neresi daha çok ben oraya giderim düşüncesi hâkim. Bu sebeple de personele yatırım yapmaktan da kaçıyoruz. Çünkü sezon ortasında bırakanlar dahi olmuştur. Tabii bunlar duyduğumuz. Bizim şefimiz 10 yıldır bizimle çalışıyor ve özel kullanım olduğu için aile ortamı içerisinde çalışıyoruz. Bu sene ilk defa charter hizmeti vermeye başlayacağız. Hem personele motive olsun hem de boş kalan vakitlerimizi kullanalım istedik. Bizim tekne özel kullanım olduğu için patronumuz zaten bizimle

beraber. Üstten bakan yok. Bu sebeple de aslında herhangi bir sorun yaşamıyoruz. Ben 10 yıldır bu tekedeyim. Kaptanımız yine aynı şekilde. Bence bu tamamen verilen hizmette göre değişiklik gösteren bir şey. Eğer özel bir hizmet veriyorsanız önemli tabak sunumu, yaratıcılık. Biz de ilk defa bu sene charter hizmetini deneyimleyeceğiz.”

YŞK8 kodlu katılımcı diğer katılımcıların ifadelerinin aksine şu aktarımı sağlamıştır;

“Aksine çok fazla şeflik yapacak insan var. Ancak bizim gözümüzde şef olması için büyük gayret göstermesi gerekiyor. Ben mutfaktan gelmiyorum ama mecburen denizde teknenin içerisinde ve öğreniyorsun. Burada sıcak var, burada özlem var, burada uzun bir süreç var. Biz hiç paydos vermeden 12-13 hafta çalışıyoruz. Dayanması lazım. Hasta olma gibi bir lüksü yok çünkü ikinci bir yedeği yok. Sadık olacak ve aynı zamanda da dayanıklılığı yüksek olacak. Şimdiki genç şef arkadaşlar çok dayanıksız. Ben şunu yaptım ben bunu yaptım diye cv getiriyorlar ama bakmıyoruz bile. Burası ayrı bir dünya. Demo yaparak bir şekilde becerisine bakıyoruz ancak en az 5 hafta veriyoruz. Adaptasyon, aldığı maaşı görmesi vs. Çünkü kimse bir hafta çalışarak burada işi göremez. Aynı şekilde kimse de o hafta içerisinde şefin becerisini gözlemleyemez. Bu çok zor bir şey. Ama işe alım sürecinde mutlaka ve mutlaka bizim için gösterdiği duruş çok önemli. Duruştan kastım karakteri. Biraz önce bahsettiğim dayanıklılık mesela buna en büyük örnek.”

Aktarımlardan yola çıkarak özellikle brokerlarında ifade ettiği üzere yat şeflerinin teknelerde kilit isim olarak ön plana çıktığı, uzun sezon içerisinde fazla mesai saatlerine karşı psikolojik ve fiziki olarak dayanıklılık göstermeleri tercih edilmelerinde bir kriter olarak aktarılmıştır. Akabinde personelin sadıklığı ve el becerisi şeklinde ilerleyen personel alım kriterleri brokerların ortaya koyduğu süreç ile birbirini destekler niteliktedir.

Yat şeflerinin sezon öncesinde, sonrasında ve hatta sezon içerisinde dahi devir hızının yüksek olduğu, maaşların çalışılan yerin değişmesinde önemli bir etken olduğu da ortaya konulmuştur. Katılımcıların ifadesinden hareketle özellikle yat şefleri psikolojik ve fiziksel dayanıklılık, el becerisi ve sadık kalma konularında sorunlarla karşılaştığı belirtilmiştir.

5. SONUÇ VE TARTIŞMA

Araştırma iki ana araştırma sorusu altında yürütülmüş olup, “Yat şeflerinin sektörde karşılaştığı zorluklar var mıdır? Varsa nelerdir?” araştırma sorusunu kapsayacak şekilde hazırlanan yarı yapılandırılmış görüşme formu ile katılımcılara yöneltilerek elde edilen bulgulardan çıkartılan sonuçlar “5.1. Yat Şeflerinin Karşılaştığı Zorluklara İlişkin Sonuçlar” başlığı altında verilmiştir. “Yat şefliği konusunda bir eğitim verilmesi durumunda hangi konular üzerinde durulmalıdır?” araştırma sorusunu kapsayacak şekilde hazırlanan görüşme formları ve odak-grup görüşmesinden elde edilen bulgulardan çıkartılan sonuçlar “5.2. Yat Şefliği Eğitimine İlişkin Sonuçlar” başlığı altında verilmiştir. Tüm bu görüşmeler ve alanyazın taraması sonucunda elde edilen veriler aracılığıyla farklı eğitim modellerine ilişkin sonuçlar ise “5.3. Yat Şefliği Üzerine Farklı Eğitim Modelleri” başlığı altında ifade edilmiştir.

5.1. Yat Şeflerinin Sektörde Karşılaştığı Zorluklara İlişkin Sonuçlar

Yapılan alanyazın taramasında yat şeflerinin hizmet sektörü içerisinde yer alan diğer işletmelerin mutfağında daha küçük bir mutfağa sahip oldukları yönünde aktarımlara ulaşılmıştır. Buna ek olarak Özel ve Tokol (2021)’un çalışmalarında alanın az olmasından kaynaklı olarak yatlarda mutfak tasarımının evlerde ve hizmet veren diğer yiyecek-içecek işletmelerinden farklı şekillerde ilerlediği, daha çok alan optimizasyonu ve işlevsel alanın artırılması üzerine planlamalar yapılarak gerçekleştirildiği ifade edilmektedir. Alanın dar olduğu yönündeki aktarımlar ile görüşmelerden elde edilen bulgular birbiriyle tutarlılık göstermektedir. Ancak işlevsellik bakımından ilave olanak sağladığı ifadesiyle yapılan görüşmelerde elde edilen bulgular birbirini desteklememektedir. Özellikle yat şeflerinin birincil sorunu mutfakların dar olması ve tek kişi olarak çalışmak zorunda kaldıkları yönündedir. Aktarımlardan yola çıkarak yat şeflerinin tek kişi olarak çalışmalarının öncelikli sebebi çalışılacak alanın küçük olması olarak ifade edilebilir.

Yapılan görüşmelerde özellikle yat şeflerinin hizmet vereceği misafirin tercihinine bağlı olarak malzeme tedariki sağlamasından kaynaklı olarak mutfaklarında uzun süre aynı malzemeleri tutamadıkları ifade edilmiştir. Aynı zamanda misafirin taleplerinin değiştiği, farklı bir ürün istediği zamanlarda mutfakta olmamasından kaynaklı olarak sorun yaşadıkları ifade edilmiştir. Bu aşamada problemi yaşadıkları koya yakın olan bölgelerde bulunan tedarikçiler ile çözdüklerini de aktarmışlardır. Aktarımlardan hareketle misafirin tercihlerine bağlı olarak ilerlendiğinden dolayı yat mutfaklarındaki depolama alanlarının işlevselliğinin yetersiz olduğu

düşünülmektedir. Katılımcıların depolama alanlarının yetersiz kaldığı yönündeki görüşleri bu düşünceyi destekler niteliktedir.

Bayer ve Şahin-Nardalı (2019) çalışmalarında gemilerde çalışan kadın personelin teknik ve mekanik konularda zorlandığı yönünde ifadelere yer vermiştir. Ancak yapılan görüşmelerde yatlarda erkek yat şefleri de dahil olmak üzere şeflerin teknik ve mekanik işleri yapmadığı ifade edilmiştir. Ancak kadın şeflerin mutfakta tek başına çalışmalarından kaynaklı olarak bazı bel hastalıklarının olduğu yönünde ifadeler kullanılmış olup kadın yat şeflerinin yatlarda karşılaştığı zorluklara eklenmiştir.

Yat şeflerinin sektör içerisinde karşılaştığı sorun ve zorluklardan bir diğeri ise personelin misafire yönelik tutumu üzerinedir. Bu konuda yat şefleri, yat kaptanları ve brokerların ifadeleri birbirini desteklemektedir. Personelin misafire karşı olan tutumu ve donanımı bakımından yetersiz kalınan noktaların olduğu, yabancı dil konusunda eksik kalındığı yat kaptanları tarafından ifade edilirken, yatta misafirin isteğinin daha iyi anlaşılabilmesi ve herhangi bir sorun yaşanmaması adına yat personelinin çok iyi şekilde yabancı dil bilmesi gerekliliği de yat brokerları tarafından ifade edilmiştir. Yat brokerları tarafından özellikle yata çıkacak olan misafirlerin kaptandan önce şefi sorduğu ifade edilirken, yat şefinin yaratıcılığının da önemli olduğu aktarılmıştır. Bu durum yat şeflerinin ifadeleri ile de örtüşmekte olup yat şeflerinin donanımına katkı sağlayan bir yetkinlik olduğu düşünülmektedir.

Yat kaptanlarının yat personeli bakımından ifade ettiği bir diğer görüş ise personelin psikolojik dayanıklılık ve işe sadık kalma eğilimlerinin yetersiz olduğu yönündedir. Bu durum personelin sezon içerisinde ve sonrasında bağlı oldukları limandaki diğer yata geçme gibi davranışlarıyla da ifade edilmiştir. İfadelerden yola çıkarak yat şeflerinin yatlarda çalışan personele yönelik ortaya koyduğu sorunlar diğer katılımcılar tarafından da sorun olarak aktarılmıştır.

Yat şeflerinin çalışma saatleri konusunda da sorunlar yaşadığına ilişkin bulgular elde edilmiştir. Özellikle uzun saatler çalışması, belirli bir mesai saatinin olmadığı yönünde aktarılan bu sorunlar yat kaptanlarının ve brokerların da ifade ettiği aktarımlarla desteklenmektedir. Ancak yapılan görüşmelerde özellikle yabancı bandıralı veya yabancı turisti ağırlayan yatlarda bu sorunun daha az görüldüğü, belirli bir standartta ve saatte taleplerinin olduğu hem yat şefleri hem de yat brokerları tarafından aktarılmıştır. Ancak misafirlerin taleplerinin yerine getirilmesinin geri bildirimde önemli artılar sağladığı da yine katılımcılar tarafından ifade edilmiştir.

Belirli bir sezon içerisinde hizmet veren yat şeflerinin bir diğer sorunu ise sezon sonunda çalıştıkları yatlardan ayrılmak zorunda kalmaları şeklinde aktarılmaktadır. Bu durumda yat şeflerinin diğer yiyecek ve içecek hizmeti sunan işletmelerde çalıştığı, kendi gelişimlerine katkı sundukları ifade edilmiştir. Ancak bazı yat kaptanları yeni sezonda personel eksikliği yaşamamak adına personelin kendini geliştireceği belirli eğitimlere gönderildiğini, maaşından belirli bir kesinti yapılarak yatırılmaya devam ettiğini ifade etmişlerdir. Bu durumda yukarıda ifade edilen çalıştığı yere sadık kalma durumunun ne kadar önemli bir konu olduğu göstermektedir.

Genel olarak yat şeflerinin personelin istihdam edilmesi bakımından eksikliği, personelin donanımı, uzun mesai saatleri, depolama sürecinde yaşanan zorluklar ve personelin misafire, misafirin personele karşı olan tutumları katılımcılar tarafından ifade edilmiş ve sektör içerisinde yer alan diğer paydaş katılımcılar tarafından aktarılan ifadelerden yola çıkılarak benzerlik gösterdiği ifade edilmektedir. Öte yandan farklı zaman aralıklarında görüşülen katılımcıların benzer sorunlar dışında sundukları saat gözetmeksizin isteklerin gerçekleşmesi, kendi görev tanımlarının dışında işlerin taraflarından talep edilmesi gibi sorunların da yine belirli bir katılımcı tarafından ifade edildiği de gözlemlenmektedir. Bu durum personel yetersizliği ile örtüşürülebilecek bir durum olarak ifade edilebilir ki sektör içerisinde yer alan diğer paydaşların sadece yat şefliği özelinde olmadan bir yatta çalışan tüm personel konusunda eksiklik ve donanım yetersizliğini vurgulayan ifadeleri de yer almaktadır.

Bu sebeple ortaya çıkan tabloda istihdamın sağlanması, mevcut personelin donanımının geliştirilmesi ve diğer sorunların çözüme kavuşması amacıyla eğitimin büyük bir katkı sağlayacağı düşünülmektedir. Mesleki deneyim dikkate alınarak sunulacak eğitim modellerinin hızlı bir şekilde uygulanarak mevcut personelin donanımının artırılmasının, sektöre ilgisi olup kendisini bu sektör içerisinde görmek isteyen aday yat şeflerinin yetiştirilmesi sağlanılarak hizmet kalitesinin artacağı da düşünülenler arasında yer almaktadır. Aynı zamanda sektör paydaşları ile kurulacak olan bir organizasyon ile yat şefleri başta olmak üzere tüm yat personelinin sorunlarının hızlı bir şekilde çözüme ulaşması da sağlanabilir. Buna ek olarak sektör içerisinde yer alan yat şeflerinin iş bulamama ve diğer paydaş katılımcıların eleman bulamama şeklinde sundukları durum için ortak bir organizasyonun olmasının sektörün her iki tarafına da olumlu etkiler sağlayabilir.

5.2. Yat Şefliği Eğitimine İlişkin Sonuçlar

Yapılan görüşmelerde özellikle yat şeflerinin donanımının bazı noktalarda yetersiz kaldığı, bu konudaki eğitimlerin ve mesleki tecrübenin tam olarak sağlanılmadığı ifade edilmiştir. Bu durum yat şefliği üzerine verilen eğitimlerde de özellikle gözlemlenen bir durum olarak karşımıza çıkmakta olup birbirini destekler nitelikteki ifadelerdir. Sektör içerisinde yer alan ve sektörün bir paydaşı olarak kabul edilen tüm katılımcıların özellikle personelin az olması ve donanım bakımından yetersiz olması durumu ile verilen eğitimin içeriği birbiriyle tutarlı bir şekilde ilerlemektedir. Bakıldığında genel olarak verilen eğitimin “gemiadamı cüzdanı” alınmasına daha çok önem veren, katılımcılara farklı bir yetkinlik kazandırmak amacıyla ortaya koyulan model oldukları aktarılmaktadır. Artı olarak bu eğitimi veren kurum ve kuruluşlarının sayısının yetersizliği de hem personel yetiştirme hem de mevcut personelin donanımına katkı sağlayacak aşamada eksikliklerin olduğunu göstermektedir. Bu durum sektörün içerisinde yer alan ve işe alan pozisyonunda olan yat kaptanları tarafından ifade edilenler arasında yer almaktadır.

Çalışmanın ilk aşamasında katılımcılar tarafından eğitim modeli planlandığında içeriği nasıl olmalı sorusuna katılımcılardan farklı cevaplar alınmıştır. Ancak özellikle katılımcıların ifade ettiği bazı konular bulunmaktadır. Aşağıda maddeler halinde benzer konular başlıkları Tablo 5.1’de verilmektedir.

Tablo 5. 1 Eğitim Modelinde Olması Gereken Konu Başlıkları

Eğitim Modelinde Olması Gereken Konu Başlıkları Listesi
1. Menü Planlama Yönetimi
2. Bütçe Planlama ve Yönetimi
3. Depolama Yöntemleri
4. Atık Yönetimi ve Uygulama
5. Stok Kontrol
6. Dar Alanlarda Çalışma
7. Yönetim ve Organizasyon
8. Misafir İlişkileri ve Yönetimi
9. İş Güvenliği ve Hijyen
10. Psikoloji Yönetimi
11. Yaratıcılık
12. Sunum Teknikleri
13. Mutfak Kültürleri
14. Temel Pastacılık ve Fırıncılık Teknikleri
15. Temel Soslar ve Türevleri
16. Deniz ve Deniz Ürünleri Uygulamaları
17. Servis Uygulamaları ve Yönetimi

Yukarıda yer alan tablodan hareketle özellikle yat şeflerinin ortaya sunduğu konu başlıkları ile ifade ettikleri sorunların paralel olarak hareket ettiği gözlemlenmektedir. Tabloya bakıldığında özellikle her bir konu başlığının birbirini tamamlayan bir süreç izlediği de ifade edilebilecek niteliktedir. Özellikle mesleki tecrübelerinden yararlanan yat şeflerinin tek başlarına olmaları genel bir sorun olarak aktarılırken tek başlarına olmalarından kaynaklı olarak iyi bir “Menü Planlama ve Yönetimi bilgisine sahip olmaları gerektiğini de savunmaktadırlar. Süreci tamamen ele aldıktan sonra menülere uygun olarak hareket etmeleri amacıyla bütçenin de etkili bir şekilde kullanılması amacıyla “Bütçe Planlama ve Yönetimi” bilgisinin de öneminden bahsetmişlerdir. Depolama, stok kontrol ve atık yönetiminin menü planlamasının başarısıyla paralel olarak değişkenlik göstereceği gözlenmekle birlikte menü planlamadan başlayarak atık yönetimine kadar giden süreçte iyi bir yönetim ve organizasyon bilgisinin olması da önem arz etmektedir. Yönetim ve organizasyonun iyi bir şekilde sürdürülmesi tüm sürecin baştan sona doğru orantılı bir şekilde etkilemektedir. Katılımcıların özellikle bu konuda öne sundukları ifadeler de bu durumu desteklemektedir. Yat kaptanları ve brokerların yat şefinin öneminden bahseden ifadeleriyle bu durum daha da önem kazanmaktadır.

Yat şeflerinin bir diğer sorunu dar alanda çalışma probleminin beraberinde getirdiği ve alışılması zaman alan dar alanda çalışma yetisinin sağlanması adına eğitimler bu tarz alanlarda verilmesi ve bu alanlarda çalışılması konusunda eğitim verilmesinin altı çizilmiştir. Bu konu başlığı da yine aynı şekilde yönetim ve organizasyon konu başlığıyla örtüşmektedir.

Yat şeflerinin ortaya koymuş olduğu personelin misafire yönelik tutumuyla ilgili geliştirilmesi gereken noktaların misafir ilişkileri ve yönetimi konu başlığı üzerinden yürütülmesi gerekliliği ifadesi ile sektör içerisinde yer alan diğer paydaş katılımcıların bu yöndeki ifadeleri de birbirini destekler nitelikte olduğundan dolayı sektör için önemli bir yerde olması gerektiği katılımcılar tarafından aktarılmaktadır. Bakıldığında katılımcıların öne sürdükleri bu durum hizmet sektörünün genelinde önem arz eden bir konudur.

Gerek yat kaptanlarının gerekse yat şeflerinin yatlarda çalışan personelin psikolojisini yönetmesi önemli olarak nitelendirilen bir konu olarak ifade edilmektedir. Normal bir çalışma programının olmaması, herhangi bir iş stresinde alandan uzaklaşmalarının mümkün olmadığı şeklinde ifade edilen aktarımlar neticesinde yat şeflerinin öne sürdüğü “Psikoloji Yönetimi” de konu başlıkları arasında yer almaktadır. Aynı zamanda yat kaptanları ve brokerların ifadelerinde yer alan psikolojik dayanıklılık düzeyi ve işe sadık kalma eğitimleri de bu konu başlığı altında ilişkilendirilebilir. Bu durumun personelin stres yönetimiyle bağlantılı bir şekilde

ilerlediği göz önünde bulundurulduğunda dayanıklılığa ve işe sadık kalmada iyimser katkılar sunacaktır.

Yat brokerlarının ifadelerinde misafirlerin ilk başta kaptan yerine şefi sormaları eğiliminin yüksek olduğu ibaresiyle yaratıcılık ve sunum teknikleri konu başlıklarının önemi de büyük bir ölçüde görülmektedir. Özellikle yatlarda hizmet alan misafirlerin yaratıcılığa ve sunum tekniklerine önem verdiği düşüncesi ile yat şeflerinin yaratıcılığı öne sürmesi aynı konu üzerinde durulduğunu göstermektedir. Sürecin sadece menü planlama üzerinden hazırlanan listelerle iyi bir şekilde yönetilemeyeceği “Yaratıcılık” ve “Sunum Teknikleri” konu başlıklarının ifade edilmesiyle genişlediği aktarılabilir. Bu durum ile bir kez daha yönetim ve organizasyonun önemi ortaya çıkmıştır.

Öte yandan misafirlerin farklı mutfak kültürlerinde yer alan yiyecek ve içecekleri şeflerden talep etmesi durumunda ortaya reçete okuma ve uygulama becerisini doğurmaktadır. Standart hazırlanan yiyecek ve içeceklerin dışında misafirlerin kendi ülkelerine veya geldikleri ülkeye ait yemek talepleri doğrultusunda şeflerin bu talebe olumlu geri dönüş sağlaması da memnuniyet açısından önem arz eden bir konu olarak yat kaptanları ve brokerları tarafından ifade edilmiştir. Böylelikle şeflerin mutfak kültürlerine hâkim olması gerekliliği yönündeki ifadeler “Mutfak Kültürleri” konu başlığını doğurmuştur.

Tedarik ve depolama olanaklarının diğer yiyecek-içecek hizmeti sunan işletmelerden az olması sorunu ile bağlantılı olarak öne sürülen “Temel Pastacılık ve Fırıncılık Teknikleri” konu başlığı da yine yat şefleri tarafından ortak sunulan konu başlıkları arasında yer almaktadır. Bu konu başlığının yat şefleri tarafından hem depolama hem de sunulabilecek olan en taze şekliyle sunulması gerekliliğinden ortaya çıktığı düşünülmekte olup sunulan tüm konu başlıkları gibi misafir memnuniyetini doğrudan etkileyen bir durum olarak nitelendirilebilir.

Yat turizmi sektörünün deniz ve deniz ürünleri ile de doğrudan ilişkisi bulunmaktadır. Bu sebeple katılımcıların ifadelerinde yer alan “Misafir balık tutuyor ve pişirmenizi istiyor. Hiç bilmediğiniz bir balık dahi olsa nasıl ayıklanacak ve nasıl pişirilecek sorularına cevap bulacak deniz ürünleri ve uygulaması bilgisine sahip olmanız gerekmektedir.” ifadesi ile bağlantılıdır. Bu sebeple yat şeflerinin hem sektörün deniz ile güçlü bir bağının olması hem de misafirin talebinin genellikle bu yönde olmasından kaynaklı olarak bu konu başlığını ifade ettikleri düşünülmektedir.

Öte yandan yemeklerle beraber veya yemekleri oluşturan temel soslar ve türevlerini hazır alamayacağı ve stok yapamayacağı göz önünde bulundurulduğunda kendisinin yemekleri

hazırlarken hangi sosları kullanacağına bağlı olarak sosları hazırlamasının işini kolaylaştıracağı düşünülmektedir. Bu nedenlerden dolayı da “Temel Soslar ve Türevleri” konu başlığının üzerinde durdukları ifade edilebilir.

Yat brokerlarının ve kaptanların sadece yat şeflerine yönelik olmadan yiyecek ve içecek hizmetini gerçekleştiren personelin servis bilgisinin de yetersiz kaldığı noktalar olduğu ifadesinden de destekle yat şeflerinin bu konu başlığını öne sürmesi aynı zamanda bir yemeğin sunumuyla beraber servisinin de önem arz ettiğini göstermektedir. Artı olarak bu durum servis hizmeti içerisinde miksoloji biliminin de önemini ortaya çıkartmaktadır. Misafirler bu konuda verilen ücretin karşılığında kaliteli ürün tüketme beklentisiyle farklı talepler gerçekleştirebilir ve bu taleplerin gerçekleştirilmesi amacıyla mutfak bölümü kadar hazırlanabilecek olan içecek menüsünün de profesyonelliğine ilgi göstermektedir.

Tüm bu aktarımlardan hareketle misafir memnuniyetinin ilk önemli konu başlığı olduğu ve akabinde iyi bir menü planlama yaparak bütçeyi , depolamayı ve atık yönetimini yat şeflerinin sürdürebileceği düşünülmektedir. Bunun dışında yiyecek ve içecek uygulamalarına yönelik tecrübesinin de işe alım sürecinde etkili olacağı ifade edilebilir.

5.3. Yat Şefliği Üzerine Farklı Eğitim Modelleri

Yapılan alanyazın taraması, yat şefleri ile yarı-yapılandırılmış ve yapılandırılmamış görüşme formu aracılığıyla ifade edilen aktarımlar ve gastronomi ve mutfak sanatları öğretim elemanları ile yapılan oda-grup görüşmesi sonucunda elde edilen bulgular ışığında eğitimin lisans veya ön lisans programı dışında bir sertifika programı olmasının daha hızlı ve yararlı olacağı düşünülmektedir. Buradan hareketle kısa, orta ve uzun dönem olacak şekilde 3 farklı eğitim modeli oluşturulmuştur. Kısa dönem eğitim modeline ilişkin program içeriği Tablo 5.2’de aktarılmaktadır.

Tablo 5. 2 Kısa Dönem Yat Şefliği Eğitimi

Eğitim Programının Adı :	Kısa Dönem Profesyonel Yat Şefi Eğitim Programı
Eğitim Programının Kapsamı :	Fiili olarak yat şefliği mesleğini icra eden kişilerin kendilerini farklı alanlarda geliştirebilmesini kapsamaktadır.
Eğitim Süresi :	40 saat
Katılım Koşulları :	“Gemiadamı Cüzdanı” olması ve yat şefliği mesleki deneyiminin 6 ila 10 yıl aralığında olması gerekmektedir.
Verilecek Eğitimin Türü :	Uygulamalı Eğitim
Verilecek Dersler :	Özel olarak geliştirilmek istenen dünya mutfakları, özel beslenme alışkanlıkları ve miksoloji bilimi ile ilgili dersleri kapsamaktadır.
Eğitim Programını Tamamlama :	Eğitim sonunda uygulamalı sınavdan başarı ile geçen katılımcılar sertifika almaya hak kazanacaktır.

“Kısa Dönem Profesyonel Yat Şefi Eğitim Programı” yat şefliğinde 6 ila 10 yıl mesleki deneyime sahip katılımcıların kendilerini geliştirmek istediği konularda planlanmaktadır. Bu sebepten dolayı gemiadamı cüzdanı almak amacıyla verilen 5 Temel Denizcilik eğitimlerini kapsamamakla birlikte bu eğitimi alarak gemiadamı cüzdanına sahip ve aynı zamanda 6 ila 10 yıl aralığında mesleki deneyime sahip olan yat şeflerini kapsamaktadır. Bu eğitim programının amacı farklı mutfak kültürlerinde ve özel beslenme alışkanlıklarına (çölyak hastaları, diyet menüler vb.) bağlı olarak ortaya çıkartılan menüler üzerinde yat şeflerinin kendini geliştirmesi üzerinedir. Eğitimin 40 saat olmasının sebebi genel bir eğitim yerine spesifik konularda eğitim verilmesinden kaynaklı olup, daha çok pratiklik ve yaratıcılık üzerine yoğunlaşan uygulamalı eğitim ile geçmektedir. Eğitim sonunda uygulamalı olarak bir sınav yapılacak olup, değerlendirmeyi başarılı bir şekilde geçen katılımcılara “Eğitim Bitirme Sertifikası” takdim edilerek aldığı eğitimin belgelendirilmesi sağlanacaktır.

Orta dönem eğitim modeline ilişkin program içeriği Tablo 5.3’te verilmektedir.

Tablo 5. 3 Orta Dönem Yat Şefliği Eğitimi

Eğitim Programının Adı :	Orta Dönem Deneyimli Yat Şefi Eğitim Programı
Eğitim Programının Kapsamı :	Bu eğitim programı fiili olarak yat şefliği mesleğini icra eden kişilerin kendilerini farklı alanlarda geliştirebilmesini kapsamaktadır.
Eğitim Süresi :	Teorik olarak 30 saat planlanmaktadır. Uygulamalı olarak 20 saat planlanmaktadır.
Katılım Koşulları :	Katılımcıların “Gemiadamı Cüzdanı” olması ve yat şefliği mesleki deneyiminin 1 yıl olması gerekmektedir.
Verilecek Eğitimin Türü :	Uygulamalı ve Teorik Eğitim
Verilecek Dersler :	1. Dünya Mutfağı ve Uygulamaları 2. Türk Mutfağı ve Uygulamaları 3. Menü Planlama ve Yönetimi 4. Bütçe Planlama ve Yönetimi 5. Pastacılık ve Fırıncılık Teknikleri 6. Müşteri İlişkileri Yönetimi
Eğitim Programını Tamamlama :	Eğitim sonunda uygulamalı ve yazılı sınavlardan başarı ile geçen katılımcılar sertifika almaya hak kazanacaktır.

“Orta Dönem Deneyimli Yat Şefi Eğitim Programı” yat şefliğinde 1 yıl mesleki deneyime sahip katılımcıların yat şefliğini icra ederken misafirlerin taleplerine uygun menü planlama, farklı dünya mutfakları ve Türk mutfağı reçeteleri, bütçe planlama, pastacılık/fırıncılık teknikleri ile müşteri ilişkileri yönetimi üzerine kendilerini geliştireceği şekilde planlanmaktadır. Mesleki deneyime sahip olmasından kaynaklı gemiadamı cüzdanına sahip olan katılımcıların eğitimde yer alması istenmektedir. Belirli konularda 30 saat olacak şekilde teorik eğitim tamamlandıktan sonra 20 saatlik uygulamalı eğitim planlanmaktadır. Eğitim

sonunda verilen teorik eğitim için yazılı, verilen uygulamalı eğitim için de uygulamalı sınav yapılacaktır. Değerlendirmede başarılı olan katılımcılara “Eğitim Bitirme Sertifikası” takdim edilerek aldığı eğitimin belgelendirilmesi sağlanacaktır.

Uzun dönem eğitim modeline ilişkin program içeriği Tablo 4.8’de verilmektedir.

Tablo 5. 4 Uzun Dönem Yat Şefliği Eğitimi

Eğitim Programının Adı :	Orta Dönem Deneyimli Yat Şefi Eğitim Programı
Eğitim Programının Kapsamı :	Bu eğitim programı fiili olarak yat şefliği mesleğini icra etmek isteyen ancak yat şefliği deneyimi olmayan kişilerin genel anlamda kazanım sağlamasını kapsamaktadır.
Eğitim Süresi :	Teorik olarak 80 saat planlanmaktadır. Uygulamalı olarak 80 saat planlanmaktadır.
Katılım Koşulları :	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Katılımcıların eğitim programı öncesinde gemiadamı cüzdanı veren kurum ve kuruluşlardan belgeyi temin etmesi, ▪ Üniversitelerin ilgili programlarından (Gastronomi ve Mutfak Sanatları ve Aşçılık) mezun olması, ▪ En az 3 yıl mesleki deneyime sahip olması
Verilecek Eğitimin Türü :	Uygulamalı ve Teorik Eğitim
Verilecek Teorik Dersler :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Yat Şefliğine Giriş 2. Yat Şeflerinin Görev Tanımı 3. Yat Şeflerinin Çalışma Saatleri ve Sezonu 4. Yatlarda Menü Planlama ve Yönetimi 5. Yat Mutfaklarında Bütçe Planlaması 6. Yatlarda Depolama ve Atık Yönetimi 7. Kısıtlı Alanlarda Çalışma 8. Özel Kullanım-Charter Yat Hizmetleri 9. Telsiz İletişimi 10. Psikolojik Dayanıklılık 11. İş Güvenliği ve Hijyen 12. Müşteri İlişkileri Yönetimi ve İletişimi
Verilecek Uygulamalı Dersler :	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dünya Mutfakları ve Uygulamaları 2. Türk Mutfağı ve Uygulamaları 3. Pastacılık ve Fırıncılık Uygulamaları 4. Yaratıcılık 5. Özel Beslenme Alışkanlıkları 6. Deniz Ürünleri ve Uygulamaları 7. Soğuk Mutfak ve Uygulamaları
Eğitim Programını Tamamlama :	Eğitim sonunda uygulamalı ve yazılı sınavlardan başarı ile geçen katılımcılar sertifika almaya hak kazanacaktır.

“Uzun Dönem Yat Şefliği Eğitim Programı” yat şefliğine yeni başlayacak olan kişilerin kendilerini bu meslek grubunda önemli olan konular üzerinden geliştirilmesi üzerine planlanmaktadır. Katılımcıların yatlarda çalışabilmesi adına alması gereken gemiadamı cüzdanını önceden temin etmesi ve belgeleriyle sunması beklenmektedir. Aynı zamanda katılım koşulu olarak üniversitelerin ilgili programlarından mezun olma ve en az 3 yıl herhangi bir yiyecek-içecek hizmeti veren işletmelerde mesleki deneyime sahip olması ve bunu belgeleriyle

sunması gerekmektedir. Bu eğitim işe yeni başlayacak olan katılımcıların katılacağı bir eğitim olmasından kaynaklı uzun sürede ve geniş kapsamda planlanmaktadır. Teorik eğitim içerisinde yer alan “İş Güvenliği ve Hijyen” eğitiminden bu belgeyi daha öncesinde almış olan ve belgeleriyle sunan katılımcılar muaf tutulacaktır. Ancak yatlarda iş güvenliği ve hijyen konusunda verilen eğitime katılımları zorunludur. Eğitim sonunda teorik verilen eğitimlerin yazılı, uygulamalı verilen eğitimlerin uygulamalı sınavlarını başarı ile geçen katılımcılara “Eğitim Bitirme Sertifikası” takdim edilerek aldığı eğitimin belgelendirilmesi sağlanacaktır.

Özellikle ulusal ve uluslararası alanyazında yat şeflerinin sektörde karşılaştığı zorluklara ve beklentilere ilişkin akademik bir kaynak olmaması ve görüşme gerçekleştirilerek konunun direkt muhatabından sorun ve beklentilerin çalışmaya dahil edilmesi gelecekte yapılacak olan farklı çalışmalara kaynak olabileceği düşünülmektedir. Öte yandan çalışmada ortaya konulan yat şefliğine ilişkin farklı eğitim modellerinin gelecekte yapılacak farklı çalışmalar için bir zemin oluşturacağı, bu zemin üzerinden farklı eğitim modellerinin de ortaya konulabileceği de düşünülenler arasında yer almaktadır.

KAYNAKLAR

- Alaeddinoğlu, F., ve Rol, S. (2020). Covid-19 pandemisi ve turizm üzerindeki etkileri. *Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Salgın Hastalıklar Özel Sayısı, 233-258.
- Altunışık, R., Coşkun, R., Bayraktaroğlu, S., ve Yıldırım, E. (2010). *Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri SPSS Uygulamalı* (6. Baskı). Sakarya: Sakarya Yayıncılık.
- Anadolu Ajansı (2022). Ataköy Marina (Tali Yat Limanı Örneği). <https://www.aa.com.tr/en/pg/photo-gallery/atakoy-marina-mega-yacht-harbour-in-istanbul/0> Erişim Tarihi: 13.09.2022
- Arat, P. E. (2006). *Türkiye'deki Yat Turizmi ve Marinaların Pazarlama Yönünden Değerlendirilmesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. İstanbul.
- Atılım Denizcilik. (2022). Gemi Aşçılığı Kurs Programı. <https://www.atilimdenizcilik.net/asci> Erişim Tarihi: 25.12.2022
- Atmaca, D., ve Çamurcu, H. (2022). Bofor Ölçeği Konusunun Coğrafya Ders Kitaplarında Kullanılabilirliği. *Kapadokya Coğrafya Dergisi*, 3(7), 1-8
- Avşar, Ö. Y. ve Seçim, Y. (2021). Amsterdam'dan Budapeşte'ye nehir kruvaziyer turizminde çalışan mutfak personelinin seçimi ve menü planlama. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, Özel Sayı, 63-78.
- Aydın, M. (2012). *Marmara Bölgesinde Türkiye Yat Mobilyası Üretim Sektörünün Yapısal Analizi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. İstanbul.
- Aydın, M. (2015). Türkiye'de yat iç mekân tasarımının malzeme seçimine etkisi. *Selçuk University Journal of Engineering Sciences*, 14(2), 350-368.
- Barney G. Glaser, A. ve Strauss, I. (1967). *The Discovery of Grounded Theory Strategies for Qualitative Research*, Chicago: Aldine Publishing Company

- Bayer, D., ve Nardalı, Ö. Ş. (2019). Kadınların Denizcilik Eğitiminde Karşılaştıkları Sorunlara İlişkin Bir Araştırma. *Kadın/Woman 2000-Kadın Araştırmaları Dergisi*, 20(1), 59-74.
- Bayer, Ö. Ş. ve Nardalı, Ö. Ş. (2018). Yat işletmeciliği eğitiminde yat ve kamara hizmetleri derslerinin önemi: Türkiye’deki ön lisans programları müfredatlarının incelenmesi. 4. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu “Küresel Eğilimler-Yerel Etkiler” 23-24 Şubat 2018. İzmir.
- Bektaş, Ç. (1995). Turizmde kıyı betonlaşmasına alternatif: yat turizmi. *Ekoloji Çevre Dergisi*, 15, 30-33.
- Demiroğlu, O. C. (2007). *Yat Evi (Dockomunium) Modelinin Türkiye’deki Marinalarda Uygulanabilirliği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. İstanbul.
- Deniz Ticaret Odası [DTO] (2010). Denizcilik Sektörü Raporu 2010. İstanbul <https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/sektorraporu/DenizcilikSektorRaporu2010.pdf> Erişim Tarihi 22.03.2022
- Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti Dergisi (2019). Deniz Turizmi. https://www.denizticaretodasi.org.tr/Media/SharedDocuments/DenizTicaretiDergisi/agu_stos_ek_2019.pdf Erişim Tarihi 14.08.2022
- Deniz Turizmi Birliği Derneği (2013). Setur Kuşadası Yat Limanı (Ana Yat Limanı Örneği). <https://denizturizmbirligi.org.tr/marina/setur-kusadası-marina/> Erişim Tarihi: 14.09.2022
- Deniz Turizmi Yönetmeliği (2009). Yatçılık bölgesine yönelik açıklamalar. <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/21.5.200915212.pdf> Erişim Tarihi: 26.07.2022
- Enstitü İstanbul. (2022). Yat ve Gemi Açılışı Programı. https://enstitu.ibb.istanbul/portal/egitim_detay.aspx?BransCode=4366 Erişim Tarihi:22.12.2022
- Ercanik, C. (2003) *Türkiye’de Yat Turizminin Coğrafya Açısından İrdelenmesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Ankara.

- Gibbs, G. R. (2007). Analyzing qualitative data. In U. Flick (Ed.), *The Sage qualitative research kit*. Thousand Oaks, CA:Sage
- Giray, D. (2007). Yat Nedir?. <http://www.yelkenokulu.com/yatnedir.html> Erişim Tarihi: 26.08.2022
- Gökmen, E. (2001). *Türk Yat Turizmi ve Yat Limanları: Potansiyel Gelişimi ve Gelişme Sorunlarının Değerlendirilmesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Ankara.
- Göksel, M. A. (2004). Mega yatlar neden beyazdır? *Tasarım Dergisi*, 141(5), 150-159.
- Hix, L. C. (2001). Interior design Methods for yacht design and the boat building industry. *Institute of Marine Technology*.
- Howard, J. (2000). Handbook of offshore cruising: The dream and reality of modern ocean cruising. (2.basım). New York: Sheridan House.
- İlgar, R. (2019). Çanakkale’de yatçılık faaliyetleri. *Eurasian Journal of Researches in Social Sciences and Economics (EJRSE)*. 6(3), 594-611.
- İMECE Deniz Ansiklopedisi (2021). Mandalya Marina (Yat Yanaşma Yeri Örneği). <https://www.wikiderya.org/wiki/mandalya-marina> Erişim Tarihi: 14.09.2022
- İncekara, B., Dördüncü, H., ve Özer, O. K. (2015). Turizm ulaştırmasının denizyolu ulaştırmacılığı yönünden gelişimi. *Journal of Economics Policy Researches*, 2(1), 1-16.
- Kara, H. (2019). Compensation for Damages in Pollution of Marine Environment by Oil and Other Harmful Substances according to Law No. 5312. *YBHD*, 311.
- Karakulak, F. S., Yıldız, T., ve Topçu, B. B. (2012). Türk orkinos gırgır balıkçılık filosu ve balıkçılık yönetimi (1987–2012). *Su Ürünleri Dergisi*, 29(4), 187-192.
- Karataş, Z. (2015). Sosyal bilimlerde nitel araştırma yöntemleri. *Manevi Temelli Sosyal Hizmet Araştırmaları Dergisi*, 1(1), 62-80.
- Kirk, J., ve Miller, M. L. (1986). Reliability and validity in qualitative research (Vol. 1). Sage.

- Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü (2020). Yat İstatistikleri. <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-201145/yat-istatistikleri.html> Erişim Tarihi: 26.07.2022.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü (2018). Yat İstatistikleri. <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-201145/yat-istatistikleri.html> Erişim Tarihi: 26.07.2022
- Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü (2019). Yat İstatistikleri. <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-201145/yat-istatistikleri.html> Erişim Tarihi: 26.07.2022
- Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü (2021). Yat İstatistikleri. <https://yigm.ktb.gov.tr/TR-201145/yat-istatistikleri.html> Erişim Tarihi: 26.07.2022
- Larsson, L., ve Eliasson, R. (2009). Yat tasarımı genel ilkeler. (Çev. T. Yılmaz). Ankara: Birsen Yayınevi. (Orijinal Yayın Tarihi, 2006)
- MEGEP (2006). Klasik usullerde Servis. Yiyecek ve İçecek Hizmetleri. http://megep.meb.gov.tr/mte_program_modul/moduller_pdf/Klasik%20Usullerde%20Servis.pdf Erişim Tarihi: 28.03.2022
- Merriam, S. B. (2013). Nitel araştırma: Desen ve uygulama için bir rehber (3. Basım). Ankara: Nobel akademik yayıncılık.
- Morgan, D.L. (1997). Focus groups as qualitative research. Newbury Park: Sage.
- Mutfak Sanatları Akademisi. (2022). Profesyonel Süperyat Şefliği Programı. <https://msa.com.tr/egitim/profesyonel-superyat-sefligi> Erişim Tarihi: 22.12.2022
- Nardalı, Ö. Ş., ve Bayer, D. (2018). Yat işletmeciliği eğitiminde yat ve kamara hizmetleri derslerinin önemi: Türkiye’deki ön lisans programları müfredatlarının incelenmesi.
- Nardalı, Ö. Ş., ve Bayer, D. (2018, Şubat). Yat işletmeciliği eğitiminde yat ve kamara hizmetleri derslerinin önemi: Türkiye’deki ön lisans programları müfredatlarının incelenmesi. 4. *Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu ‘‘Küresel Eğilimler-Yerel Etkiler’’* 23-24 Şubat 2018.
- Narin, M. (2000). *Türk Turizmi Açısından Yat Limanlarının Yeri ve Önemi: Burhaniye/İskele Yat Limanı Örnek Çalışması*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Balıkesir.

- Özer, P., ve Tokol, T. (2021). Yatlarda ergonomi, işlem, biçim ve malzemenin donatılar üzerindeki etkisi. *International Design and Art Journal*, 3(1), 117-131.
- Özkan, Ö. ve Ayıran, N. (2008). Marinaların kamusal kullanıma etkileri ve öneriler. *İTÜ Dergisi Mimarlık, Planlama, Tasarlama Diyalog Dergisi*, 8(2), 110-120.
- Paker, S., ve Paker, N. (2020). Mürettebatlı yat kiralama hizmetinin sürdürülebilirlik analizi ve öneriler. *Deniz Taşımacılığı ve Lojistiği Dergisi*, 1(1), 9-19.
- Piri Reis Üniversitesi (2022). Gemi Aşçılığı Programı Ders ve Yeterlilik Listesi. https://www.pirireis.edu.tr/files/A%c5%9f%c3%a7%c4%b11%c4%b1k%20Program%c4%b1_TY%c3%87%c3%87.pdf Erişim Tarihi:20.12.2022
- Piri Reis Üniversitesi (2022). Gemi Aşçılığı Programı. <http://piriaday.e-alora.com/gemi-asciligi-programi> Erişim Tarihi:20.12.2022
- Polat, Ç., Bitiktaş, F. ve Açık, A. (2022). Türkiye’de yat ve kruvaziyer turizmi gelirleri: Antalya örneği. *Deniz Taşımacılığı ve Lojistiği Dergisi*, 3(2), 76-90.
- Powell, R. A., ve Single, H. M. (1996). Focus groups. *International journal for quality in health care*, 8(5), 499-504.
- Pusula Denizcilik (2022). Gemi Aşçısı Eğitimi. <https://www.pusuladenizcilik.com/gemi-ascisi-egitimi/> Erişim Tarihi: 23.12.2022
- Rudow, L. (2021). Boat Galley Design: Home Kitchens versus Yachts. <https://www.yachtworld.com/research/boat-galley-design-home-kitchens-vs-yachts/> Erişim Tarihi: 22.03.2022
- Sailboatdata.com (2022). Dufour 460 (Grand Large) Model Yacht Informations. <https://sailboatdata.com/sailboat/dufour-460-grand-large> Erişim Tarihi: 13.09.2022
- Sailboatdata.com (2022). Hallberg Rassy 44 (Enderlein) Model Yacht Informations. <https://sailboatdata.com/sailboat/hallberg-rassy-42-enderlein> Erişim Tarihi: 13.09.2022
- Sailboatdata.com (2022). Helia 44 Model Yacht Informations. <https://sailboatdata.com/sailboat/helia-44> Erişim Tarihi: 13.09.2022

- Sailboatdata.com (2022). Nautitech Open 40 Model Yacht Informations. <https://sailboatdata.com/sailboat/nautitech-40-open> Erişim Tarihi: 13.09.2022
- Sarıgül, M. (1999). *Türk Turizmi İçerisinde Yat Turizminin Yeri, Önemi, Sorunları ve Geleceği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Antalya.
- Sezer, İ. (2012). Turistik fonksiyonları ve yat turizmine etkileri açısından Didim yat limanı (D-Marin Didim). *Doğu Coğrafya Dergisi*, 17(28), 103-124.
- Shearlock, C. (2020). Sink Covers. <https://theboatgalley.com/sink-covers/> Erişim Tarihi: 19.03.2022
- Sığırı, Ü. (2018). *Nitel Araştırma Yöntemleri*. (1.basım) İstanbul: Beta Yayınevi
- Sığırı, Ü. (2021). *Nitel Araştırma Yöntemleri*. (2.basım) İstanbul: Beta Yayınevi
- Slate, T. (2007). World Yacht Tourism. <https://www.tourism-review.com/travel-tourism-magazine-world-yacht-tourism-article235> Erişim Tarihi: 20.08.2022
- Tekindal, M. ve Arsu, U. Ş. (2020). Nitel araştırma yöntemi olarak fenomenolojik yaklaşımın kapsamı ve sürecine yönelik bir derleme. *Ufkun Ötesi Bilim Dergisi*, 20 (1), 153- 182.
- Tokol, H. T. (2013). *Okyanus aşırı Uzun yol Yelkenli Gezi Yatlarında Yaşam, Mekân ve Donanım İlişkisi*. Yayınlanmamış Sanatta Yeterlilik Tezi, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. İstanbul.
- Tokol, H. T. (2020). Yat iç mekân tasarımında tek gövdeli ile çift gövdeli (katamaran) yatların karşılaştırılması. *International Journal of Interdisciplinary and Intercultural Art*, 5(11), 59-84.
- TÜİK. (2020). Turizm İstatistikleri, I. Çeyrek: Ocak- Mart, 2020., <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=33672>. Erişim tarihi: 23.09.2020
- TUYED. (2012), Yat Turizminin Gelişme Raporu. <http://www.tuyed.org.tr/arastirmalar-raporlar/yat-turizminin-gelisme-raporu.html>. Erişim Tarihi: 23.09.2020

- TÜİK. (2022). Turizm İstatistikleri, IV. Çeyrek: Ekim-Aralık, 2022., <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Turizm-Istatistikleri-IV.Ceyrek:-Ekim-Aralik-ve-Yillik,-2022-49606>. Erişim tarihi: 23.09.2022
- Türk Loydu (2004). Yatların Yapımına ve Klaslanmasına İlişkin Kurallar. <http://www.turkloydu.org/tr/tl/yat/yat01.pdf> Erişim Tarihi: 23.08.2022
- Ulusoy, H. Ü. (2013). Uluslararası gemiadamı sözleşmesi (STCW-1978) ve değişiklikleri örneğinde uluslararası antlaşmaların Türk Hukuku'nda yürürlüğü ve yargısal denetimi sorunu. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 62(2), 501-537.
- Yağar, F., ve Dökme, S. (2018). Niteliksel araştırmaların planlanması: araştırma soruları, örneklem seçimi, geçerlik ve güvenilirlik. *Gazi Sağlık Bilimleri Dergisi*, 3(3), 1-9.
- Yakut Mutfak Akademisi. (2022). Yat Mutfağı Aşçılığı Programı. <https://www.mutfakakademi.com/yat-mutfagi-ascilik-egitimi> Erişim Tarihi: 22.12.2022
- Yat Turizmi Yönetmeliği (1983). Yat limanı çeşitlerine yönelik açıklamalar. <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/3.5.836708.pdf> Erişim Tarihi: 26.07.2022
- Yat Turizmi Yönetmeliği. (1983). T.C. Resmî Gazete (3265, 8 Haziran 1965).
- Yelkencinin Gazetesi (2021). Göcek Yat Çekek Yeri (Yat Çekek Yeri Örneği). <https://yelkencingazetesi.com/marinturk-gocek-marinalari> Erişim Tarihi: 14.09.2022
- Yıldırım, A., ve Şimşek, H., (2021). *Qualitative Research Methods in Social Sciences*. (12.baskı). Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Yıldırım, A., ve Şimşek, H. (2008). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri* (6. Baskı). Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Yıldırım, A., ve Şimşek, H. (2016). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri* (10. Baskı). Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Yüzsever, İ. C. (2018). Türkiye'nin deniz turizminin ve eğiliminin incelenmesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Muğla.

EKLER

EK1: Etik Kurul Onay Formu

Evrak Tarih ve Sayısı: 21.04.2022-121722



1993

BAŞKENT ÜNİVERSİTESİ

Akademik Değerlendirme Koordinatörlüğü

Sayı : E-62310886-605.99-121722

Konu : Melih Uysal'ın Etik Kurul Onayı Hk.

21.04.2022

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

İlgi : 06.04.2022 tarih ve 117326 sayılı yazınız.

Enstitünüz Gastronomi ve Mutfak Sanatları Tezli Yüksek Lisans Programı öğrencisi Melih UYSAL'ın, Prof. Dr. İsmail TOKMAK'ın danışmanlığında yürütmekte olduğu "Yat Şeflerinin Sektörde Karşılaştığı Zorlukların Belirlenmesi ve Farklı Eğitim Modellerinin Oluşturulması" başlıklı yüksek lisans tez çalışması değerlendirilmiş ve bilgilerinize ekte sunulmuştur.

Prof. Dr. M. Abdülkadir
VAROĞLU
Kurul Başkanı

Ek: Değerlendirme Formu

Bu belge, güvenli elektronik imza ile imzalanmıştır.

Sayı : 17162298.600-98
Konu : Tez Çalışması

15 NİSAN 2022

İlgili Makama

Üniversitemiz Sosyal Bilimler Enstitüsü Gastronomi ve Mutfak Sanatları Tezli Yüksek Lisans Programı öğrencisi Melih UYSAL'ın, Prof. Dr. İsmail TOKMAK'ın danışmanlığında belirlenen yüksek lisans tez çalışması değerlendirilmiş ve yapılmasında bir sakınca olmadığı tespit edilmiştir. Bilgilerinize saygılarımızla sunarız.

Başkent Üniversitesi Sosyal ve Beşeri Bilimler ve Sanat Araştırma Kurulu

Ad, Soyad	Değerlendirme	İmza
Prof. Dr. M. Abdülkadir Varoğlu	Olumlu/Olumsuz	
Prof. Dr. Kudret Güven	Olumlu/ Olumsuz	
Prof. Ali Sevgi	Olumlu/Olumsuz	
Prof. Dr. Işıl Bulut	Olumlu/Olumsuz	
Prof. Dr. Sadegül Akbaba Altun	Olumlu/ Olumsuz	
Prof. Dr. Can Mehmet Hersek	Olumlu/ Olumsuz	
Prof. Dr. Özcan Yağcı	Olumlu/ Olumsuz	

Prof. Dr. Sadegül Akbaba Altun, Üniversitemiz Sosyal Bilimler Enstitüsü Gastronomi ve Mutfak Sanatları Tezli Yüksek Lisans Programı öğrencisi Melih UYSAL'ın, Prof. Dr. İsmail TOKMAK'ın danışmanlığında belirlenen yüksek lisans tez çalışması olan “Yatışlarının Sektörde Karşılaştığı Zorlukların belirlenmesi ve Farklı Eğitim Modellerinin Oluşturulması” konusunun çalışılabileceği görüşündeler.

EK2: Görüşme Formu

YAT ŞEFLERİNİN SEKTÖRDE KARŞILAŞTIĞI ZORLUKLARIN BELİRLENMESİ VE FARKLI EĞİTİM MODELLERİNİN OLUŞTURULMASI

(SEKTÖR TEMSİLCİLERİNE YÖNELİK)

Değerli Katılımcı,

Bu çalışma, Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Gastronomi ve Mutfak Sanatları Anabilim Dalı Tezli Yüksek Programı öğrencisi Melih Uysal tarafından “Yat Şeflerinin Sektörde Karşılaştığı Zorlukların Belirlenmesi ve Farklı Eğitim Modellerinin Oluşturulması” konusu kapsamında Yat Şeflerinin sektörde karşılaştığı zorlukların ortaya konulması ve farklı eğitim modellerinin oluşturulması amacıyla sizlere yöneltilen sorulara cevap vermeniz beklenmektedir.

Çalışmaya verdiğiniz desteklerden dolayı teşekkür ederiz.

Melih UYSAL

Araştırmacı
Başkent Üniversitesi

Prof. Dr. İsmail TOKMAK

Tez Danışmanı
Başkent Üniversitesi

BÖLÜM 1: Katılımcının Demografik Özelliklerinin Belirlenmesine İlişkin Sorular

1. Yaşınız kaçtır?

25-35 36-46 47-57 58 ve üzeri

2. Eğitim durumunuz nedir?

İlköğretim Lise Lisans Lisansüstü

3. Gelir durumunuz nedir?

4.500₺-7.500₺ 7.501₺ -10.000₺ 10.001₺-15.000₺ 15.000₺ ve üzeri

4. Çalışma saat aralığınız nedir?

8-10 saat 11-13 saat 13-15 saat 15 saat ve üzeri

BÖLÜM 2: Katılımcının Sektörde Karşılaştığı Zorlukları ve Sektörden Beklentilerinin Belirlenmesine İlişkin Sorular

SORULAR	ALINAN CEVAPLAR
1.Yat içerisinde gerçekleştirdiğiniz görevler nelerdir?	
2.Kaç personel ile çalışmaktasınız?	
3. Hangi tip ve boyutta olan yatta çalışmaktasınız?	
4. Hangi menü tiplerini kullanıyorsunuz?	
5. Mutfak dizaynı ve mimarisi sizce yeterli mi? Geliştirilecek yönleri nelerdir?	
6. Mutfakta depolama, stok kontrolü gibi konularda ne gibi çalışmalar gerçekleştiriyorsunuz?	
7.Atık Yönetimi konusunda nasıl bir sistem uygulamaktasınız?	
8. Çalıştığınız yatlarda yaşadığınız sorunlar nelerdir?	
9. Yabancı ülke bandıralı bir yatta çalıştınız mı? Cevabınız evet ise Türk Bandıralı yatlarda mı daha çok zorlandınız? Yoksa yabancı ülke bandıralı yatlarda mı? (Menü planlama, Stok Yönetimi, Çalışma Saatleri vb. konularda)	

10.Daha önce Gastronomi ve Mutfak Sanatları Bölümü, Aşçılık Programı ya da özel kurslarda yat şefliği üzerine eğitim almış kişilerle çalıştınız mı? Cevabınız evet ise öğrencilerin eksik yanları nelerdi?	
--	--

BÖLÜM 3: Katılımcının Sektör Temsilcisi Olarak İleride Oluşturulabilecek Eğitim Modellerine Sunacağı Katkının Belirlenmesine İlişkin Sorular

SORULAR	ALINAN CEVAPLAR
1.Şayet bu konuda bir eğitim modeli oluşturulsa hangi konuların eğitim modelinin içerisinde olmasını istersiniz?	

EK3: Yat Şeflerinin Eğitim Modeli Hususunda Sunduğu Katkılar

Tablo 4.3. Eğitim Modelinde Sunulan Katkılar

Katılımcıların Eğitim Modeli Hususunda Sunduğu Katkılar	
Katılımcı Kodu	Sunulan Görüş
K7 Kodlu Katılımcı	<i>Yat mutfağı da bir işletme. İşletmenizi iyi yönetmeniz gerekiyor. İşletme bilgisi olmak zorunda, yönetim bilgisi olmak zorunda. İyi bir yönetici olurken aynı zamanda iyi bir de şef olmak zorunda. Hangi malzemenin ne amaçla kullanılacağını ve nerede kullanılacağını bilmek zorunda. Kalori ve porsiyon hesaplarını bilmeli. Misafir belki de beslenmesine dikkat eden birisi olabilir. Bunun dışında insan ilişkileri oldukça önemli. Mesela misafire nasıl hitap edilir? Misafirle konuşma sırasında sınır nerede kalmalıdır? Misafiri ne etkiler? Etkilerse nasıl etkiler? Olumsuz bir durum nasıl olumlu bir duruma döndürülür? Bunlar hep bilinmeli.</i>
K8 Kodlu Katılımcı	<i>Eğer bir şef olacaksanız öncelikle menü planlama, temel soslar, maliyet hesaplama, uluslararası pişirme teknikleri, hijyen ve sanitasyon gibi konuları bilmeniz gerekmektedir. Bunları bildiğinizde garson sizin önünüzden yemeği alır ve pazarlar. Ama bir yat şefi olacaksınız garson da sizsiniz, şef de sizsiniz, hostes de sizsiniz. Karşılama, memnun etmeyi ve memnun bir şekilde uğurlama da siz yapacaksınız. Buna uygun bir eğitim kesinlikle olmalı. Karşılama, hizmet verme, uğurlama ve hatta geri dönüşleri alma konusunda bilgi sahibi olmalı. Zaten ilk adımda şef olarak temel beceri ve birikimi kazanıyorsunuz. İlavelerine önem vermek gerekir.</i>
K9 Kodlu Katılımcı	<i>Yat şefi olmak kolay sanılmamalı. İlk adımda psikolojik olarak kendini suya alıştırmak gerekiyor. Tekne veya yat sürekli sallanan bir şey. Sabit bir zeminde yemek yapmıyorsun. Buna alışkın olman gerekir. Sonra gözün hep açık olacak. Herhangi bir tehlike anında tamamen yok olursun. İş güvenliği bilincin olmak zorunda. Sadece kendini değil, yanında bulunan herkesi koruman ve sakinleştirmen gereken zamanlar olacak. Soğukkanlı ve problem çözmeye odaklanman gerekecek. Bu zeminde bir eğitimle başlayarak uygulamalarla güçlendirmelisiniz.</i>
K10 Kodlu Katılımcı	<i>Hangi konular üzerinde durulur bilmem. Bu işin pratiği önemli pratiği. Pratikte birikim kazanılır. Temel eğitim verildikten sonra direkt olarak bir yatta uygulama yapması gerek kişilerin. Eğitim alanı bizzat yatlar olmalı. Ne nasıl oluyor orada deneyim kazanılarak öğrenilmeli. Dar alan yaratabilirsiniz, az malzemeyle bir şeyler çıkartmasını isteyebilirsiniz. Bunu temel eğitimi olan herkes yapar. Ama sallanan bir tekne, malzemeyi idareli kullanma ancak çaresiz kaldığında ortaya çıkar. Çünkü emin yanlış yaptığında yeniden malzeme verileceğine. Uygulama bu işin en önemli aşaması. Açık suda sallanan bir teknede yemek yapacak, servisini gerçekleştirecek ve aynı zamanda da bunu kısıtlı bir zamanda ve kısıtlı malzemeyle yapacak. Bu ancak böyle öğrenilir.</i>
K11 Kodlu Katılımcı	<i>Algularının tamamen açık olması çok önemli. Pratik zekâ olmak zorunda. Yoktan var etmeli hızlı bir şekilde. Geri dönüştürülebilir ve tüm ürünleri kökünden sapına kadar kullanılabilir hale getirmeli. Denizin ortasında gerçeklerle yüzleştğinde pes etmemeli. Mesela domatesin kabuğunun atmamalı, maydanozun sapını kullanmalı, yenilikçi düşüncelere sahip olmalı. Bu yüzden de gelişime açık olması gerekiyor. Bunun için de çok fazla şey bilmesine gerek yok. Mantıklı hareket etmesi gerekiyor. Planlamayı iyi yapmalı ve aksi durumlarda alternatifleri olmak zorunda. İlla spesifik bir konu istiyorsanız da muhakkak menü planlama, ürünü kullanma ve saklama, turizm esasları, denizcilik terimleri gibi konular üzerinde hassasiyet sağlanmalı.</i>

Tablo 4.3. Eğitim Modelinde Sunulan Katkılar (devamı)

Katılımcıların Eğitim Modeli Hususunda Sunduğu Katkılar	
Katılımcı Kodu	Sunulan Görüş
K12 Kodlu Katılımcı	<i>Birtakım işlerde uzmanlık yaratmak bizim işte ayrıcalık sağlamaktadır. En basitinden balık bizim için kurtarıcı üründür. Bir balık nasıl işlenir, hangi balık hangi mevsimde olur, mevsiminde çıkan balıkların en lezzetli sunulacağı pişirme tekniği nedir gibi sorulara anında cevap verecek bir kıvraklıkta olmalı yetişecek kişi. Bölge bölge deniz ürünleri farklılaşıyor. mevsiminde iyi bir tercih vazgeçilmez bir memnuniyeti de beraberinde getirecektir. Yeter mi tabii ki de yetmez. Balığı nasıl servis edeceksin ve porsiyonunu nasıl ayarlayacaksın. Bir domino taşı gibisindir bizim meslekte. Doğru adımı bulman ve o doğru adımı uygulama yolun önemli. Gerisi ip söküğü gibi gelir.</i>
K13 Kodlu Katılımcı	<i>Sipariş verebileceğin bir yer var. Siparişi alacağın belirli bir zaman. En iyisini ve en dayanıklısını da seçmek tamamen sana bağlı. Peşinden kimse koşmaz. Sen insanların peşinden koşacaksın. Belki herkes aynı konu üzerinde durmuştur. Biz de planlama oldukça önemli. Duyduğumuz veya şahit olduğumuz olaylarda planlama hep geçer. Plansızlık sizi karada en kötü 1 saat sıkıntıya düşürür. Ama deniz de öyle değil. Kontrolü iyi yapmak zorundasınız. Bir malzemenin eksikliği bir misafirin yüzünün düşmesine hatta işinizden bile olmanıza sebep olabilir.</i>
K14 Kodlu Katılımcı	<i>Özel olarak bir konu üzerinde durmak saçma olur. Bu bir sistemdir aslında. Bu işe ilgin var mı sorusundan başlayarak neler yapabiliyorsun ve geri sana nasıl dönüyor kısmında kadar gider. Restoranda bir hatayı garson ilgisiyle değiştirirken burada tüm sorumluluk sizde. Misafirin en ince noktalarını bulmalı ve ona uygun bir şekilde seviyeli olarak onu etkilemelisiniz. İnsanlar bu tatile iyi paralar veriyor ve karşılığında da farklılık istiyor. Farklı olmak için de hem mutfağı hem insanı hem denizi bilmek zorundalar.”</i>
K15 Kodlu Katılımcı	<i>Yaşadıklarımın yola çıkarak bir yol haritası çizmek günlerimizi alır. Ama bu iş basit bir iş değil. İlk başlarda benim de psikolojim bozuldu. 10 adım içerisinde günlerini geçiriyorsun. Misafirle belirli bir samimiyetin oluyor o da herkesle değil. Bazıları da iş ilişkisi kuruyor seninle. Ya da aşamıyor resmiyeti. Burada devreye sen ve senin duygularını yönetme sanatın girmeli. Misafiri elde etmelisin. Bunun için de ilişkilerin çok önemli. Dümdüz olursan dümdüz olurlar. Dünyanın en lezzetli yemeğini yapsan da beğenilmez. Ama ilişkiler kuvvetli olursa da senin için tahammül seviyesi yüksek olur. Teknede kaptan tamamen sensindir. Ya kıyıya hızlı çıkarsın ya da artı bonus kazanıp yolculuğu uzatırsın. Merak etmeli, araştırmalı ve sadece mideye değil kalbe giden yolu da bulmalısın. Nasıl olacak peki? Çok basit. Temelden çok öte bir mutfak bilgin, kısıtlı bir şekilde hareket edebileceğine dair güvenin ve sağlam bir el lezzetin olmak zorunda.</i>
K16 Kodlu Katılımcı	<i>Yemek yapmayı biliyorum demekle olmaz bu işler. Ekmek yapmayı biliyor musun derler. Gecenin bir yarısında tost isterler. Sabahın köründe kalkıp kuş sütü eksik bir kahvaltı bile isterler. Her şeye hazırlıklı olmak gerekiyor. Motoryatlar biraz daha lüks kaçır. Direkt olarak bir kişiye bağlı olursun ve genelde misafirler ya bağlı olduğun kişinin arkadaşları ya da ailesi olur. Herkesin mutfağına girmen gerekebilir. Bunun için de deneyimlerimden yola çıkarak çalışılacak yata göre bir eğitim modeli daha anlamlı olur. Böylelikle belirli bir kitleye mi hizmet ediyorsun yoksa hizmet ettiğin kişiler değişiyor mu ona uygun bir şekilde planlama yapman gerekebilir. Sürekli aynı kişilere hizmet ettiğinde sistem değişmiyor aslında. Ailene evde her akşam yemek yapıyorsun ya da sabah kahvaltı hazırlıyorsun gibi oluyor. Sistem tamamen nerede ve hangi amaçla çalıştığına bağlı.</i>

Tablo 4.3. Eğitim Modelinde Sunulan Katkılar (devamı)

Katılımcıların Eğitim Modeli Hususunda Sunduğu Katkılar	
Katılımcı Kodu	Sunulan Görüş
K17 Kodlu Katılımcı	<i>Temel olarak bir şefin bilmesi gereken her şeyi bilecek kıvama gelmeli. Aynı zamanda belki ülkeden 20 mil uzakta denizin ortasında kaldık. Bir sistem arızası yaşadık ve 3 gün boyunca o denizin ortasında kalacağız. Burada iş tamamen bize düşer. İnsanlar teknenin denizin ortasında kalmasına mı daha çok tepki gösterir yoksa hem denizin ortasında kalıp hem de aç durmaya mı? Plansız hareket edemezsin. Önceden plan hayat kurtarır. B, C planlarının haricinde D planın bile olmalı. Ansızın özel beslenme gereksinimi olan birini denk geldin. Aç mı kalacak misafir? Tabii ki de hayır. Farklı menü çeşitlerini ve uygun reçetelerini bilmek zorundasın. Ya da bir Yunan adasına gittin. Misafir senden Yunan mutfağına özgü bir şey istedi. Limana çıkıp istenilen yemeğe özgü malzemeleri tedarik etmen lazım. Bunu yaparken de iletişim becerilerini kullanman gerekecek. Yani ne oluyor? İletişimin de altını çizmek gerekiyor. Bu iş sadece mutfağa geçtim yemek yaptım demekle bitmez.</i>
K18 Kodlu Katılımcı	<i>Egolarını bir kenara bırakıp, denizin verdiği nimetlerden yararlanmak için çabalamak gerekir. Belki de her arkadaş mutfak demiştir, misafir demiştir. Telsiz kullanımı demiştir. Denizcilik kavramları demiştir. Ya balık tutmak? Balığı pişirmek, yanına uygun sosu yapmak, Bir tarafın Kaş'ın en berrak suları, diğer tarafında Fethiye ve Göcek. Ya şef bizim canımız midye dolma çekti dediğinde limana yanaşalım alalım mı demek daha hoş, denize dalıp midye çıkartmak mı? Her şeyi geçtim oldu da tekne yandı. Açık suda yüzme bilmen seni nerelere götürür. Yani bir yat şefi sadece mutfağına ve misafirine adapte olmamalı. Hayat kurtarmayı da bilmeli.</i>

EK4: Organizasyona Katılan Yatların Tanımlayıcı Bilgileri

Tablo 4. 6 Ziyarete Açılan Katılımcı Yatlara Ait Tanımlayıcı Bilgiler

Yat Adı:	Tip:	Boy:	Yapım:	Tamir:	Yapan:
Running On Waves	Yelkenli	64 m.	2011	2021	Choren Design & Consulting
Quinta Essentia	Motor Yat	55 m.	2016	2022	Admiral
Admiral	Motorlu/Yelkenli	47 m.	2012	2023	Custom
La Bella Vita	-	45 m.	2017	2023	Türk Yat
Crocus	Motor Yat	42,67 m.	2002	2019	Ses Yat
Lady I	Motor Yat	43,6 m.	2008	2019	CRN Ancona
Son of Wind	Yelkenli	42,3 m.	2021	-	Custom Made
Perla Del Mare	Yelkenli	42,2 m.	2010	2014	Saba Yacht
Long Island	-	42 m.	2022	2022	Türk Yat
Halcon Del Mar	Motorlu/Yelkenli	40,15 m.	2018	-	Sahinoğlu Yachting
Ariela	Motor Yat	40 m.	2004	2023	CRN Italy
Atlantika	Motorlu/Yelkenli	40 m.	2013	2022	Castagnola Cantieri
Nevra Queen	Motorlu/Yelkenli	40 m.	2019	2023	Türk Yat
Queen of Makri	Yelkenli	40 m.	2021	-	Makri Yachting
Dolce Mare	Motorlu/Yelkenli	40 m.	2011	2022	Salmakis Yacht
Babylon	Motorlu/Yelkenli	39,5 m.	2015	2022	Custom
Deep Water	Motor Yat	39,2 m.	2022	2022	Mamaris Shipyard
Dragon Fly	Motorlu/Yelkenli	39 m.	2006	2017	Karataş Design
Le Pietre	Motorlu/Yelkenli	39 m.	2009	2021	Ada Yachts
Bella Mare	Motorlu/Yelkenli	38 m.	2012	2023	Türk Yachts
Tigra	Motorlu/Yelkenli	37 m.	2008	2018	Neta Shipyard
Tuyika S	Motorlu/Yelkenli	36,6 m.	2009	2022	Yasemin Yachts
Silver Moon	Motorlu/Yelkenli	36,3 m.	2010	2021	Kulach Yacht
Lady Christa	Motorlu/Yelkenli	36 m.	2007	2021	Custom Made
Queen of Daça	Motorlu/Yelkenli	36 m.	2009	2023	Yener Yat
Go Yacht	Motor Yat	35 m.	2009	2021	Dragos Yachting
Stella Fiera	Motor Yat	35 m.	1998	2021	Benetti
Oğuzbey	Motorlu/Yelkenli	34 m.	2014	2022	Bodrum Oğuz Marin
Perla Del Mar 2	Motorlu/Yelkenli	33,5 m.	2007	2020	METS Yat Tur. Sey. Ltd. Şti.
Aegean Schatz	Motorlu/Yelkenli	32 m.	2006	2023	Yener Shipyard
Torini	Motorlu/Yelkenli	32 m.	1999	2021	ABC Yat
Estrella De Mar	-	30 m.	2011	2011	Bodrum Shipyard
Zeemar	-	30,5 m.	2014	2022	Aydos Yacht
Blue Heaven	Motorlu/Yelkenli	30 m.	2011	2021	Mavi Rota
Grace 1	Motorlu/Yelkenli	30 m.	2008	2021	-
Mermaid	-	29,68 m.	2009	2019	Çavuşoğlu Shipyard Bodrum
Miss B	-	29,16 m.	2009	2020	Büyükhanlı Kardeşler
Luja	Motorlu/Yelkenli	28,40 m.	2013	2022	Custom
Amazon Solo	Motorlu/Yelkenli	28 m.	1997	2020	Çoban Denizcilik
Diva Deniz	Motorlu/Yelkenli	28 m.	2007	2023	Abdi Argönül
Capricorn 1	Motorlu/Yelkenli	27 m.	2008	2018	Custom
Kaftan	Motorlu/Yelkenli	27 m.	1998	2023	Tuzla Shipyard
Kanarya	Motorlu/Yelkenli	27 m.	1996	2021	Hasanali
Liberata	Motor Yat	27 m.	2011	2022	Canados S.P.A
Boram	Motor Yat	26,2 m.	2008	2021	Falcon Yacht
Çınar Yıldızı	-	26 m.	2022	2023	Türk Yachts
Tango Charlie	Motorlu/Yelkenli	26 m.	2008	2018	Çoban Denizcilik
Hubo	-	25,69 m.	2015	2015	Azimet
Derya Deniz	Motorlu/Yelkenli	24 m.	2008	2022	Ejder Avcı
Simay S	Motor Yat	24 m.	2015	2021	Hasmarine
Talia	Motor Yat	24 m.	2004	2022	-
Carpediem Coral	Motorlu/Yelkenli	23,95 m.	2021	2021	Carpediem Yachts
Dilnişin	Motor Yat	23,6 m.	2013	2021	Taka Yachts

Tablo 4.6.Ziyarete Açılan Katılımcı Yatlara Ait Tanımlayıcı Bilgiler (devamı)

Yat Adı:	Tip:	Boy:	Yapım:	Tamir:	Yapan:
Beyaz Lale	Motorlu/Yelkenli	23,6 m.	1995	2020	Custom Made
Simay M	Motor Yat	23,05 m.	2021	-	Hasmarine Yachting
Perdue	Motorlu/Yelkenli	23 m.	2017	-	Marmaris
Hürrem	Motor Yat	23 m.	1996	2020	Ferretti
Rüzgar	Yelkenli	21,6 m.	2018	2021	-