



Anttiheikki Helenius (Autor)

Die ökonomische Entwicklung des Luftverkehrs im Lichte der Theorie der Kondratieff Wellen

Anttiheikki Helenius



DIE ÖKONOMISCHE ENTWICKLUNG DES LUFTVERKEHRS IM LICHTE DER THEORIE DER KONDRATIEFF WELLEN



Cuvillier Verlag Göttingen

<https://cuvillier.de/de/shop/publications/3091>

Copyright:

Cuvillier Verlag, Inhaberin Annette Jentsch-Cuvillier, Nonnenstieg 8, 37075 Göttingen,
Germany

Telefon: +49 (0)551 54724-0, E-Mail: info@cuvillier.de, Website: <https://cuvillier.de>

Vorwort

Inhaltsverzeichnis:

1. EINFÜHRUNG (S. 1)
2. ZYKLEN ALS ERKLÄRUNG FÜR WIRTSCHAFTLICHE PHÄNOMENE (S. 3)
 - 2.1. Kurze Darstellung der Kitchin-, Juglar- und Kuznets – Wellen (S. 5)
 - 2.2. Darstellung des Kondratieff Ansatzes (S. 7)
 - 2.2.1. Allgemeine Merkmale und Generelle Grundlagen (S. 7)
 - 2.2.2. Der Beitrag Schumpeters (S. 8)
 - 2.2.3. Der Beitrag Neumanns (S. 14)
 - 2.3. Kondratieff Wellen und Innovation (S. 21)
 - 2.3.1. Vorbemerkung (S. 21)
 - 2.3.2. Abgrenzung der Begriffe Erfindung und Innovation (S. 23)
 - 2.3.3. Unterteilung der Innovationen (S. 24)
 - 2.3.4. Belege für die Existenz der Kondratieff Wellen (S. 30)
 - 2.3.5. Anwendbarkeit der Kondratieff Wellen (S. 38)
 - 2.4. Produktlebenszyklus (S. 39)
3. ANWENDUNG DER ZYKLENANSÄTZE (S. 42)
 - 3.1. Kurze Wellen und Kuznets Wellen im Luftverkehr (S. 42)
 - 3.2. Kondratieff Wellen im Luftverkehr (S. 45)
 - 3.3. Darstellung der „Meilensteine“ der Luftfahrt in einem Kondratieff – Rahmen (S.51)
 - 3.3.1. Fliegen als Menschheitstraum (S. 51)
 - 3.3.2. Aufschwungphase 1787-1813/14 (S. 54)
 - 3.3.3. Abschwungphase 1813/14-1842/43 (S. 56)
 - 3.3.4. Aufschwungphase 1842/43-1872 (S. 57)
 - 3.3.5. Abschwungphase 1872-1892 (S. 58)
 - 3.3.6. Aufschwungphase 1892-1929 (S. 59)
 - 3.3.7. Abschwungphase 1929-1948 (S. 78)
 - 3.3.8. Aufschwungphase 1948-1973 (S. 84)
 - 3.3.9. Abschwungphase 1973-2003 (S. 91)
 - 3.3.10. Neuer Aufschwung (?) (S. 96)
 - 3.3.11. Beurteilung einiger potentiellen Neuerungen (S. 105)
 - 3.3.12. Fazit (S. 107)
 - 3.4. Einige sozialgeschichtliche Schlussfolgerungen aus der Entwicklung der Luftfahrt (S. 109)
 - 3.5. Produktlebenszyklus im Luftverkehr (S. 117)

4. FALLSTUDIE ZUR HISTORISCHEN ENTWICKLUNG DES LUFTVERKEHRS
IN EINEM EINZELNEN EUROPÄISCHEN LAND,
DARGESTELLT AM BEISPIEL FINNLANDS (S. 119)
 - 4.1. Kurze Vorgeschichte zur Finnischen Luftfahrt (S. 120)
 - 4.2. Die Pionierzeit des kommerziellen Luftverkehrs in Finnland (S. 121)
 - 4.3. Abschwungphase 1929-1948 (S. 125)
 - 4.4. Aufschwungphase 1948-1973 (S. 130)
 - 4.4.1. Neue Technologie und Dienste (S. 130)
 - 4.4.2. Der Übergang zum Jet-Zeitalter (S. 133)
 - 4.4.3. Eröffnung der Intercontinentaldienste (S. 136)
 - 4.5. Abschwungphase ab 1973 (S. 141)
 - 4.5.1. Weitere Wachstumssteigerung in Finnland (S. 141)
 - 4.5.2. Finnlands schwere Wirtschaftskrise (S. 149)
 - 4.5.3. Finnlands Luftverkehr unter modernen Herausforderungen (S. 152)
 - 4.6. Zukünftiger Einfluss von Allianzen, verstärkter
Konkurrenzlage und Umweltbewusstsein (S. 154)

5. FALLSTUDIE ZUR GEGENWÄRTIGEN
ENTWICKLUNG DES LUFTVERKEHRS IN EUROPA (S. 161)
 - 5.1. Liberalisierung im Luftverkehr (S. 161)
 - 5.2. Erfahrungen in den USA nach der Deregulierung des Luftverkehrs (S. 166)
 - 5.2.1. Einführung der Deregulierung (S. 166)
 - 5.2.2. Folgen der Deregulierung (S. 168)
 - 5.2.3. Southwest Airlines als Erfolgslegende (S. 170)
 - 5.2.4. Forschungsergebnisse der Deregulierungsfolgen (S. 171)
 - 5.2.5. Funktionsfähigkeit des Wettbewerbs unter Deregulierung (S. 174)
 - 5.3. Liberalisierung des europäischen Luftverkehrs (S. 177)
 - 5.4. Anmerkungen zur Substitution von Flugreisen (S. 184)
 - 5.5. Nischenfaktoren als Erfolgsfaktoren im Luftverkehr (S. 190)
 - 5.5.1. No Frills –Angebote als eine Nischenstrategie (S. 191)
 - 5.5.2. Auf Nationalität beruhende Nischenstrategie (S. 196)
 - 5.5.3. Franchising als eine Nischenstrategie (S. 199)
 - 5.5.4. Weitere Nischenstrategien (S. 201)
 - 5.6. Organisatorische Innovationen des
gegenwärtigen europäischen Luftverkehrs (S. 204)
 - 5.6.1. Die No Frills –Billigfluggesellschaften (S. 204)
 - 5.6.1.1. Ryanair (S. 205)
 - 5.6.1.2. Buzz (S. 208)
 - 5.6.1.3. Easy Jet (S. 209)
 - 5.6.1.4. Virgin Express (S. 212)
 - 5.6.1.5. Air One (S. 213)

- 5.6.1.6. Neue Billigdienste (S. 214)
- 5.6.2. Die strategischen Allianzen (S. 215)
 - 5.6.2.1. Star Alliance (S. 217)
 - 5.6.2.2. One World Alliance (S. 219)
 - 5.6.2.3. Sky Team (S. 220)
 - 5.6.2.4. Weitere Allianzen (S. 222)

6. FAZIT (S. 223)

Anhang 1 (S. 244)

Anhang 2 (S. 245)

Literaturverzeichnis (S. 247)