

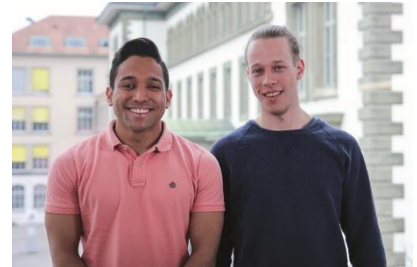
Eine grundlegende Studie über die Rentabilität von Langstrecken-LCC-Flügen von Zürich nach Südamerika unter Verwendung von Demand und Revenue Management Modellen

Auf Kurzstrecken sind Low Cost Carrier (LCC) mittlerweile etabliert und ein stetiger Konkurrent zu den Full Service Network Carrier (FSNC). Der europäische LCC Norwegian Air Shuttle ging im Jahr 2013 den nächsten Schritt und nahm erste Langstreckenflüge auf dem nordatlantischen Markt auf den Flugplan. Seit dann folgten diverse weitere Markteintritte von LCC auf der Langstrecke. Momentan werden vom Flughafen Zürich aus lediglich zwei Destinationen in Südamerika bedient. Ist es somit für einen LCC möglich einen Langstreckenflug von Zürich nach Südamerika rentabel durchzuführen?

Ziel der Arbeit ist die Beurteilung, ob eine Flugroute ab dem Flughafen Zürich zu einer südamerikanischen Destination rentabel von einem LCC betrieben werden kann. Als erster Schritt werden Demand Berechnungen mit einem multivariablen Regressionsmodell für potentiell interessante Flugrouten erstellt. In einem weiteren Schritt werden die Routen anhand eines Revenue Modells auf ihre Rentabilität geprüft. Flugpläne vom letzten Jahr bildeten die Basis für die ganze Analyse.

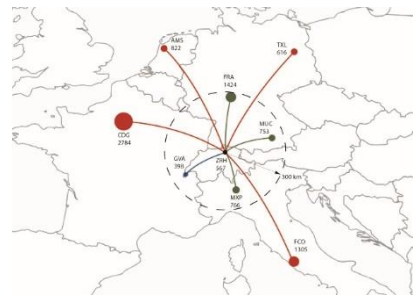
Von den vorliegenden Flugplandaten wurden Variablen wie Passagierzahlen, Ticketpreise, Frequenzen und Sitzplatzkapazitäten verwendet, um die Modelle zu erstellen. Die Resultate der Modelle zeigen, welche Möglichkeiten sich für LCC auf Langstrecken ab dem Flughafen Zürich ergeben. Der Vergleich der Revenue Beträge von LCC und FSNC soll die Konkurrenzfähigkeit untereinander aufzeigen. Zudem wird die Konkurrenzfähigkeit des Langstreckenfluges von Zürich nach Bogotá mit europäischen Grossflughäfen, welche die gleichen Destinationen bedienen, verglichen.

Die Resultate zeigen auf, dass die Strecke von Zürich nach Bogotá durch einen LCC kompetitiv betrieben werden kann und vergleichbare Revenues erzeugt werden können. Dies im Vergleich zu Fluggesellschaften, welche von einem anderen europäischen Hub Flüge nach Bogotá durchführen. Das Modell zur Berechnung des Demands liefert nicht zufriedenstellende Werte, dies aufgrund des ungenügenden Spielraums der Anpassungsfähigkeit auf die gegebene Problemstellung.

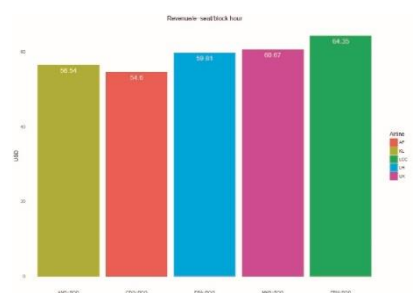


Diplomierende
Juan Becerra Cabas
Simon Wacker

Dozent
Manuel Renold



Für die Revenue Berechnung wurde unter anderem die Anzahl der indirekt reisenden Passagiere benötigt. Abgebildet sind die angenommenen monatlichen Passagierströme der Passagiere, die in Zürich umsteigen, um nach Bogotá zu reisen.



REB-Werte von Airlines, die bereits Direktflüge von Europa nach Bogotá anbieten. Im Vergleich dazu der REB des „pseudo“ LCC von ZRH nach BOG.