

Covid 19 Pandemisinin Uçak İçi İkram Şirketlerinin Satış Gelirleri Üzerindeki Etkisinin İncelenmesi

Examining The Impact Of The Covid 19 Pandemic On The Sales Revenues Of In-Flight Catering Companies

Sultan Gedik Göçer / Dr. Öğr. Üyesi 

Kocaeli Üniversitesi, Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi,
sultan.gocer@kocaeli.edu.tr

Şebnem Tamer / Öğr. Gör. 

İstanbul Rumeli Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu,
sebnem.tamer@rumeli.edu.tr

Özet

Uçak içi ikram hizmeti yolcu taşımacılığının başladığı zamanlardan beri gerçekleştirilmektedir. Doğrudan bir amaç niteliğinde olmasa da günümüzde havayollarının ikram hizmeti vererek maddi gelir elde etme durumu söz konusudur. Covid-19 Pandemi etkisinin havacılık sektörüne verdiği olumsuz etkiler neticesinde koşulların düzenlenmesi ihtiyacı oluşmuştur. Özellikle sosyal mesafe kuralları, maske kullanımı ve temastan kaçınma süreçleri havayollarının mevcut ikram hizmetlerini değiştirme gerekliliğini beraberinde getirmiştir. Covid-19 Pandemi sürecinde, standart ikram hizmetleri sisteminde yapılan değişiklikler havayollarına göre farklılık göstermiştir. Covid-19 koşulları çerçevesinde gerçekleştirilen uçuşlarda havayollarının bazıları ikram vermeyi tamamen kaldırırken, bazı havayollarının ise farklı koşullarda ikram hizmeti vermeye devam ettiği görülmüştür. İkram hizmetinin kaldırılması ve kısıtlanması durumu havayollarına ikram hizmeti veren şirketlerin satışlarını etkilemiş, maddi gelirlerinin düşmesine sebep olmuştur. Bu kapsamda, toplam beş ikram şirketinin finansal raporlarında yer alan satış rakamları karşılaştırılmıştır. İkram şirketlerinin raporlarının incelenmesi sürecinde son beş yıllık rakamlar esas alınarak inceleme yapılmıştır. Yayınlanan rakamlar Covid-19 sürecinin etkileriyle ilişkilendirilerek bulgular elde edilmiştir ve söz konusu ilişkiler açıklanmıştır.

Anahtar Kelimeler: Havacılık, İkram, Pandemi, Finans

Abstract

In-flight catering has been provided since the beginning of passenger transportation. Although it is not a direct purpose, nowadays airlines can earn financial income by providing catering services. As a result of the negative effects of the Covid-19 Pandemic on the aviation industry, there was a need to regulate the conditions. In particular, social distance rules, mask use and contact avoidance processes have brought about the necessity for airlines to change their current catering services. During the Covid-19 Pandemic, changes made to the standard catering services system differed depending on the airlines. It has been observed that some airlines have completely abolished catering for flights operated under Covid-19 conditions, while some airlines continue to provide catering services under different conditions. The removal and restriction of catering services affected the sales of companies providing catering services to airlines and caused their financial income to decrease. In this context, sales figures in the financial reports of a total of five catering companies were compared. In the process of examining the reports of catering companies, the analysis was made based on the figures of the last five years. Findings were obtained by correlating the published figures with the effects of the Covid-19 process and these relationships were explained.

Keywords: Aviation, Catering, Pandemic, Finance

1. Giriş

Yolcu taşımacılığının başladığı zamanlardan itibaren havayolları uçak içi ikram hizmeti vermektedir. Her ne kadar ikram hizmeti doğrudan bir gelir kaynağı olmasa da zamanla havayolları için önemli bir yan gelir kaynağı haline gelmiştir. Ancak, Covid-19 Pandemi süreci bütün dünyayı etkisi altına aldıktan sonra, bütün sektörlerin işleyişinde farklılıklar söz konusu olmuştur. Özellikle, pandemi koşullarında sosyal mesafe kurallarının uygulanması ve yolcuların maske kullanımının önemi hususları, uçuşlarda en çok dikkat edilen konular haline gelmiştir. Bununla beraber, ikram hizmetlerinin bazı havayollarında kaldırıldığı, bazı havayollarında ise belirli bir süre sonra tekrar servis edilmeye başlandığı bilinmektedir.

Covid-19 Pandemi sürecinde kısıtlanan ikram servisi havayollarına ikram hizmeti veren şirketleri doğrudan etkilemiştir. Bu çalışmada, uçak içi ikram şirketlerinin finansal açıdan ne şekilde etkilendiğinin tespit edilmesi amaçlanmıştır. Bu kapsamda, ikram şirketlerinin son beş senelik finansal ve yıllık raporlarındaki satış rakamları kıyaslanmıştır. İkram şirketlerinin son beş senelik satış rakamlarına, 2017/2018, 2018/2019, 2019-2020, 2020-2021, 2021-2022 mali yılları için yayımlanan finansal ve yıllık raporlardan ulaşılmıştır. Bu minvalde, Covid-19 sürecinin etkileriyle ilgili bulgular elde edilmiş ve değerlendirilmiştir.

2. LİTERATÜR

2.1. Havacılık Sektöründe İkram Hizmetinin Gelişimi

Havacılık sektöründe ikram, eski zamanlardan beri ticari seyahat deneyimi için önemli bir yere sahiptir. Sivil havacılığın gelişimine paralel olarak uçak içi ikram hizmetinin de geliştiğini söylemek mümkündür. 1914 Yılında, ilk ikram hizmeti zeplinde seyahat eden yolculara yemek ve şampanya sunulmasıyla başlamıştır. 1919 Senesinde, İngiltere ve Fransa arasında uçakla ilk ticari uçuş gerçekleştirilmiştir. Seferler icra edilmeye başladıktan sadece dört gün sonra uçuşlara önceden paketlenmiş yemeklerin yüklendiği öne sürülmektedir (Bor, 2003:26).

1920 Yılında, KLM Hava Yolları yolculara kötü hava şartlarından korunmaları için ceket, gözlük, kulaklık gibi malzemeler vermeye başlamıştır (MEGEP, 2007:7). 1921 Yılına geldiğimizde, KLM Hava Yolları günümüzde "galley" olarak tabir edilen uçak mutfağını kullanmaya başlamıştır. 1927 Yılında, Air Union Hava Yolları günümüzde verilen uçak içi ikram hizmetine en yakın uygulamayı gerçekleştirmiş, uçuş sırasında soğuk yiyecekler ile birlikte salata ve içecek servisi yapılmıştır. 1928 Yılında, Lufthansa Hava Yolları ilk sıcak yemek servisini yapmıştır. Havacılık sektörünün gelişmesi, yeni ve geniş kapasiteli uçakların varlığı, uçak içi ikram standartlarının iyileştirilmesini sağlamıştır. 1970 Yılına geldiğimizde çift koridorlu

uçakların iç dizaynında, "galley" ve servise yardımcı malzemeler bulunduğu görülmektedir (Aladağ, 2016:12).

Havacılık sektörünün gelişmesiyle birlikte havayolu firmalarının sayısı artmaya başlamıştır. Havayolları, ikram hizmetini daha fazla yolcu tarafından tercih edilebilmek için bir araç olarak kullanılmaya başlamıştır. Böylelikle, havayolları ve yiyecek içecek şirketleri, yerde bulunabilecek yemek tedariki ve hizmet türünü havada çoğaltmayı mümkün kılan sistemler tasarlamaya ve teknolojiler benimsemeye başlamışlardır.

2.2. Uçak İçi İkram

Havayollarının hizmet kalitesi, havayolu ürününün bileşenleri ile ölçülmektedir. Havayolu ürün bileşenleri; fiyat ile ilgili bileşenler, tarife ile ilgili bileşenler, konfor ile ilgili bileşenler, hizmet sunumunun uygunluğu ve imaj ile ilgili bileşenler olarak karşımıza çıkmaktadır. Uçak içi ikram hizmet, bir yolcuya hizmet sürecinde sunulan ürünlerden sadece biri olan konfor bileşeninin içinde yer almaktadır. Konfor ile ilgili bileşenler iki şekilde ele alınmaktadır. Birincisi, uçak içi tasarımın yolcu memnuniyetine olan etkisidir. Koltukların görünümü ve koltuk arası mesafe, tuvaletlerin görünümü ve sayısı buna örnek olarak gösterilebilmektedir. İkincisi, uçak içi ikram hizmeti ve ikramın sunum şeklidir (Gerede, 2015:12). Bu noktada kabin görevlilerinin önemli bir etkisi olduğu söylenebilmektedir.

Uçak içi ikramların doğası temelde havayolu şirketi, uçuş tipi ve bilet sınıfı ile ilgilidir. Bununla birlikte uçak içi ikram için belirleyici olan bir dizi farklı boyut bulunmaktadır. Bunlar; uçuşun uzun mesafeli veya kısa mesafeli olması, rotanın türü, uçuşun yurtiçi veya yurtdışı olması, uçuş tipinin charter veya tarifeli olması şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Uçak içi ikram, hizmet sınıfına göre çeşitlilik göstermektedir. Yemek servisi, kısa bir iç hat uçuşunda satılan bir içecek ve bir paket fındık veya krakerden oluşabilmektedir. Birinci sınıf uzun mesafeli bir uçuşta ise yemekler, şarap ve likör eşliğinde servis edilebilmektedir. Uçak içi ikramın tarihsel sürecine baktığımızda ürünlerin ve verilen hizmetin, pazar segmentinin beklentilerine yakın olduğu görülmektedir. Örnek vermek gerekirse, ilk uçuşlarda şampanyanın ikram ediliyor olması, bahsi geçen dönemlerde sadece zenginlerin uçmayı göze aldığı sebebine dayanmaktadır (Bor, 2003:27).

Havayollarının ve uçuş ikram hizmeti sağlayıcılarının temel amacı, yolcuya yerde olduğu gibi uçakta da eşdeğer bir ürün ve hizmet standardı sağlamaktır. Buna ek olarak, uçak içi ikram hizmeti yapılmasının farklı nedenleri de bulunmaktadır. Uçak içindeki hava basıncı yolcuların iştahlarını, ruh hallerini ve davranışlarını etkileyerek, fizyolojik ve psikolojik değişikliklere neden olmaktadır. Bir uçak seyahati yolcu için uçağa binmeden saatler önce başlamaktadır. Özellikle dış hat uçuşlarında gümrük, bagaj ve

Covid 19 Pandemisinin Uçak İçi İkram Şirketlerinin Satış Gelirleri Üzerindeki Etkisinin İncelenmesi

bilet işlemleri oldukça vakit alan süreçlerdir. Uçak içi ikram hizmetiyle yolcuların fizyolojik ihtiyaçları karşılanmakta, susmaları ve acıklarının giderilmektedir. Başka bir taraftan baktığımızda uçak yolculukları, insanların rahatsız edebilecek stres ve huzursuzluk yaratabilmektedir. Uçak içi ikram sayesinde yolcuların dikkatini başka yöne çekmek, eğlendirmek ve can sıkıcı veya yorucu olabilecek bir işten uzaklaştırmak mümkün olabilmektedir (MEGEP, 2007:8-9)

2.3. Pandemi Sürecinde Uçak İçi İkram

Havacılık Sektörünün küreselleşmesi insan, yük ve posta taşımacılığındaki hızı attırmakla birlikte, ülke ekonomilerinin dış şoklara karşı savunmasını da azaltmaktadır. Ekonomik krizler, politik istikrarsızlıklar, salgın hastalıklar, savaşlar ve terör olayları havacılık sektörünü etkilemekte ve ülkelerin ekonomilerinde dalgalanmalara neden olmaktadır (Rodoplu Şahin, 2020: 24).

Covid-19 Pandemisi havacılık sektörüne en büyük etki eden süreçlerden biridir. Covid-19, Aralık 2019'da Çin'in Wuhan kentinde ortaya çıkmış olan bulaşıcı bir hastalıktır. Hastalık, bütün dünyaya yayılarak, küresel bir krize dönüşmüş ve Dünya Sağlık Örgütü salgını 12 Mart 2020'de pandemi olarak ilan etmiştir. Covid-19 Pandemisi, toplulukların yanı sıra her türlü sektör ve endüstriyi etkilemişse de bu süreçten en çok etkilenen şüphesiz havacılık sektörü olmuştur (Deveci vd., 2022: 93). Havacılık sektörü, aynı zamanda sürecin bütün dünyaya yayılması konusunda etkin bir role sahiptir. Pandemi sürecinde ülkeler uluslararası uçuş yasakları ilan etmiş ve sınırlarını kapatmışlardır. Bunun sonucunda havayolu şirketleri uçaklarını yere indirmek zorunda kalmışlardır. (Kiracı vd., 2022: 61)

Havacılık sektörü de dahil olmak üzere çeşitli iş sektörleri, Covid-19 Pandemisi sırasında önemli zorluklarla karşılaşmışlardır. Küresel olarak yolcu doluluk oranında yüzde 60 ila 80 oranında düşüş yaşanmıştır (Lie vd., 2022: 542). Havacılık sektörü, virüsün kıtalar arasında yayılması hususunda etkin rol oynamıştır. Vakaların artmasıyla birlikte havacılık sektörü durma noktasına gelmiştir. Dünya Sağlık Örgütü birçok farklı coğrafyadan insanın bir araya geldiği havalimanlarında, salgının yayılmasını önlemek amacıyla uygulanması gereken kurallar duyurmuştur. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO), kabin içinde hijyenin sağlanması amacıyla uygulanması gereken standartlar belirlemiştir (Macit vd., 2020: 105). Her ne kadar alınan tedbirler titizlikle uygulansa da virüsün yayılma hızından kaynaklı olarak koltuk kapasitelerinde azalmaya gidilmiştir. 2020 Yılı'nın ilk üç ayında çeşitli bölgelerde gerçekleşen kapasite azalmasının rakamları Tablo 2.1.'de verilmiştir.

Tablo 2.1. 2020 Yılı Ocak, Şubat, Mart Ayları Kapasite Azalması

Bölge	Ocak	Şubat	Mart
Afrika	-0,2%	-2,5%	-22,7%
Asya/Pasifik	-0,1%	-22,3%	-52,1%
Avrupa	-0,2%	-1,4%	-25,6%
Latin Amerika	-0-1%	0,6%	-11,3%
Orta Doğu	-0,3%	-2,1%	-27,5%
Kuzey Amerika	-0-0%	-2,4%	-16,7%
Toplam	-0,1%	-7,9%	-31,7%
Planlanan Kapasite	376,027,900	352,632,800	384,162,700
Gerçekleşen Tahmini Kapasite	375,495,100	324,885,300	262,331,100

Kaynak: www.icao.int

Türkiye'de 2020 mart ayının sonundan itibaren, Dünya Sağlık Örgütü, Sağlık Bakanlığı, ICAO ve Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA)'nin öneri ve düzenlemeleri doğrultusunda tedbirler uygulanmaya başlamıştır. Türkiye'de Covid-19 süreci kapsamında hava trafiğinin %90'ın üzerinde azaldığı görülmüştür (www.icao.int). Belirli bir süreliğine hava trafiği kapatılmış ve uçuşlar durdurulmuştur (Akca, 2020: 49).

Türkiye'de uçuşlar 1 Haziran 2020 tarihinde tekrar başladığında, Covid-19 sürecinin getirmiş olduğu olumsuz etkilerin devam ettiği görülmektedir. Bu sebeple, alınması gereken tedbirlerle birlikte havacılık operasyonunun sürdürülmesi önem arz etmiştir.

Tedbirlerle yolcuların korunması, kabin görevlilerinin yolcularla temasının azaltılması ve hijyen kurallarının öncelikli hale getirilmesi amaçlanmıştır. Havacılık sektörünü sarsmaya devam eden pandemi sürecinde ikram hizmetini azaltmak, teması azaltmak ve tedbirleri artırmak için uygulanmıştır. Bunun sonucunda, ikram şirketlerinin de ekonomik anlamda olumsuz etkilendiği görülmüştür.

3. ARAŞTIRMA

Covid-19 Pandemisi süresince ikram hizmetlerinin kısıtlanması ve bazı havayollarında kaldırılmasının bir sonucu olarak ikram servisi veren şirketler finansal açıdan zorlandıkları bir dönem yaşamışlardır. Bu sürecin araştırılması hususunda, dünyanın farklı bölgelerinde havayollarına ikram servisi sağlayan şirketlerden altı tanesinin son beş senelik satış rakamları karşılaştırılmıştır. Bu kapsamda incelenen satış rakamları verileri 2017/2018, 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 mali yıllarına ait finansal raporlar incelenerek edinilmiştir. İlgili ikram şirketlerinden beş tanesi Mordor Intelligence istatistiklerine göre, sektördeki en büyük ikram şirketleri olarak kabul edildiği için çalışmamıza dahil edilmiştir. Bunlar; LSG Sky Chefs, Gategroup, SATS Inflight Catering, Emirates Flight Catering ve Cathay Pacific Catering Services (CPCS) şeklindedir (www.mordorintelligence.com). Ülkemizdeki ikram şirketlerini de çalışmaya dahil etmek amacıyla Turkish Do&Co şirketinin verileri de analiz edilmiştir. Bu minvalde, altı tane ikram şirketinin son beş senelik verileri faaliyet raporları incelenerek değerlendirilmiştir.

3.1. Bulgular

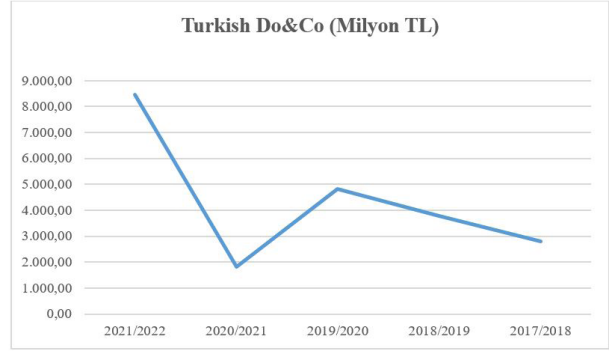
3.1.1. İkram Şirketlerinin Satış Rakamlarının İncelenmesi

3.1.1.1. Turkish Do&Co

Turkish Do&Co ikram şirketinin finansal raporları havayolu ikram hizmetleri bölümünün satış rakamları esas alınarak değerlendirilmiştir. İkram şirketinin 2017/2018 mali yılında 2.800,07, 2018/2019 mali yılında 3.794,63, 2019-2020 mali yılında 4.830,63, 2020-2021 mali yılında 1.834,21, 2021-2022 mali yılında 8.444,92 Türk Lirası (TL) tutarında satış elde ettiği tespit edilmiştir.

İkram şirketinin finansal raporlarında yer alan satış gelirleri incelendiğinde 2019/2020 döneminde finansal gelirlerin 4.830,63 TL olduğu, pandemiyin başlamasıyla birlikte gelirlerin 1.834,21 TL tutarı kadar düştüğü görülmüştür. Covid-19 salgınının etkisiyle bir önce mali yıla göre tutarsal olarak 6.631,53 Milyon TL, yüzdesel olarak %72,9'luk azalma meydana geldiği görülmektedir.

Tablo 3.1. Turkish Do&Co Satış Rakamları Grafiği



Kaynak: www.doco.com

Tablo 3.1.'de görüldüğü üzere pandemiyin bitişi ve uçuşların normal seyrine dönüşüyle birlikte 2021/2022 döneminde gelirlerin pandemi öncesinin de üstüne çıktığı tespit edilmiştir.

3.1.1.2. LSG Sky Chefs

LSG Sky Chefs ikram şirketinin finansal raporları havayolu ikram hizmetleri bölümünün satış rakamları esas alınarak değerlendirilmiştir. İkram şirketinin 2017/2018 mali yılında 3,219, 2018/2019 mali yılında 3,217, 2019-2020 mali yılında 3,36, 2020-2021 mali yılında 1,305, 2021-2022 mali yılında 1,113 Euro (EUR) tutarında satış elde ettiği tespit edilmiştir.

LSG Sky Chefs ikram şirketinin finansal raporlarında yer alan satış gelirleri incelendiğinde 2019/2020 döneminde finansal gelirlerin 3,36 EUR iken, pandemiyin başlamasıyla birlikte gelirlerin 1,305 EUR tutarına kadar düştüğü görülmektedir.

Tablo 3.2. LSG Sky Chefs Satış Rakamları Grafiği



Kaynak: relations.lufthansagroup.com

Tablo 3.2.'de görüldüğü üzere pandemi sürecindeki kısıtlamaların kaldırılmasıyla birlikte uçuşlar seyrine dönmüştür. Ancak LSG Sky Chefs ikram hizmetleri şirketinin 2021/2022 dönemi rakamlarına baktığımızda hala pandemi öncesi seviyenin üstüne çıkamadığı görülmektedir.

3.1.1.3. SATS Inflight Catering

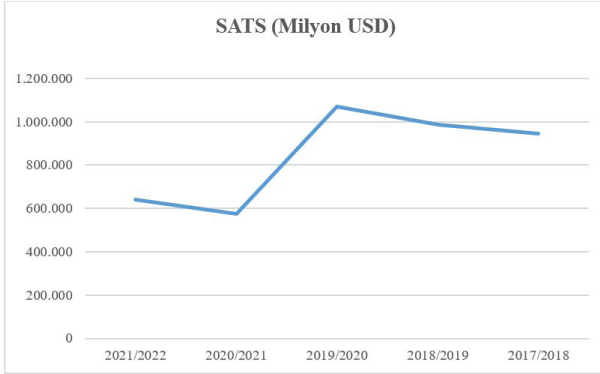
SATS ikram şirketinin finansal raporları havayolu ikram hizmetleri bölümünün satış rakamları esas alınarak değerlendirilmiştir. İkram şirketinin 2017/2018

Covid 19 Pandemisinin Uçak İçi İkrım Şirketlerinin Satış Gelirleri Üzerindeki Etkisinin İncelenmesi

mali yılında 946.638, 2018/2019 mali yılında 988.197, 2019-2020 mali yılında 1.070.480,00, 2020-2021 mali yılında 573.753, 2021-2022 mali yılında 640.930 Amerikan Doları (USD) tutarında satış elde ettiği tespit edilmiştir.

SATS ikram şirketinin finansal raporlarında yer alan satış gelirleri incelendiğinde 2019/2020 döneminde finansal gelirlerin 1.070.480,00 USD olduğu, ancak pandemi süreciyle birlikte gelirlerin 573.753 USD tutarı kadar düştüğü görülmektedir.

Tablo 3.3. SATS Satış Rakamları Grafiği



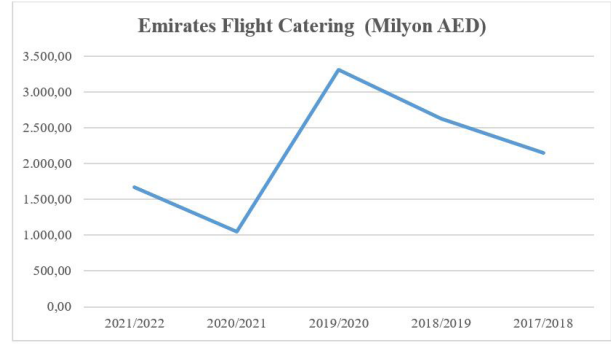
Kaynak: www.sats.com.sg

Tablo 3.3.'ya bakıldığında pandemi sürecinde tedbirlerin kaldırılmasıyla rakamların 2021/2022 döneminde 640.930 USD tutarına çıktığı görülmektedir. Her ne kadar pandemi sürecinin üstünde satış gelirleri elde edilmiş olsa da Covid-19'un etkisini sürdürdüğünü söylemek mümkündür.

3.1.1.4. Emirates Flight Catering

Emirates Flight Catering ikram şirketinin finansal raporları havayolu ikram hizmetleri bölümünün satış rakamları esas alınarak değerlendirilmiştir. İkrım şirketinin 2017/2018 mali yılında 2.146,00, 2018/2019 mali yılında 2.630,00, 2019-2020 mali yılında 3.313,00, 2020-2021 mali yılında 1.046,00, 2021-2022 mali yılında 1.671,00 Birleşik Arap Emirlikleri Dirhemi (AED) tutarında satış elde ettiği tespit edilmiştir.

Emirates Flight Catering'in finansal raporlarda yer alan satış gelirlerine bakıldığında 2019/2020 döneminde finansal gelirlerin 3.313,00 AED olduğu görülmektedir. Pandemi sürecinin başlamasıyla birlikte, satış gelirlerinin 1.046,00 AED tutarına kadar düştüğü görülmektedir.



Tablo 3.4. Emirates Flight Catering Satış Rakamları Grafiği

Kaynak: c.ekstatic.net

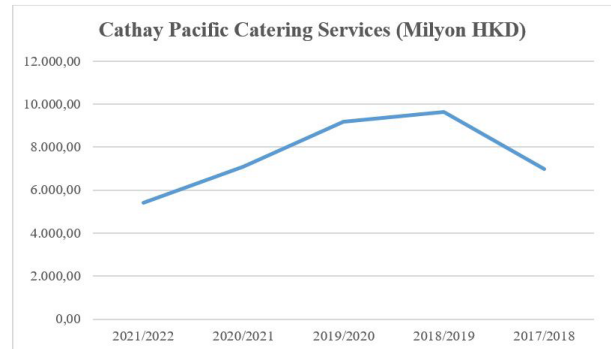
Tablo 3.4.'de pandemi sürecinde kısıtlamaların kaldırılması ve uçuşların normale dönmesiyle birlikte satış gelirlerinin 1.671,00 AED tutarına çıktığı görülmektedir.

3.1.1.5. Cathay Pacific Catering Services (CPCS)

Cathay Pacific Catering Services (CPCS) ikram şirketinin finansal raporları havayolu ikram hizmetleri bölümünün satış rakamları esas alınarak değerlendirilmiştir. İkrım şirketinin 2017/2018 mali yılında 6.973,00, 2018/2019 mali yılında 9.625,00, 2019-2020 mali yılında 9.178,00, 2020-2021 mali yılında 7.094,00, 2021-2022 mali yılında 5.416,00 Hong Kong Doları (HKD) tutarında satış elde ettiği tespit edilmiştir.

Cathay Pacific Catering Services (CPCS) ikram şirketinin pandemi öncesinde ait 2019/2020 döneminde satış gelirlerin 9.178,00 HKD olduğu görülmektedir. Pandemi sürecinden sonraki 2020/2021 dönemine ait raporlara baktığımızda satış gelirlerinin 7.094,00 HKD tutarına düştüğü görülmektedir. Ancak, pandemi sebebiyle rakamların çok fazla düşmemiş olması pandemiden şirketin çok etkilenmediğini göstermektedir.

Tablo 3.5. Cathay Pacific Catering Services (CPCS) Satış Rakamları Grafiği



Kaynak: www.cathaypacific.com

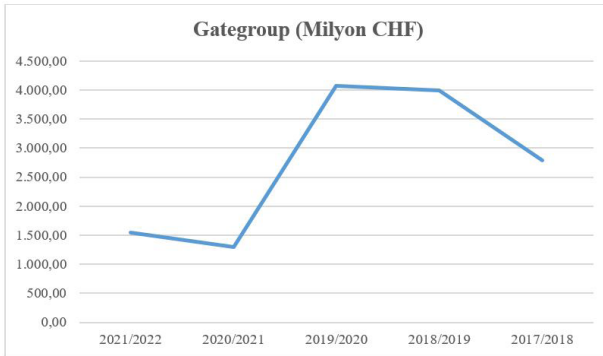
Tablo 3.5.'e baktığımızda pandeminin etkisinin azalması sonucu kısıtlamaların kaldırılmasıyla birlikte rakamların daha da düştüğü ve 2021/2022 döneminde satış gelirlerinin 5.416,00 HKD olduğu görülmüştür. Bu durum ilgili ülke otoritelerinin kısıtlamaları 2021 yılında da sürdürmesinden kaynaklanmaktadır.

3.1.1.6. Gategroup

Gategroup ikram şirketinin finansal raporları havayolu ikram hizmetleri bölümünün satış rakamları esas alınarak değerlendirilmiştir. İkrâm şirketinin 2017/2018 mali yılında 2.790,60, 2018/2019 mali yılında 3.986,50, 2019-2020 mali yılında 4.072,20, 2020-2021 mali yılında 1.294,70, 2021-2022 mali yılında 1.543,30 İsviçre Fransı (CFH) tutarında satış elde ettiği tespit edilmiştir.

Gategroup ikram şirketinin pandemi öncesinde ait 2019/2020 dönemine ait satış gelirlerine baktığımızda 4.072,20 CFH olduğu görülmektedir. Pandemi sürecinin başlamasının ardından 2020/2021 dönemine ait raporlara baktığımızda satış gelirlerinin 1.294,70 CFH tutarı olduğu görülmüştür.

Tablo 3.6. Gategroup Finansal Rakamları Grafiği



Kaynak: www.gategroup.com

Tablo 3.6.'da pandeminin etkisini yitirmesi sonucunda kısıtlamaların kaldırılması ve uçuşların normale dönmesiyle birlikte satış gelirlerinin 1.543,30 CHF tutarına çıktığı görülmektedir. Her ne kadar pandemi sonrası dönemde rakamlarda artık görülse de pandemi öncesindeki seviyelere çıkmadığı söylene-bilmektedir.

3.2. Sonuç ve Değerlendirme

31 Aralık 2019 tarihinde Çin'in Vuhan kentinde başlayan ve bugüne değin yaklaşık 4 milyondan fazla kişinin enfekte olmasına ve 300 bin civarında kişinin hayatını kaybetmesine sebep olduğu düşünülen Covid-19 Pandemisi bütün dünyayı temelden sarsmıştır (Budak, vd. 2020: 75). Havacılık, virüsün yayılmasında etkin rol oynamış, aynı zamanda pandeminin en çok zarar verdiği sektörlerden biri olmuştur. Havacılık sektörü, uçuşların durdurulması ve kısmen yapılması noktasına gelmiştir. Böylelikle, gerçekleşen uçuşlar

da yolcuların ve kabin görevlilerinin sağlığının korunması için gerekli tedbirlerin alınması ön plana çıkmıştır. Yolcuların, kabin görevlileriyle en çok temas ettikleri uçak içi servis evresinde birtakım değişiklikler olmuştur.

Her ne kadar doğrudan gelir elde edilmese de uçak içi ikram, havacılık sektöründe önemli yan gelir kaynaklarından biri olarak karşımıza çıkmakta olup, havayolu taşımacılığının bileşenleri arasında yer almaktadır. Uçak içi ikram hizmetleri, uçak yolculuğu için çok büyük önem taşımaktadır. Havayolları, uçuş sınıfı, mesafe ve hizmet türü gibi farklı seçeneklerle uçuş sırasında yolculara yiyecek ve içecek sağlayarak farklılaşmaya gayret etmektedir (Ernist, 2022). Böylece, havayolu taşımacılığı ve gıda sektörlerinin uçak içi servisle birlikte kesiştiğini söylemek yanlış olmayacaktır. Havayolları, rekabet ortamında farklılaşmak ve tercih edilebilir olmanın yanı sıra insanların fizyolojik ihtiyaçlarını karşılamayı da amaçlamaktadır. Uçak içinde basınçtan kaynaklı olarak insanlar sıvı kaybetmektedir ve bu ihtiyaç ikram sayesinde giderilmektedir (Önen, 2018: 101).

Yapılan değerlendirme sonucunda, her havayolunun Covid-19 tedbirleri kapsamında farklı uygulamalar benimsemiş oldukları gözlemlenmiştir. Genel itibarıyla yolcuların ve kabin memurlarının temaslarını en aza indirmek amacıyla alınan tedbirlerin uçak içi ikramda kısıtlamaya gitmek üzerine sonuçlara varıldığı görülmüştür. Bununla birlikte, insanların temel ihtiyaçlarını karşılamak için bazı havayolları gerekli tedbirleri alarak ve içerikleri güncelleyerek servis yapmaya devam etmiştir.

Pandemi süresince uçuşların kısıtlanması ve havayollarının ikram servislerini değiştirmesi en çok uçak içi ikram şirketlerini etkilemiştir. Bu kapsamda pandemi sürecinin ikram şirketlerini ekonomik açıdan ne kadar etkilediği finansal ve yıllık raporlar incelenerek ortaya konulmuştur. Yapılan incelemeler neticesinde Covid-19 pandemisinin ikram şirketlerini ekonomik açıdan olumsuz etkilediği görülmüştür. Pandeminin sona ermesi, kısıtlamaların kaldırılması ve uçuşların normale dönmesiyle birlikte, Cathay Pacific Catering Services (CPCS) ve LSG Sky Chefs ikram hizmetleri şirketlerinin pandemi öncesi rakamlara hala ulaşamadığı tespit edilmiş olup, incelen diğer ikram şirketleri pandemi döneminin etkilerinden kurtulmuşlardır.

KAYNAKÇA

- Akca, M. (2020). Covid-19'un Havacılık Sektörüne Etkisi, *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi (ASEAD)*, 7(5): 45-64.
- Aladağ, A.O. (2016). *Havayolları İkrâm Sektöründe Orta ve Uzun Vadeli Talep Analizi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Annual Report 2017: https://gategroup.com/media/1617/gategroup_ar_2017_internet_en.pdf [Erişim Tarihi: 02.01.2023]
- Annual Report 2018: https://www.gategroup.com/media/1766/gategroup_ar-2018.pdf [Erişim Tarihi: 02.01.2023]
- Annual Report 2019: <https://www.gategroup.com/media/1841/>

Covid 19 Pandemisinin Uçak İçi İkram Şirketlerinin Satış Gelirleri Üzerindeki Etkisinin İncelenmesi

annual-report-2019_final.pdf [Erişim Tarihi: 02.01.2023]

Annual Report 2020: https://www.gategroup.com/media/2139/gategroup-annual-report-2020_final.pdf [Erişim Tarihi: 02.01.2023]

Annual Report 2021: <https://www.gategroup.com/media/2360/gategroup-annual-report-2021.pdf> [Erişim Tarihi: 02.01.2023]

Asia-Pacific Inflight Catering Market - Growth, Trends, Covid-19 Impact, And Forecasts (2023 - 2028): <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/global-inflight-catering-market> [Erişim Tarihi: 10.01.2023]

Bor, R. (2003). *Passenger Behavior*. Routledge Publishing, New York: Routledge.

Budak, F. & Korkmaz, Ş. (2020). Covid-19 Pandemi Sürecine Yönelik Genel Bir Değerlendirme: Türkiye Örneği. *Sosyal Araştırmalar ve Yönetim Dergisi (SAYOD)*, 1: 62-79.

Cathay Pacific Ariways Limited 2018 Annual Results: <https://www.swirepacific.com/en/media/press/p190313.pdf> [Erişim Tarihi: 02.01.2023]

Cathay Pacific Ariways Limited 2019 Annual Results: https://www.cathaypacific.com/content/dam/cx/about-us/investor-relations/announcements/en/2019-annual_results_announcement_en.pdf [Erişim Tarihi: 02.01.2023]

Cathay Pacific Ariways Limited 2020 Annual Results: https://www.cathaypacific.com/content/dam/cx/about-us/investor-relations/announcements/en/2020-annual_results_announcement_en.pdf [Erişim Tarihi: 02.01.2023]

Cathay Pacific Ariways Limited 2021 Annual Results: https://www.cathaypacific.com/content/dam/cx/about-us/investor-relations/interim-annual-reports/en/2021_cx-annual_report_en.pdf [Erişim Tarihi: 02.01.2023]

Cathay Pacific Ariways Limited 2022 Annual Results: https://www.cathaypacific.com/content/dam/cx/about-us/investor-relations/announcements/en/20230308_cxannual_result_en.pdf [Erişim Tarihi: 02.01.2023]

DO & CO Aktiengesellschaft Yönetim Kurulu Yıllık Faaliyet Raporu 1 Nisan 2020 – 31 Mart 2021: https://www.doco.com/Portals/8/berichte/jahres-und-quartalsberichte/tr/q4_2020.pdf [Erişim Tarihi: 04.01.2023]

DO & CO Aktiengesellschaft Yönetim Kurulu Yıllık Faaliyet Raporu 1 Nisan 2019 – 31 Mart 2020: <https://www.doco.com/wp-content/uploads/2020/06/20192020FaaliyetRaporu.pdf> [Erişim Tarihi: 04.01.2023]

DO & CO Aktiengesellschaft Yönetim Kurulu Yıllık Faaliyet Raporu 1 Nisan 2018 – 31 Mart 2019: https://www.doco.com/Portals/8/berichte/jahres-und-quartalsberichte/tr/q4_2018_FaaliyetRaporu.pdf [Erişim Tarihi: 04.01.2023]

DO&CO Aktiengesellschaft Yönetim Kurulu Yıllık Faaliyet Raporu 2021/2022 Mali Yılı 1 Nisan – 31 Mart 2022 Hesap Dönemi: https://www.doco.com/Portals/8/berichte/jahres-und-quartalsberichte/tr/FinansalTablolalar_q4_2122.pdf [Erişim Tarihi: 04.01.2023]

DO&CO Aktiengesellschaft (2019). 1 Nisan 2018-31 Mart 2019 Dönemine İlişkin Yönetim Kurulu Yıllık Faaliyet Raporu. https://www.doco.com/Portals/8/berichte/jahres-und-quartalsberichte/tr/q4_2018_FaaliyetRaporu.pdf [Erişim Tarihi: 27.12.2022]

Effects Of Novel Coronavirus (COVID-19) On Civil Aviation: Economic Impact Analysis: https://www.icao.int/sustainability/Documents/Covid-19/ICAO_coronavirus_Econ_Impact.pdf [Erişim Tarihi: 04.03.2024]

Ernist, R. M., Reiß, M., Bauer, M. Becker, A. & Freitag, M. (2022). Individualisation of Inflight Catering Meals—An Automation Concept for Integrating Pre-Ordered Meals during the Flight for All Passengers. *Aerospace*, 9 (736): 1-38.

Gerede, E. (2015). *Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması*. Ankara: Sivil Havaçılık Genel Müdürlüğü Yayınları.

Karaosmanoğlu, K. (2017). *Uçuş-İçi Yiyecek İçecek Hizmetinin Müşteri Memnuniyetine Etkisi*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi, Aydın.

Kiracı, K., Asker, V., & Güngör, Y. (2022). A Review of Financial Performance of Aircraft Leasing Companies. *Journal of Aviation*, 6(1): 61-72.

Lie, L. P. A., Purwanto, P. & Purnaweni, H. (2022). Inflight Service Waste Management During The Covid-19 In Indonesia. *Journal Of Southwest Jiaotong University*, 57(1): 542-553.

Lufthansa AG's Catering Revenue From 2007 to 2022: <https://www.statista.com/statistics/264292/revenue-of-lufthansa-in-catering-field/> [Erişim Tarihi: 27.12.2022]

Lufthansa Group Annual Report 2020: <https://investor-relations.lufthansagroup.com/en/publications/financial-reports.html#cid11051> [Erişim Tarihi: 27.12.2022]

Lufthansa Group Annual Report 2021: <https://investor-relations.lufthansagroup.com/en/publications/financial-reports.html#cid12717> [Erişim Tarihi: 27.12.2022]

Macit, A. & Macit, D. (2020). Türk Sivil Havaçılık Sektöründe Covid-19 Pandemisinin Yönetimi. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi (ASEAD)*, 7(4): 100-116.

MEGEP. (2007). *Yiyecek İçecek Hizmetleri - Uçakta Servis*. Ankara: Milli Eğitim Bakanlığı.

Önen, V. & Karabulut, N. (2018). Havayolu Uçak İçi İkram Satış Tahmin Modeli Bir Havayolu Uygulaması. *Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi (ASEAD)*, 5(3): 100-121.

Rodoplu Şahin, D. (2020). *Hava Taşımacılığı Yönetiminin İlkeleri*. Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık.

Sats Ltd. Annual Report 2020-21: https://www.sats.com.sg/docs/default-source/annual-reports/sats-annual-report-2020-21.pdf?sfvrsn=91ed8d37_0 [Erişim Tarihi: 27.12.2022]

Sats. Ltd. Annual Report 2017-18: https://www.sats.com.sg/docs/default-source/financial-reports/annual-report/2017-2018/sats_fy1718-annual_report.pdf?sfvrsn=d1f51484_4 [Erişim Tarihi: 27.12.2022]

Sats. Ltd. Annual Report 2018-19: https://www.sats.com.sg/docs/default-source/financial-reports/annual-report/2018-2019/sats_fy1819-annual_report.pdf?sfvrsn=c5451f2b_4 [Erişim Tarihi: 27.12.2022]

Sats. Ltd. Annual Report 2019-20: https://www.sats.com.sg/docs/default-source/financial-reports/annual-report/2019-2020/sats-annual-report-2019-20ae35f1c4059e4b438ad8a-58929bac1b4.pdf?sfvrsn=e73b4e0c_0 [Erişim Tarihi: 27.12.2022]

The Emirates Group Annual Report 2017-18. <https://c.ekstatic.net/ecf/documents/annual-report/2017-2018.pdf> [Erişim Tarihi: 27.12.2022]

The Emirates Group Annual Report 2018-19. <https://c.ekstatic.net/ecf/documents/annual-report/2018-2019.pdf> [Erişim Tarihi: 27.12.2022]

The Emirates Group Annual Report 2019-20. <https://c.ekstatic.net/ecf/documents/annual-report/2019-2020.pdf> [Erişim Tarihi: 27.12.2022]

The Emirates Group Annual Report 2020-21. <https://c.ekstatic.net/ecf/documents/annual-report/2020-2021.pdf> [Erişim Tarihi: 27.12.2022]

The Emirates Group Annual Report 2021-22. <https://c.ekstatic.net/ecf/documents/annual-report/2021-2022.pdf>. [Erişim Tarihi: 27.12.2022]