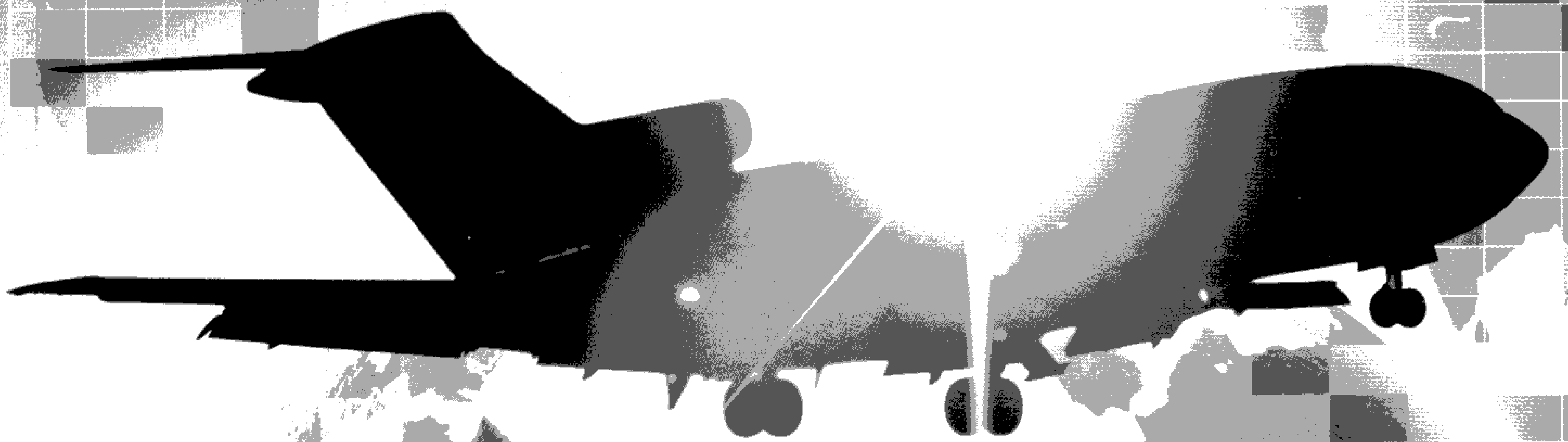


ΒΙΚΥ ΚΩΝ. ΚΑΤΣΩΝΗ



**ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ**

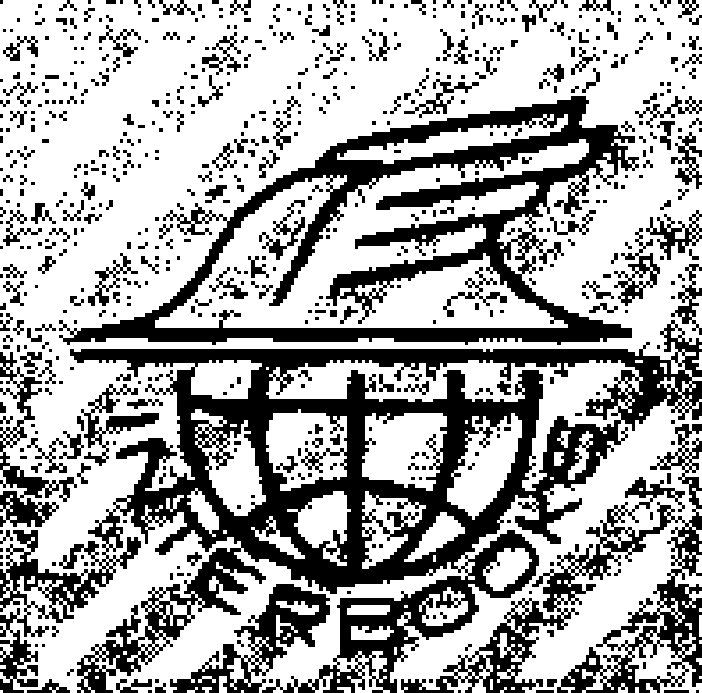
INTERBOOKS

397.5
117

ΞΟΣ

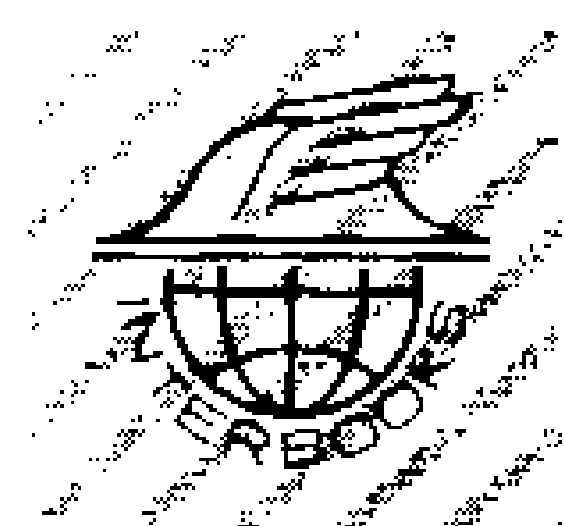
Τ.Ε.Ι. ΑΘΗΝΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
Αρ. ε.σ. 62697

Βιομηχανία
Αεροπορικών Μεταφορών
και
Τουρισμός



ΕΚΔΟΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ "INTERBOOKS"
ΠΗΛΟΚΡΑΤΟΥΣ 18, ΑΘΗΝΑ - 106 80
ΤΗΛ: 210 76 1129, FAX: 210 76 12 00

**ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ**
ΒΙΚΥ ΚΩΝ. ΚΑΤΣΩΝΗ



© Copyright 2010
Βίκυ Κων. Κατσώνη
Εκδοτικός Οίκος "INTERBOOKS"
Ιπποκράτους 18, Αθήνα - 106 80

Απαγορεύεται η αντιγραφή ή αναδημοσίευση ολόκληρου ή μέρους αυτού του βιβλίου, με οποιαδήποτε μέθοδο κι αν γίνει, χωρίς την έγγραφη συγκατάθεση του εκδότη.

ISBN: 978-960-390-217-1

Παραγωγή Films: PRESS LINE, Μάγερ 11, 104 38 Αθήνα, τηλ.: 210-52.25.479

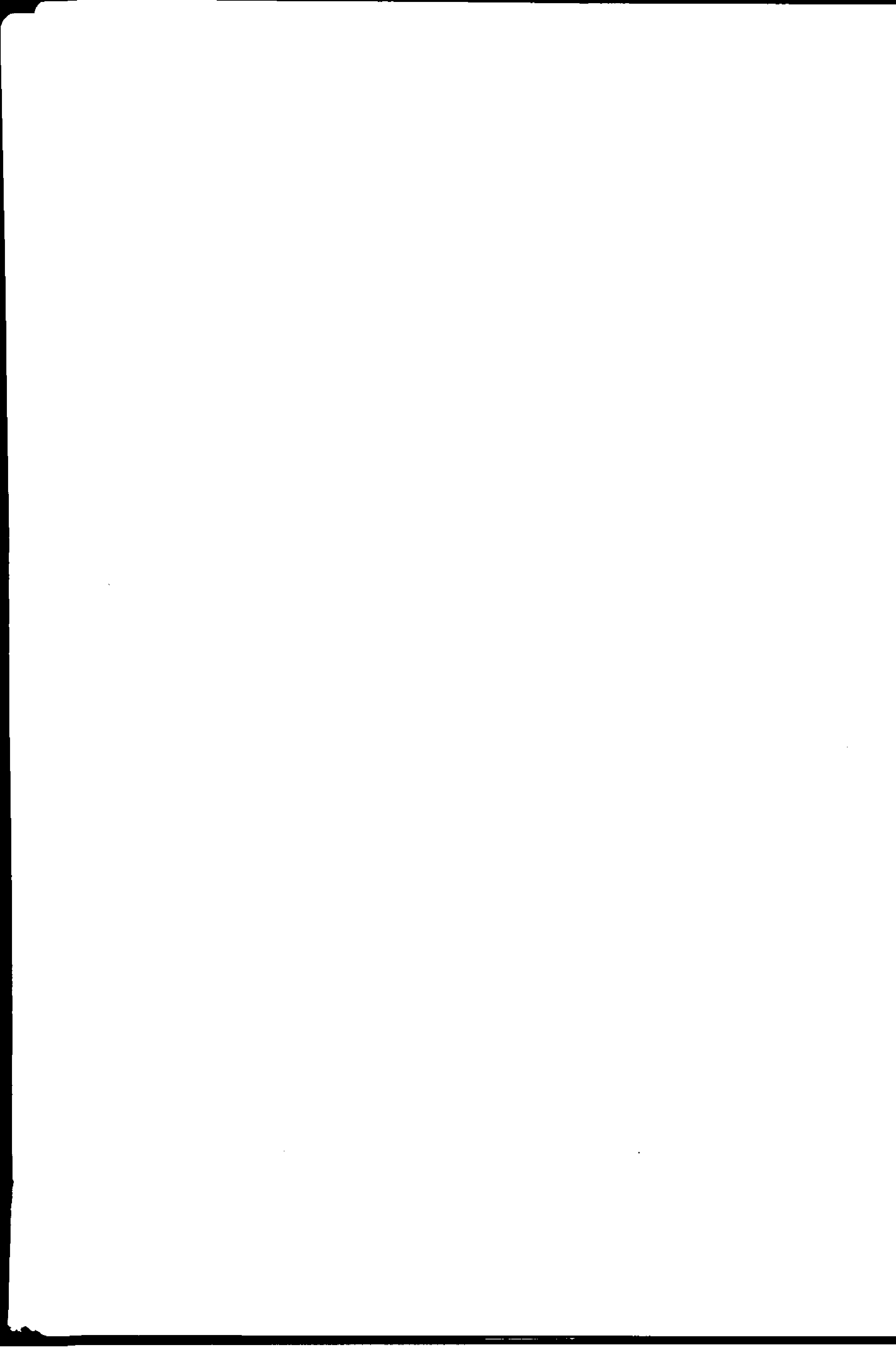
Εξώφυλλο: Βαγγέλης Συρίγος

Εκτύπωση: Μ. Σπύρου & ΣΙΑ - Εκτυπώσεις Α.Ε., τηλ.: 210-51.48.698

Βιβλιοδεσία: Δημ. Κωνσταντίνου & ΣΙΑ Ο.Ε., τηλ.: 210-57.49.426

Επιμέλεια Έκδοσης: Στάθης Νικητόπουλος

*Αφιερωμένο στις κόρες μου,
'Αρτεμις και Δανάη,
γιατί χάρη σ' αυτές, ζω*



περιεχόμενα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: <i>Τουρισμός και Αερομεταφορές</i>	17
1.1. Εισαγωγή	18
1.2. Βασικές έννοιες τουρισμού	20
1.3. Διεθνές περιβάλλον: χαρακτηριστικά και εξελίξεις στον παγκόσμιο τουρισμό	23
1.4. Οι προβλέψεις των διεθνών οργανισμών για την ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού	25
1.5. Τουρισμός και μεταφορικά μέσα	31
1.6. Φάσεις της αλληλοεπιδρώμενης ανάπτυξης των αερομεταφορών και του τουρισμού	39
1.7. Συσχέτιση και αλληλεπιδράσεις της αερομεταφοράς και του τουρισμού	46
1.8. Επιχειρηματικά μοντέλα ως βασικός παράγοντας εξέλιξης των αερομεταφορών	50

Βιβλιογραφία (1)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: <i>Η Δομή του Κλάδου των Αεροπορικών Εταιρειών</i>	63
2.1. Εισαγωγή	64
2.2. Ορισμοί και νομικό πλαίσιο λειτουργίας	69
2.2.1. Στοιχεία ορισμού αεροσκαφών	69
2.2.2. Διάκριση αεροσκαφών	70
2.2.3. Αερομεταφορές	71
2.2.4. Εγκατάσταση αερομεταφορέα	74
2.3. Πτήσεις charter	77
2.3.1. Ορισμός και χαρακτηριστικά	77
2.3.2. Χορήγηση άδειας	78
2.3.3. Όροι συμμετοχής επιβατών	79

2.3.4.	Πτήσεις charter για κοινοτικούς αερομεταφορείς	79
2.3.5.	Τσάρτερ πτήσεις για τα ελληνικά νησιά	80
2.3.6.	Πλεονεκτήματα πτήσεων charter	82
2.4.	Εταιρείες χαμηλού κόστους (Low cost carriers, LCCs)	84
2.4.1.	Χαρακτηριστικά των εταιρειών χαμηλού κόστους	84
2.4.2.	Οι κίνδυνοι που αντιμετωπίζουν οι εταιρείες χαμηλού κόστους.	87
2.4.3.	Το μέλλον των εταιρειών χαμηλού κόστους	88
2.5.	Σύντομη ιστορική αναδρομή	89
2.5.1.	Boeing	102
2.5.2.	Airbus	105
2.5.3.	Η μάχη μεταξύ Boeing και Airbus	107
2.6.	Η ελληνική εναέρια βιομηχανία αερομεταφοράς και πολιτικές ανάπτυξης.	109
2.6.1.	Η ιστορική προοπτική.	109
2.6.2.	Κανονισμοί και επιπτώσεις στις ελληνικές αεροπορικές μεταφορές	113
2.6.3.	Γενική αναφορά στις ελληνικές ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες	121
2.6.4.	Οι δύο μεγάλες ανταγωνιστές Olympic Airways και Aegean Airlines	122
2.6.5.	Το μέλλον της αεροπορικής εγχώριας αγοράς	124
2.6.6.	Συγχώνευση και όχι ανταγωνισμός	125
2.7.	Τύποι αεροσκαφών και κωδικοί	129
2.7.1.	Στοιχεία νηολόγησης αεροσκαφών (a/c registration)	129
2.7.2.	Διαμόρφωση των μεταφορικών δυνατοτήτων	131
2.7.3.	Το αεροπλάνο και η χρησιμοποίησή του	133
2.8.	Μελέτες περίπτωσης	133

Βιβλιογραφία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	<i>Το Διεθνές Θεσμικό Πλαίσιο Λειτουργίας της Επιχείρησης Εναέριων Μεταφορών</i>	157
3.1.	Εισαγωγή	158

3.2.	Διεθνείς πολυμερείς Συνδιασκέψεις και Συμβάσεις	159
3.3.	Διμερείς αεροπορικές συμφωνίες (Bilateral air transport agreements) και ελευθερίες αέρος	164
3.3.1.	Τύποι Διμερών Αεροπορικών Συμφωνιών	164
3.3.2.	Οι ελευθερίες στον τομέα των αερομεταφορών – Οι ελευθερίες αέρος (The Freedoms of the Air)	166
3.4.	Διεταιρικές συμφωνίες (Interline Agreements)	175
3.5.	Πολιτική "Ανοιχτών Ουρανών" (Open Skies Agreement)	178
3.5.1.	Ιστορική εξέλιξη	178
3.5.2.	Ευρωπαϊκή αγορά και απελευθέρωση των αερομεταφορών	181
3.5.3.	Πολιτική "Ανοιχτών Ουρανών" (Open Skies Agreement)	185
3.5.4.	Επιπτώσεις της απελευθέρωσης στη λειτουργία των αεροπορικών εταιρειών	193
3.6.	Μελέτη Περίπτωσης	199

Βιβλιογραφία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4:	<i>Διεθνείς Οργανισμοί για την Πολιτική Αεροπορία</i>	205
4.1.	Εισαγωγή	206
4.2.	Κυβερνητικοί Οργανισμοί	206
4.2.1.	Ο Οργανισμός Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας ICAO (International Civil Aviation Organisation)	206
4.2.2.	Η Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την ασφάλεια της εναέριου κυκλοφορίας (EUROCONTROL)	209
4.2.3.	Η Ευρωπαϊκή Συνέλευση Πολιτικής Αεροπορίας (European Civil Aviation Conference – ECAC)	212
4.2.4.	Η JAA (Joint Aviation Authorities)	213
4.3.	Μη κυβερνητικοί οργανισμοί	214
4.3.1.	I.A.T.A. (International Air Transport Association)	214
4.3.2.	AEA (Association of European Airlines)	223
4.3.3.	ERA (European Regions Airlines Association)	224

Βιβλιογραφία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Συμμαχίες	227
5.1. Εισαγωγή	228
5.2. Στρατηγικές τάσεις συμμαχίας και γενικό θεσμικό πλαίσιο	229
5.3. Στόχοι της στρατηγικής των αεροπορικών συμμαχιών	234
5.4. Συγχωνεύσεις	237
5.5. Οι κίνδυνοι και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι στρατηγικές συμμαχίες	240
5.6. Παράγοντες επιτυχίας για τις στρατηγικές συμμαχίες	242
5.7. Παγκόσμιες Ομαδοποιήσεις	247
5.7.1. Οι Συμμαχίες τον Μάιο του 2003	247
5.8. Τα οφέλη των στρατηγικών συμμαχιών	260
5.9. Μελέτη περίπτωσης: συγχώνευση Air France – KLM	276

Βιβλιογραφία 279

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: <i>Η Εφαρμογή των Τεχνολογιών Πληροφορίας και Επικοινωνίας στις Αεροπορικές Εταιρείες</i>	283
6.1. Εισαγωγή	284
6.2. Η εφαρμογή των Τεχνολογιών Πληροφορίας και Επικοινωνίας (Τ.Π.Ε.) στις ταξιδιωτικές και τουριστικές βιομηχανίες	284
6.2.1. Από Viewdata σε ΗΣΚ	288
6.3. Η εφαρμογή των τεχνολογιών πληροφορίας και επικοινωνίας στις αεροπορικές εταιρείες	299
6.3.1. Ιστορικές εξελίξεις και η χρήση των Τ.Π.Ε. στην αεροπορική βιομηχανία	302
6.4. Εσωτερικά συστήματα και εσωτερικά δίκτυα των αεροπορικών εταιρειών	310
6.4.1. Υποστήριξη πωλήσεων και marketing	310
6.4.2. Λειτουργικά συστήματα	312
6.4.3. Συστήματα διαχείρισης αποθεμάτων	313
6.5. Εξωτερικά συστήματα αεροπορικών εταιρειών	315
6.5.1. Ηλεκτρονική προμήθεια: συναλλαγές και ροή πληροφοριών από προμηθευτές	315
6.5.2. Διανομή, marketing και υποστήριξη πωλήσεων με συνεργάτες	315

6.5.3.	Οριζόντια συνεργασία με άλλες αεροπορικές εταιρείες	320
6.5.4.	Η εφαρμογή των Τ.Π.Ε. στις αεροπορικές εταιρείες και οι δυνατές στρατηγικές συμμαχίες	322
6.6.	Το μέλλον των αεροπορικών εταιρειών	325
6.6.1.	Τρόποι αντιμετώπισης κρίσεων και οικονομικών ανταγωνισμών	325
6.7.	Η παγκοσμιοποίηση και η επίδρασή της στις εναέρια μεταφορές	327

Βιβλιογραφία 329

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: *Οι Αεροπορικές Εταιρείες και η Εξέλιξη του Internet* 331

7.1.	Εισαγωγή	332
7.2.	Το Διαδίκτυο, το Intranet και το Extranet	335
7.3.	Χρήση του Διαδικτύου στον τουριστικό κλάδο	337
7.4.	Το Internet από την εμπορική του πλευρά	342
7.4.1.	Το μέλλον	346
7.5.	Αεροπορικές εταιρείες και ηλεκτρονικό εμπόριο	347
7.5.1.	Clearing Inventory	351
7.5.2.	Το επίπεδο αξιοποίησης του Διαδικτύου	354
7.6.	Οι πωλήσεις αεροπορικών εισιτηρίων στο Internet/e-tickets	355
7.7.	Οι λόγοι που οδήγησαν στη δημιουργία των Ιστοσελίδων	357
7.7.1.	Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα από τη χρήση των ΤΠΕ	357
7.8.	Ο προβληματισμός αεροπορικών εταιρειών όσον αφορά τις πωλήσεις μέσω Internet	362
7.8.1.	Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα ιστοχώρων	363
7.9.	Μελέτη περίπτωσης 1: Η ανάπτυξη του ηλεκτρονικού εμπορίου των αερογραμμών στην Ταϊβάν	365
7.10.	Μελέτη περίπτωσης 2	371

Βιβλιογραφία 382

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: <i>E-Ticketing</i>	387
8.1. Εισαγωγή	388
8.2. Ηλεκτρονικό εισιτήριο	392
8.2.1. Έκδοση των ηλεκτρονικών εισιτηρίων	393
8.2.2. Εγκατάσταση ηλεκτρονικού εισιτηρίου (ELT)	393
8.2.3. Αρχεία μεταφοράς και φορέας αναγνωρισμένων πιάτων	393
8.3. Ελάχιστοι κανόνες ασφάλειας	393
8.3.1. Ασφάλεια κρατήσεων/Σύστημα εισιτηρίου	394
8.3.2. Αναφορά και διευθέτηση από έναν χώρο ηλεκτρονικού εισιτηρίου	394
8.3.3. Μοντέλο κανόνων ασφάλειας-χώρων ηλεκτρονικού εισιτηρίου	395
8.4. Ειδικά κριτήρια για την έγκριση και διατήρηση εγκατάστασης δορυφορικού εκτυπωτή εισιτηρίων (Satellite ticket printer location) – Απόφαση 800d	395
8.5. Απόφαση 898a – Υπηρεσίες παροχής ηλεκτρονικών κρατήσεων	397
8.5.1. Διευκρινήσεις αίτησης	397
8.6. Απόφαση 852	398
8.7. Απόφαση 860a – Γενικό πρόγραμμα επιβατών κοινού συμβουλίου (PAPGJC)	399
8.8. Απόφαση 862	404
8.9. Απόφαση 878	404
8.10. Απόφαση 880	405
8.11. Απόφαση 880a	417
<i>Βιβλιογραφία</i> 422	

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: <i>Σχέδιο Τιμολόγησης και Διακανονισμού της IATA</i>	425
9.1. Επικοινωνία μεταξύ των πρακτόρων, της IATA και των αερογραμμών	426
9.1.1. Διαδικασία αιτήσεων	428
9.1.2. Αριθμητικός κώδικας	428
9.1.3. Προσόντα και κριτήρια	429

9.1.4.	Λειτουργικός χώρος	429
9.1.5.	Ασφάλεια των λειτουργικών χώρων.	430
9.2.	Σχέδιο Τιμολόγησης και διακανονισμού της IATA (BSP).	431
9.2.1.	Στόχοι του BSP	431
9.2.2.	Οφέλη από τη χρήση του BSP για τους ταξιδιωτικούς πράκτορες	432
9.2.3.	Πως λειτουργεί το BSP	432
9.2.4.	Τυποποιημένα έγγραφα κυκλοφορίας/διοικητικές φόρμες	433
9.2.5.	BSP και αυτοματισμός	433
9.2.6.	Σχέση μεταξύ BSP – πρακτόρων – αερογραμμών	434
9.2.7.	Ενέργειες σε περίπτωση κλοπής, παράνομης εισόδου κ.λπ.	434
9.2.8.	Συμπέρασμα	435
9.3.	Οικονομικές Συναλλαγές	437
9.3.1.	Κώδικας για την πρακτική για τις πιστωτικές κάρτες και άλλες συναλλαγές που γίνονται κατά των εμπορικών συμφωνιών μιας αερογραμμής	435
9.3.2.	Επί τόπου συναλλαγή	435
9.3.3.	Συναλλαγές χωρίς την παρουσία του κατόχου	438

Βιβλιογραφία 439

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10:	<i>Αερολιμένες – Εξυπηρέτηση Επιβατών – Handling Αεροδρομίου</i>	441
10.1.	Αερολιμένες.	442
10.1.1.	Ιδιωτικοί και δημόσιοι αερολιμένες	445
10.2.	Διεθνής αερολιμένας Αθηνών (Athens International Airport, AIA)	448
10.2.1.	Μέγεθος αερολιμένα (1η Φάση)	454
10.2.2.	Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του Αεροδρομίου των Σπάτων.	460
10.2.3.	Το νέο αεροδρόμιο σε σχέση με το περιβάλλον	463
10.3.	Περιφερειακά αεροδρόμια και οικονομική ανάπτυξη.	467
10.4.	Άλλα σημαντικά αεροδρόμια της Ευρώπης	475

10.5.	Εξυπηρέτηση Επιβατών	480
10.5.1.	Ναυλωτές	480
10.5.2.	Προετοιμασία	481
10.5.3.	Θάλαμος Επιβατών	483
10.5.4.	Ιδιαιτερότητες αεροπορικών εταιρειών	483
10.5.5.	Εμφάνιση και συμπεριφορά κατά τη διάρκεια του ελέγχου	485
10.5.6.	Υποχρεώσεις Handling Agent	486
10.5.7.	Χώρος ελέγχου	486
10.5.8.	Έλεγχος εισιτηρίων και αποσκευών	488
10.5.9.	Οι στόχοι των αεροπορικών εταιρειών	493
10.5.10.	Aircraft Handling.	493
10.5.11.	Εξυπηρέτηση επιβατών και αποσκευών (Passenger and baggage handling).	494
10.5.12.	Καθαρισμός του εσωτερικού του αεροσκάφους (Ramp handling)	496
10.5.13.	Handling φορτίου (cargo).	496
10.5.14.	Handling ταχυδρομείου	497
10.5.15.	Κύρια είδη εξοπλισμού εξυπηρέτησεως επιβατών και φορτίου	498
10.5.16.	Σήματα μετά την αναχώρηση του αεροσκάφους.	499
10.5.17.	Κύριο μέρος συμφωνίας μεταξύ αεροπορικής εταιρείας και εταιρείας handling	499
10.5.18.	Συστήματα αντισταθμιστικών παροχών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης	499
10.5.19.	Δικαιώματα των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.	503

Βιβλιογραφία 505

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11:	<i>Ποιότητα Υπηρεσιών και Ασφάλειας στις Αερογραμμές</i>	507
11.1.	Εισαγωγή	508
11.2.	Ιστορική αναδρομή της ποιότητας των αερογραμμών	511
11.3.	Ζητήματα ασφάλειας	521

11.3.1.	Σύνοδος Κορυφής παγκόσμιων αεροπορικών μεταφορών/ετήσια γενική συνεδρίαση της IATA.	527
11.4.	Ασφάλεια των πτήσεων	528
11.5.	Πτήσεις και Υγεία	530
11.5.1.	Οι θρομβώσεις καιροφυλακτούν στις πολύωρες πτήσεις	530
11.5.2.	Jet Lag	531
11.5.3.	Κίνδυνος από τον αέρα της καμπίνας των αεροσκαφών.	533
11.5.4.	Βιομετρικά συστήματα	534
11.6.	Μέτρα προς την ποιοτική διαχείριση αποσκευών – RFID	535
11.6.1.	Τι είναι το RFID (Radio Frequency Identification)	536
11.7.	Ασφάλεια αεροδρομίων	537
11.7.1.	Κανονισμοί	537
11.7.2.	Ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες.	537
11.8.	Πράξη – Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 785/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Απριλίου 2004, για τις απαιτήσεις ασφάλισης των αερομεταφορέων και των επιχειρήσεων εκμετάλλευσης αεροσκαφών	539
11.8.1.	Σύνθεση	540
11.8.2.	Πεδίο εφαρμογής	540
11.8.3.	Αρχές από τις οποίες διαπνέεται η ασφάλιση	541
11.8.4.	Συμμόρφωση.	541
11.8.5.	Ασφάλιση για ευθύνη έναντι των επιβατών, των αποσκευών και του φορτίου	541
11.8.6.	Ασφάλιση ευθύνης έναντι τρίτων	542
11.8.7.	Συμμόρφωση και κυρώσεις	542
11.8.8.	Επιτροπή, έκθεση και συνεργασία	543

Βιβλιογραφία 544

1.1. Εισαγωγή

Η πλειοψηφία των διεθνών μετακινήσεων επιβατών προς και από την Ελλάδα περιλαμβάνει την εναέρια μεταφορά. Αυτή η μορφή μεταφοράς έχει αναπτυχθεί πολύ από τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο και μετά, όταν ένα πλεόνασμα αεροσκαφών διατέθηκε για αστική χρήση. Το κόστος των αεροπορικών μεταφορών έχει άμεση επιρροή στο κόστος των προϊόντων τουρισμού και στην επιλογή του προορισμού. Ο διεθνής τουρισμός έχει επεκταθεί ώστε η διανομή των τουριστών να επηρεάζεται από την παροχή διαθέσιμης πτήσης. Ο τομέας των αεροπορικών μεταφορών είναι ένας βασικός τομέας όχι μόνο της βιομηχανίας τουρισμού, αλλά και της παγκόσμιας οικονομίας.

Μια σημαντική πτυχή της ανάπτυξης της βιομηχανίας αερογραμμών είναι μια σταθερή μείωση του κόστους του ταξιδιού, κάνοντας αυτό μια ανταγωνιστικότερη μορφή μεταφοράς για τους τουρίστες. Αυτό ήταν, εν μέρει, ένα αποτέλεσμα της βελτιωμένης τεχνολογίας, καθώς τα αεροσκάφη έγιναν μεγαλύτερα και γρηγορότερα και μπορούσαν να μεταφέρουν περισσότερους επιβάτες μειώνοντας έτσι τις δαπάνες. Οι τεχνικές εξελίξεις σήμαιναν επίσης ότι οι αερογραμμές αναβάθμισαν τους στόλους τους, παρέχοντας τα μεταχειρισμένα αεροσκάφη σε καλή κατάσταση και σε χαμηλό κόστος σε άλλες αερογραμμές, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορέων ναύλωσης.

Οι παγκόσμιες αερομεταφορές, ανεξαρτήτως της μεσο-μακροχρόνιας εντυπωσιακής ανοδικής τους πορείας, αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα κατά την τρέχουσα περίοδο, τα σπουδαιότερα από τα οποία είναι:

Πρώτον, η δυναμικότητα πολλών διεθνών αεροδρομίων στην Ευρώπη αλλά και σε άλλες ανεπτυγμένες οικονομίες είναι κορεσμένη. Αυτό συνεπάγεται σημαντικά προβλήματα και αδυναμία εξυπηρέτησής της ταχέως αυξανόμενης ζήτησής χρόνου προσγειώσεως-απογειώσεως (slots), καθώς και των επιβατών στα αεροδρόμια. Οι ελλείψεις αυτές δεν είναι δυνατό να αντιμετωπισθούν με νέες επενδύσεις λόγω της υπάρξεως σημαντικών χωροταξικών, πολεοδομικών και περιβαλλοντικών εμποδίων και γενικά χρονοβόρων διαδικασιών στην περαιτέρω επέκταση αυτών των αεροδρομίων.

Δεύτερον, ενώ τα κεντρικά αεροδρόμια αντιμετωπίζουν προβλήματα περιορισμένης δυναμικότητας, πολλά περιφερειακά αεροδρόμια

εγκαταλείπονται από τις αεροπορικές εταιρίες, ιδιαίτερα σε περιόδους σημαντικών κρίσεων όπως η σημερινή. Άλλα μικρά περιφερειακά αεροδρόμια χαρακτηρίζονται από σημαντικές ελλείψεις υποδομής και ανεπαρκή επιχειρηματική λειτουργία (λόγω της διοικήσεώς τους από κρατικούς οργανισμούς), έτσι ώστε να μην κατορθώνουν να εξασφαλίσουν ένα μέγεθος εργασιών που θα τα καθιστούσε βιώσιμα, με κάποια εύλογη επιχορήγηση.

Τρίτον, οι παγκόσμιες μεταφορές είναι ευάλωτες σε αυξήσεις των τιμών των καυσίμων όπως αυτή που αντιμετωπίζουμε τώρα, αλλά και σε γεωπολιτικούς κινδύνους. Η κρίση της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 είχε ως συνέπεια την πτώση των εσόδων και των κερδών των αεροπορικών εταιριών τα έτη που ακολούθησαν και την μεγάλη αύξηση των δαπανών για μέτρα ασφαλείας στα αεροδρόμια και τα αεροπλάνα, με αποτέλεσμα το σύνολο των εταιριώνμελών της ΙΑΤΑ (Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών) να καταγράφουν αρνητικά κέρδη την περίοδο 2001-2006. Στη συνέχεια, είχαν θετικό αποτέλεσμα το 2007, για να επανέλθουν σε αρνητική πορεία το 2008 εξαιτίας κυρίως των τεράστιων αυξήσεων των τιμών του πετρελαίου. Σχετικά, ο Giovanni Bisignani, Διευθύνων Σύμβουλος της ΙΑΤΑ αναφέρει (2.6.2008) ότι 24 αεροπορικές εταιρίες περιήλθαν σε κατάσταση χρεοκοπίας τους τελευταίους έξι μήνες, ενώ η άνοδος της τιμής του πετρελαίου στα \$ 130/βαρέλι συνεπάγεται άνοδο του κόστους λειτουργίας των αεροπορικών εταιριών κατά \$ 99 δισ. Κάθε Δολάριο που προστίθεται στην τιμή των καυσίμων, αυξάνει το κόστος του κλάδου κατά \$ 1,6 δισ. Αυτό έχει φέρει πολλές (ακόμη και μεγάλες) αεροπορικές εταιρίες σε δύσκολη οικονομική θέση, έτσι ώστε να δίδουν αγώνα επιβιώσεως με περικοπές δρομολογίων και απόσυρση αεροσκαφών.

Η εναέρια μεταφορά, έχει περιγραφεί από τον Keller (2002), με τους ακόλουθους τρεις όρους:

- Εξαιρετική αύξηση.
- Όλο και περισσότερο ανταγωνιστικές αγορές.
- Ακραία ευπάθεια στις διεθνείς οικονομικές και πολιτικές κρίσεις.

ISBN: 978-960-390-217-1