

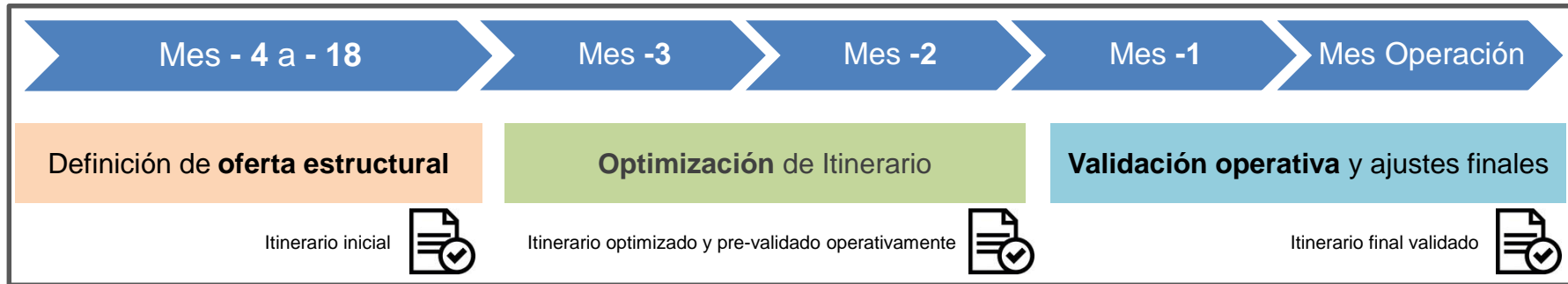


UTN  HAEDO

Gestión Aero comercial.

Microeconomía Aero comercial

¿Cómo se realiza la programación de vuelo?



Planeamiento de Redes

Análisis de mercado (Estimación de demanda, Análisis de la competencia - market share, nuevas rutas, horarios-, P&L)
 → **Definición de oferta:** *asientos y frecuencias y - apertura/cierre de rutas*

Revenue Management

Seguimiento de demanda
 Análisis P&L rutas

Seguimiento de rutas

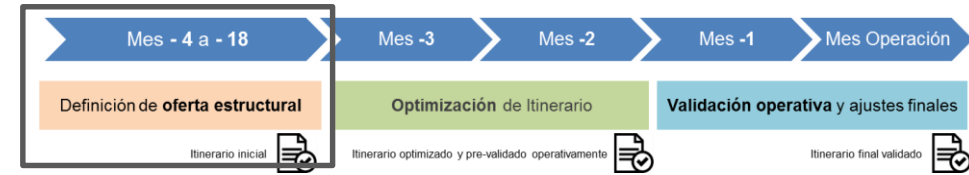
feedback → Toma de decisión: **Optimización de Itinerario**

T-30

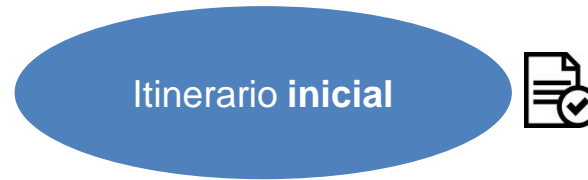
feedback → **Ajustes finales**

Itinerarios

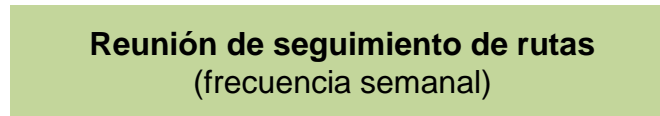
Validación capacidad operativa Análisis operativos Validación operativa preliminar Análisis operativos Validación operativa final Período de ajustes controlados



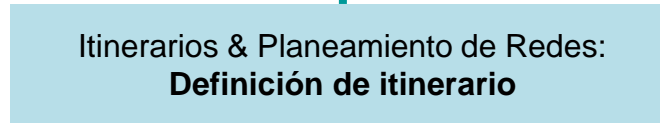
OUTPUT



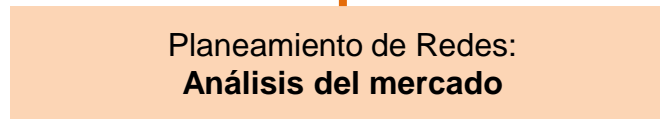
SEGUIMIENTO



ACTIVIDAD PRINCIPAL



- ✓ Asientos Ofrecidos
- ✓ Horas a volar

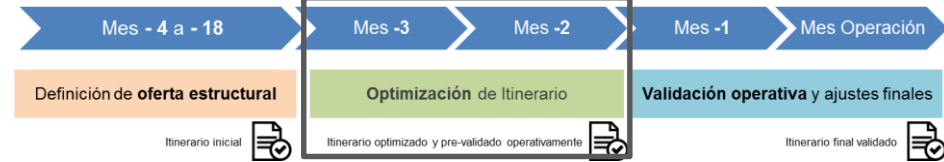


- Definición de oferta estructural:
- ✓ Apertura/Cierre de rutas
 - ✓ Definición de Horarios y equipos ideales
 - ✓ Definición del producto (E90 vs 737-NG)
 - ✓ Proyectos estratégicos (Ej: Hub COR)

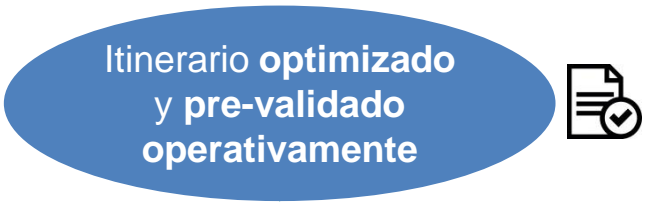
INPUTS

Demanda histórica y actualizada ; P&L de las rutas; Factores macro-económicos ; Estrategia corporativa ; Competencia; etc.

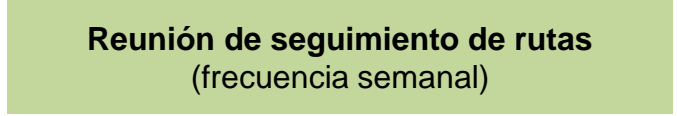
REVENUE MANAGEMENT, ITINERARIOS Y PLANEAMIENTO DE REDES



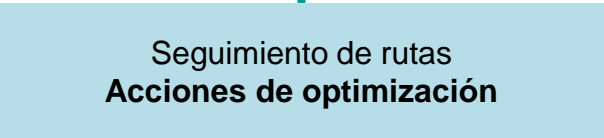
OUTPUT



SEGUIMIENTO



ACTIVIDAD PRINCIPAL



- Análisis de rutas/vuelos → Redistribución de oferta**
- ✓ Ajustes estructurales de oferta (Swaps B738 por B73R)
 - ✓ Cambios de horario
 - ✓ Ajustes por contingencias operativas (NOTAM, CREW)

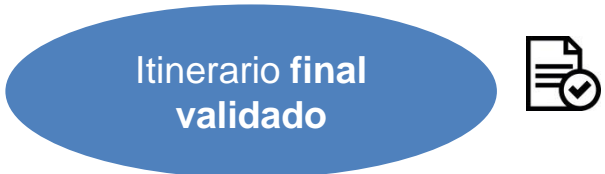
INPUTS



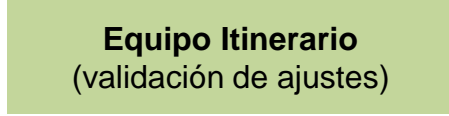
T-30, REVENUE MANAGEMENT Y ITINERARIOS



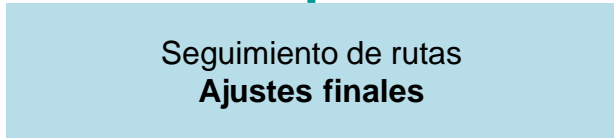
OUTPUT



SEGUIMIENTO

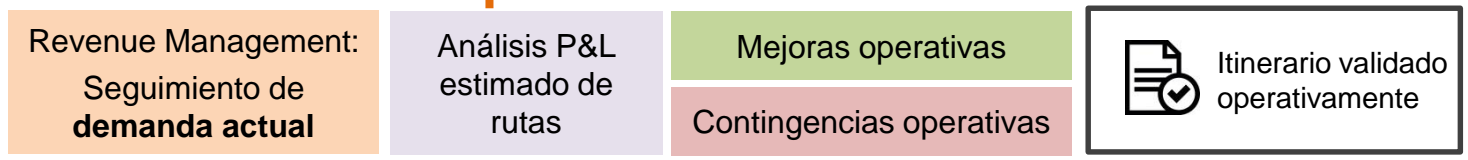


ACTIVIDAD PRINCIPAL



- Close-in Reflecting**
- ✓ Ajustes puntuales de oferta (Swaps por vuelo-día)
 - ✓ Cambios leves de horario
 - ✓ Ajustes por contingencias operativas (NOTAM)
 - ✓ Etc.

INPUTS

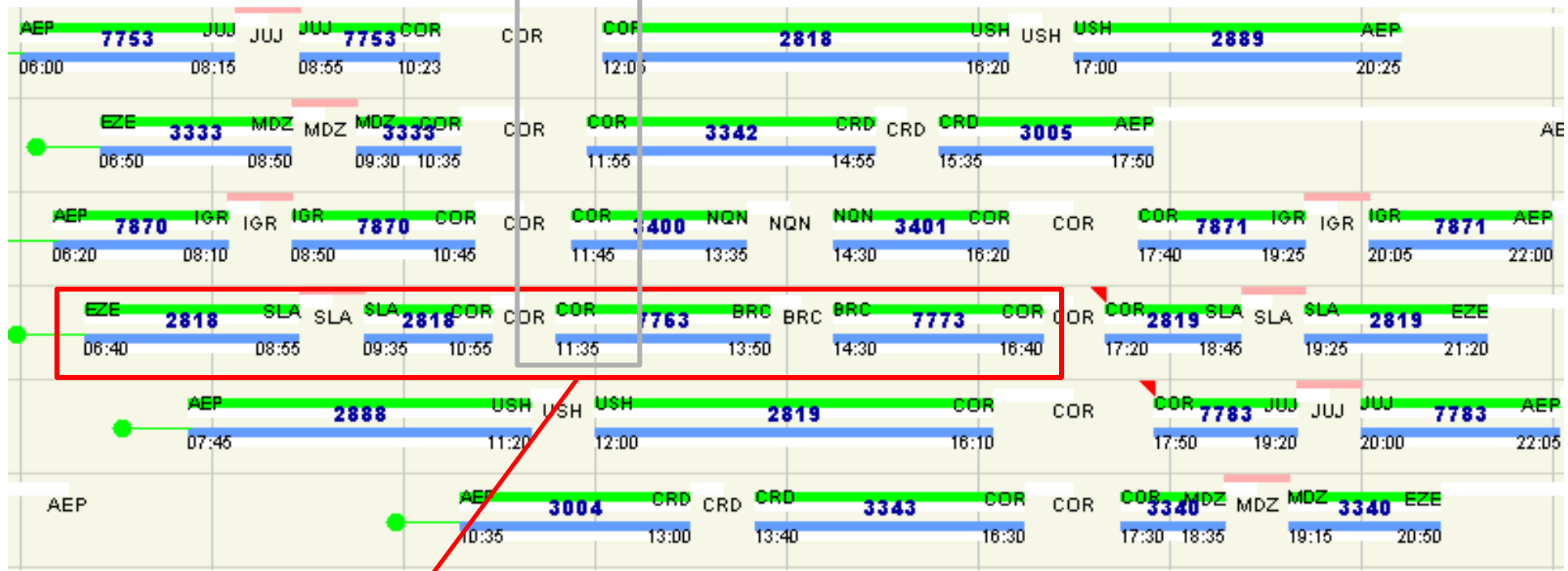


¿Qué hacen en Itinerarios?

Algunos ejemplos

Consideraciones a tener en cuenta en el armado de una programación

Simultaneidades de Aeropuertos



Pairing de Tripulaciones

- ✓ Uso de aeronaves
- ✓ Horarios comerciales

EJEMPLO SSA

Situación Actual:

- Vuelo opera durante la noche usando avión «marginal».
 - EZE-SSA: 21:30/01:55
 - SSA-EZE: 2:45/7:35
- Esto genera doble pernocte de tripulaciones de cabina → Costo de 700m usd anuales

Cambios Propuesto:

- Se solicita cambio a Brasil para operar cercano a las 10pm en SSA, pero autoridad Brasileria confirma el Slot para operar entre las 7pm y las 8 pm.
- Dicha operación genera uso de avión en horario prime. Salida desde EZE a las 14 horas. Sumado a que genera simultaneidad en EZE con otros vuelos.

Temas a resolver:

- Ahorro en tripulaciones compensa el potencial daño en el cambio de horario del vuelo
- Simultaneidad en EZE: Se puede mover el otro vuelo con el cual se pisa este
- Uso de avión en horario prime: Costear costo asociado a probable cancelación

¿Qué hacen en Planeamiento de Redes?

Algunos ejemplos

Evalúan la oferta existente

Competitividad, evolución de la demanda, horarios, rentabilidad, interconectividad doméstica y conectividad con el hub.

Receptiva

53%

Turístico /
Étnico

58%

DATOS GENERALES

Población Aglomerado¹: **865.843** habitantes
 Ingreso promedio¹: 6.050\$ (64% CABA)

Capacidad hotelera²: 145.523plazas
 Ocupación hotelera³: 42%

Industria⁴: azucarera, frutícola (limones), automotriz
 Acuerdos corporativos: Telecom, Arcor, Goldcorp
 Universidad: Universidad Nacional de Tucumán (68.372 alumnos)

DISTANCIAS Y TIEMPOS DE TRANSPORTE



km
vuelo horas
block tarifa*
 mínima



km
tierra tiempo
de viaje costo
 aprox**



servicios
diarios** tarifas bus
 semi-cama cama suite

	km vuelo	horas block	tarifa* mínima
Buenos Aires	1085	01:55	\$ 2.184
Córdoba	515	01:05	
Rosario	807	01:26	

	km tierra	tiempo de viaje	costo aprox**
Buenos Aires	1203	14:10	\$ 2.630
Córdoba	590	06:40	\$ 1.070
Rosario	914	10:50	\$ 1.920

	servicios diarios**	tarifas bus		
		semi-cama	cama	suite
Buenos Aires	49	\$ 1.295	\$ 1.386	\$ 1.710
Córdoba	48	\$ 655	\$ 747	\$ 865
Rosario	25	\$ 950	\$ 1.016	\$ 1.254

* menor tarifa roundtrip con 21 días de AP

** combustible/peajes

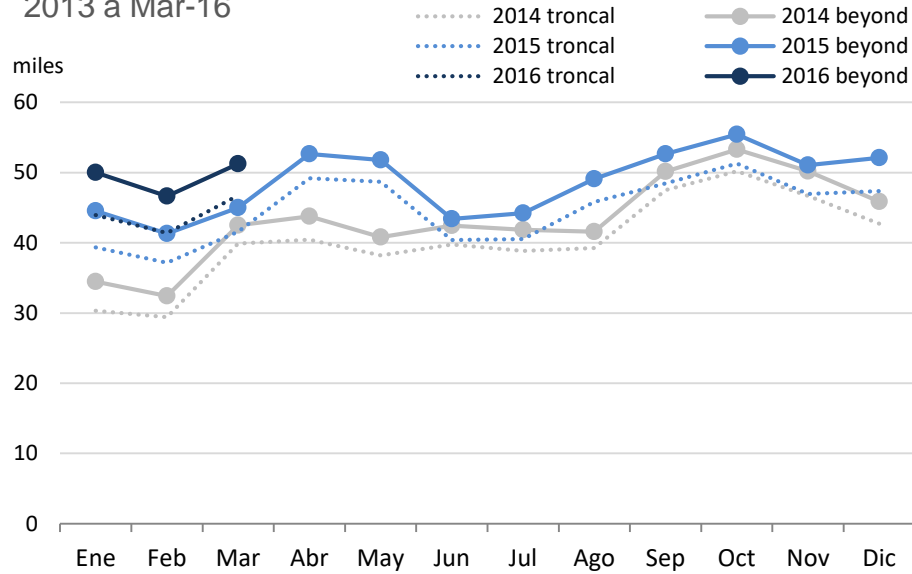
*** promedio frecuencias directas o semi, no lecheros

PROVINCIA DE TUCUMAN: TUCUMAN (TUC)

TOTAL INDUSTRIA

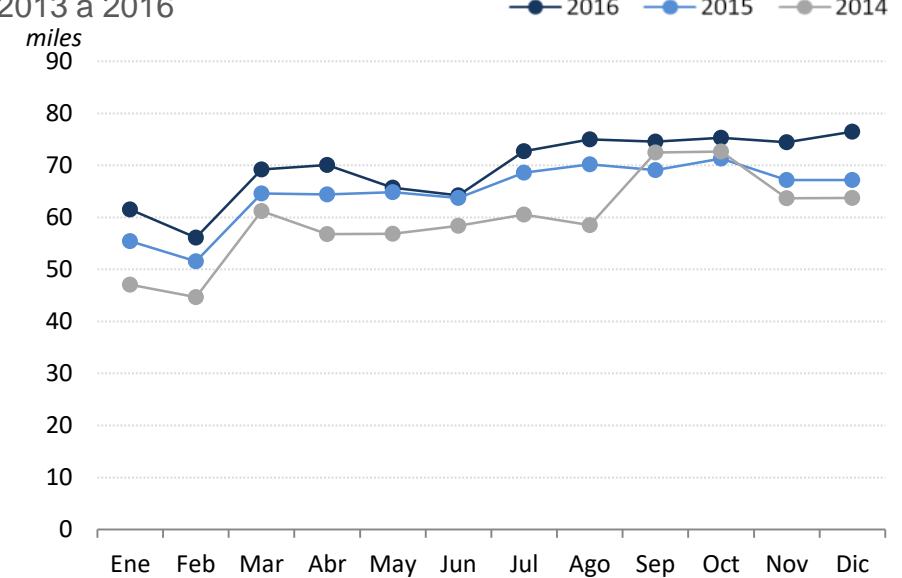
DEMANDA DE PASAJEROS

2013 a Mar-16



OFERTA DE ASIENTOS TRONCAL

2013 a 2016



DATOS AEROLÍNEAS

MARKET SHARE												
2014	55%	56%	62%	67%	68%	69%	64%	65%	65%	67%	68%	67%
2015	67%	65%	67%	72%	72%	69%	66%	71%	73%	69%	68%	69%
2016	67%	67%	68%									

VARIACIONES YOY												
15 VS 14	32%	31%	24%	19%	10%	17%	26%	23%	37%	2%	-9%	11%
16 VS 15	17%	20%	12%									

2014	56%	56%	61%	62%	65%	66%	64%	64%	66%	66%	65%	67%
2015	65%	64%	68%	66%	68%	69%	70%	70%	70%	66%	66%	66%
2016	65%	66%	69%	70%	68%	69%	65%	64%	63%	63%	63%	63%

15 VS 14	38%	32%	17%	21%	19%	14%	22%	31%	1%	-3%	8%	5%
16 VS 15	10%	14%	9%	15%	2%	0%	0%	-2%	-3%	1%	5%	8%

Analizan cómo mejorar las rutas que operamos

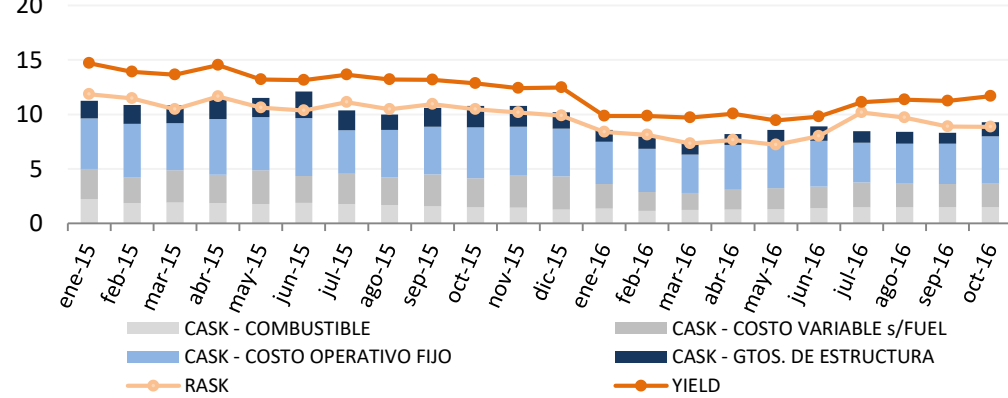
Rentabilidad, demanda potencial, competidores, estrategia de largo plazo

PROVINCIA DE TUCUMAN: TUCUMAN (TUC)

RASK, CASK & YIELD

Ene15 a Oct16

cvo de usd



RENTABILIDAD

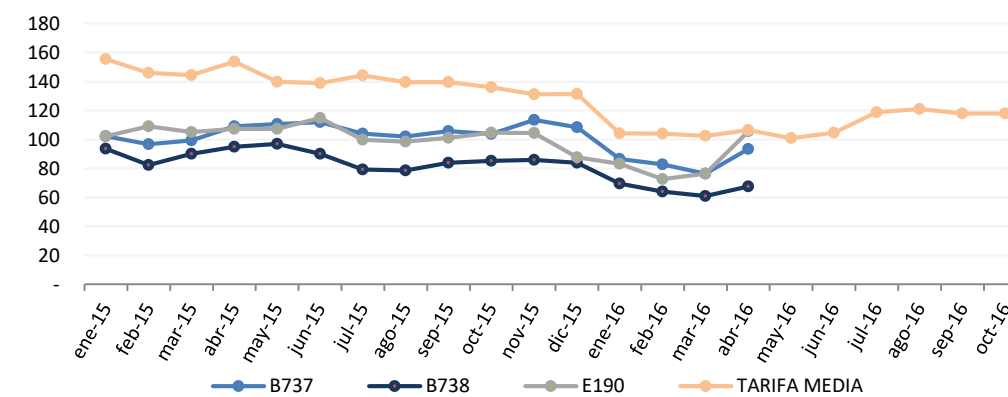
2015 a Oct-16

	LOAD FACTOR	TM	FREC.	PAX TTL	AKOs	CMg	RO
ene-15	76%	155	131	25.528	35.605	2.435	787
feb-15	78%	146	122	25.436	34.414	2.504	802
mar-15	72%	144	154	30.249	44.684	2.500	575
abr-15	75%	153	150	31.339	44.324	3.189	926
may-15	75%	139	149	31.050	44.017	2.527	385
jun-15	72%	138	146	29.756	43.476	2.610	300
jul-15	77%	143	159	36.093	49.537	3.260	1.285
ago-15	74%	139	165	34.413	49.110	3.071	929
sep-15	77%	139	167	37.416	51.301	3.315	1.066
oct-15	76%	135	157	35.143	49.220	3.118	829
nov-15	76%	131	144	33.457	46.483	2.664	600
dic-15	74%	131	150	33.196	47.221	2.625	562
ene-16	80%	104	141	27.504	36.494	1.748	326
feb-16	78%	103	147	29.283	39.716	2.092	510
mar-16	70%	102	160	34.091	51.592	2.331	516
abr-16	70%	106	156	32.330	48.952	2.229	227
may-16	72%	101	154	31.628	47.231	1.881	-88
jun-16	77%	105	149	33.884	47.119	2.193	205
jul-16	86%	119	171	40.894	50.852	3.268	1.420
ago-16	80%	121	174	38.654	51.418	3.097	1.237
sep-16	79%	116	168	38.432	50.209	2.916	1.047
oct-16	76%	119	171	37.758	50.666	2.915	710
may-16	71%	113	153	31.854	47.704	2.351	384

TARIFA MEDIA & COSTO OPERATIVO / ASIENTO por equipo

Ene15 a Abr16

usd



Distribucion de asientos por equipo



Cómo se reparte la demanda? Principales ODs

BEYOND (usando troncal)

ODs beyond troncal	Share PAXs Ene15-Mar16	SHARE PAXs	
		AR	AZ
EZE<->FCO			
Barcelona-Buenos Aires	10%	0,1%	99,9%
Buenos Aires-Tel Aviv	9%	0,7%	99,3%
Buenos Aires-Madrid	9%	0,0%	100,0%
Buenos Aires-Milán	8%	9,8%	90,2%
Buenos Aires-Venecia	4%	12,5%	87,5%
Buenos Aires-Londres	3%	1,4%	98,6%
Córdoba-Roma	3%	93,6%	6,4%
Roma-Santiago de Chile	2%	37,0%	63,0%
Athens-Buenos Aires	2%	2,2%	97,8%
Buenos Aires-Istanbul	2%	0,7%	99,3%
Buenos Aires-París	2%	8,3%	91,7%
Buenos Aires-Turín	2%	19,4%	80,6%
Buenos Aires-Nápoles	2%	2,9%	97,1%
Bologna-Buenos Aires	2%	8,3%	91,7%
Buenos Aires-Trieste	2%	8,1%	91,9%
Buenos Aires-Genova	2%	6,7%	93,3%
Buenos Aires-Catania	2%	13,1%	86,9%
Buenos Aires-Lamezia Terme	2%	8,8%	91,2%
Amsterdam-Buenos Aires	1%	1,6%	98,4%
Buenos Aires-Palermo	1%	11,8%	88,2%
Bruselas-Buenos Aires	1%	9,3%	90,7%
Roma-Rosario	1%	100,0%	0,0%
Mendoza-Roma	1%	96,1%	3,9%
Otras	28%		
TOTAL	46%	15,6%	84,4%

Puente aéreo con Milán
y toda la distribución al interior de Italia

ODs Argentina <-> Italia (sin troncal)

ODs Argentina<->Italia sin troncal EZE<->FCO	Share PAXs Ene15-Mar16	SHARE DE PAXs por OD							
		IB	LATAM	UX	LH	AF	BA	KL	Otras
Buenos Aires-Roma	37%	27%	1%	37%	7%	7%	7%	5%	9%
Buenos Aires-Milán	33%	23%	22%	24%	10%	5%	6%	4%	7%
Buenos Aires-Venecia	8%	42%	1%	0%	21%	11%	5%	10%	11%
Boloña-Buenos Aires	5%	38%	0%	0%	25%	12%	12%	8%	5%
Buenos Aires-Turín	3%	37%	1%	0%	35%	17%	0%	7%	2%
Córdoba-Milán	3%	3%	75%	11%	0%	0%	0%	1%	8%
Córdoba-Roma	2%	2%	52%	18%	1%	0%	1%	0%	26%
Milán-Rosario	2%	0%	99%	1%	0%	0%	0%	0%	0%
Buenos Aires-Florenia	1%	11%	0%	0%	37%	32%	0%	14%	7%
Mendoza-Roma	1%	10%	61%	18%	0%	1%	0%	0%	10%
Mendoza-Milán	1%	10%	65%	18%	1%	2%	1%	0%	3%
Buenos Aires-Nápoles	1%	31%	0%	1%	17%	23%	1%	8%	20%
Otras	5%								
TOTAL	100%	25%	14%	23%	11%	7%	6%	5%	9%

BUE <-> MAD 2 vuelos diarios
MAD <-> FCO 4 vuelos diarios
MAD <-> MXP 2 vuelos diarios
MAD <-> VCE 2/3 vuelos diarios

Roma, Milán y Venecia
vía Madrid

BUE <-> MAD 1 vuelo diario
MAD <-> FCO 2 vuelos diarios
MAD <-> MXP 2 vuelos diarios

Roma y Milán
vía Madrid

BUE <-> GRU 5 vuelos diarios
ROS <-> GRU 1 vuelo diario
COR <-> GRU 1 vuelo diario
GRU <-> MXP 1 vuelo diario

Milán- Buenos Aires y
Milán y Roma- Interior
vía San Pablo

Estudian la apertura de nuevas rutas y destinos

Cómo potenciar nuestra red, posicionamiento, ingreso en nuevos mercados

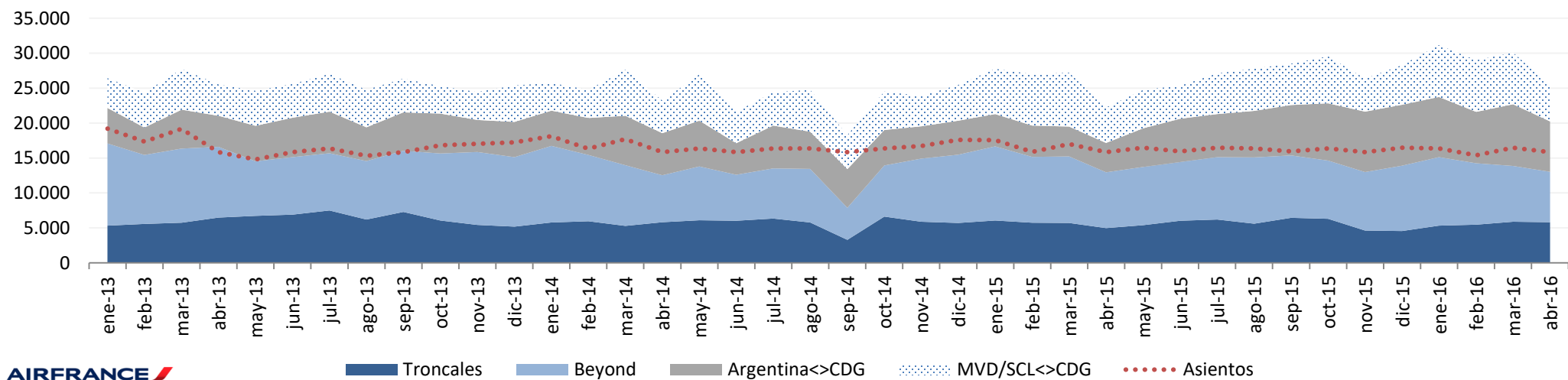
SHARE DE PASAJEROS POR MERCADO

AÑO	Troncal	Beyond	ODs Argentina<>CDG sin uso del troncal							Total MERCADO					
	BUE <> CDG	AF	JJ	AR	IB	LH	BA	TK	Otros	AF	JJ	AR	IB	LH	Otras
2016*	100%	99%	54%	10%	6%	5%	4%	4%	18%	64%	20%	4%	2%	2%	9%
2015	100%	99%	48%	12%	2%	10%	6%	2%	20%	70%	15%	4%	0%	3%	9%
2014	100%	98%	41%	5%	0%	13%	9%	0%	31%	71%	12%	2%	0%	4%	12%
2013	100%	99%	28%	18%	0%	12%	9%	0%	33%	75%	7%	4%	0%	3%	11%

PARTICIPACIÓN

AÑO	Troncal	Beyond	ODs Argentina<>CDG sin uso del troncal							Total MERCADO
	BUE <> CDG									
2016*	25%	38%	36%							100%
2015	26%	42%	31%							100%
2014	30%	42%	28%							100%
2013	30%	44%	26%							100%

DEMANDA POR MERCADO Y OFERTA DE ASIENTOS LEG EZE<>CDG



Cómo se reparte la demanda? Principales ODs

BEYOND (usando troncal)

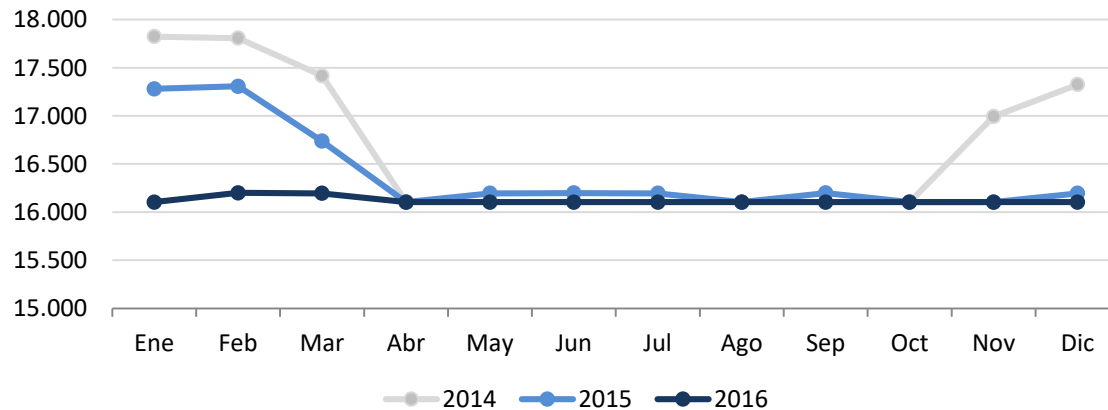
	Ruting	Aerop.	PDEW
1	Paris	CDG	92
2	Barcelona	BCN	9
3	Londres	LHR	6
4	Roma	FCO	6
5	Madrid	MAD	6
6	Amsterdam	AMS	6
7	Tel Aviv	TLV	5
8	Ginebra	GVA	5
9	Shanghai	PVG	5
10	Berlin	LIN	4
11	Zürich	ZRH	4
Total			235

ODs Argentina <-> CDG (sin troncal)

	Ciudad	PDEW
1	BUEGRUCDG	50
2	BUEMADCDG	14
3	BUEFRACDG	8
4	BUELHRCDG	6
5	ROSGRUCDG	6
6	BUEFCOCDG	5
7	CORGRUCDG	5
8	BUEBCNCDG	3
9	BUEAMSCDG	3
10	BUEISTCDG	3
Total		122

	JJ	AR	LH	BA	AZ	IB	UX	KL	TK	Otros
1	98%	-	-	-	-	-	-	-	-	2%
2	-	46%	-	-	-	29%	26%	-	-	-
3	-	-	100%	-	-	-	-	-	-	-
4	-	-	-	100%	-	-	-	-	-	-
5	100%	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	-	10%	-	-	90%	-	-	-	-	-
7	100%	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	-	100%	-	-	-	-	-	-	-	-
9	-	-	-	-	-	-	-	100%	-	-
10	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	-

OFERTA EZE<->CDG troncal



BUE <-> CDG 1 vuelo diario.
(264 asientos diarios con 777-200)

Origen	Destino	STD	STA
CDG	EZE	23:20	8:00
EZE	CDG	17:00	11:00

Principales Stop

	Stop	% pax
1	GRU	51%
2	MAD	13%
3	FRA	7%
4	LHR	5%
5	FCO	4%
6	AMS	3%
7	IST	3%
8	BCN	3%
9	JFK	2%
10	MEX	2%
Otros		7%

MARKET SHARE O&D

Operador	PDEW
JJ	52%
AR	10%
LH	7%
BA	5%
AA	4%
AZ	4%
IB	3%
UX	3%
KL	3%
TK	3%
AM	2%
AF	2%
DL	1%

Estudian la conectividad, competitividad y demanda actual

Vemos posibilidades de mejora: MCT, horarios, etc.

CURITIBA

Conexiones en CWB

arribos

CWB

partidas

Arribos	CWB	Partidas
AD POA	1100	1115
	1115	1130
AD POA	1130	1145
G3 BSB	G3 CGH	AD IGU
G3 GRU	G3 BSB	AD IGU
	1200	AD GRU
	1215	G3 GRU
AD SDU	G3 IGU	G3 GRU
	G3 CGH	G3 GRU
	1230	G3 GIG
	AD GRU	G3 CGH
	G3 IGU	G3 GIG
	G3 CGH	G3 CGH
	1245	G3 GIG
	G3 IGU	G3 CGH
	G3 CGH	G3 GIG
	1300	G3 GIG
	G3 IGU	G3 CGH
	G3 CGH	G3 GIG
	1315	G3 CGH
	G3 CGH	G3 GIG
	1330	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1345	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1350	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1355	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1400	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1405	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1410	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1415	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1420	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1425	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1430	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1435	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1440	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1445	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1450	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1455	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1460	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1465	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1470	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1475	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1480	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1485	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1490	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1495	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1500	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1505	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1510	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1515	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1520	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1525	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1530	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1535	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1540	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1545	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1550	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1555	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1560	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1565	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1570	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1575	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1580	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1585	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1590	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1595	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1600	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1605	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1610	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1615	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1620	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1625	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1630	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1635	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1640	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1645	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1650	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1655	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1660	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1665	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1670	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1675	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1680	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1685	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1690	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1695	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1700	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1705	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1710	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1715	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1720	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1725	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1730	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1735	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1740	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1745	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1750	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1755	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1760	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1765	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1770	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1775	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1780	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1785	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1790	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1795	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1800	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1805	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1810	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1815	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1820	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1825	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1830	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1835	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1840	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1845	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1850	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1855	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1860	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1865	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1870	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1875	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1880	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1885	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1890	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1895	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1900	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1905	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1910	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1915	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1920	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1925	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1930	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1935	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1940	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1945	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1950	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1955	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1960	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1965	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1970	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1975	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1980	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1985	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1990	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	1995	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	2000	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	2005	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	2010	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	2015	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	2020	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	2025	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	2030	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	2035	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	2040	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	2045	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	2050	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	2055	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	2060	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	2065	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	2070	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	2075	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	2080	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	2085	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	2090	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	2095	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	2100	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	2105	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	2110	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG
	2115	G3 GIG
	G3 CGH	G3 GIG

MCT

T*CT-CWB/G3AR/DI<<

STANDARD.D/D...D/I...I/D...I/I.
 ONLINE .20 1.00 1.00 1.00
 OFFLINE .20 1.00 1.00 1.00
 ** OR * ARE ALL
 **-AR DI 1.30

T*CT-CWB/ARG3/ID<<

STANDARD.D/D...D/I...I/D...I/I.
 ONLINE .20 1.00 1.00 1.00
 OFFLINE .20 1.00 1.00 1.00
 ** OR * ARE ALL
 AR-** ID 1.30

CURITIBA

Conexiones en AEP

arribos

AEP

partidas

Origin	Carrier	Class	Time	Destination	Carrier	Class	Time			
AU COR	4M	NQN	0715	0730	4M	NQN	AR NQN			
AU MDZ	AR	NQN	0730	0745	AR	COR				
			0745	0800						
		AR COR	0800	0815	AU MDZ	AR BRC	AR PDP AU PDP			
8R	ROS	4M	0815	0830	AU MVD	AR COR				
		4M	0830	0845						
AU MVD	AR	GRU	0845	0900	4M	BRC	AR USH			
			0900	0915	8R	ROS	AR NQN AR COR 4M IGR AR MDZ			
		4M	0915	0930	AU IGR	4M	BRC			
		AU	0930	0945	AR	COR				
			0945	1000	AR	GIG	AR BRC			
AR MDZ	AR	IGR	1000	1015						
		4M	1015	1030						
AU PDP	AR	PDP	1030	1045						
AR COR	G3	GRU	1045	1100	AR	GIG				
		AU	1100	1115	AR	FTE	JJ GRU AU FLN AR FLN			
		AU	1115	1130	4M	IGR	AR USH			
8R	ROS	AR	1130	1145	AU	PDP	AR PDP 4M BRC			
		AR	1145	1200	AR	BRC	G3 GRU			
AU	CNF	AR	1200	1215	AU	CWB				
		AU	1200	1215						
		AR	1730	1745	AU	MVD				
AR	IGR	AR	1745	1800	AR	PDP	AU PDP 4M MDZ			
		AR	1800	1815						
		AR	1815	1830	AU	MVD	AR BRC			
		AU	1830	1845	AU	ROS	4M	COR		
			1845	1900	AR	NQN				
			1900	1915						
		4M	1915	1930						
8R	ROS	AR	1915	1930						
		AR	1930	1945	AR	IGR	AR GRU AU COR			
		AR	1930	1945	AU	MDZ	4M	BRC		
			1945	2000						
		4M	2000	2015						
		4M	2015	2030						
		AR	2015	2030						
		AU	2030	2045	4M	MDZ				
		AR	2030	2045	AU	PDP	AR	PDP		
		8R	2045	2100	4M	COR				
JJ	GRU	AR	2100	2115	8R	ROS	AR	COR		
		4M	2115	2130	AR	NQN				
		G3	2115	2130	AR	FTE				
		AR	2115	2145	AR	MDZ				
AR	AR	DI	2130	2145	4M	COR	4M	NQN		
AR	AR	DI	2130	2145	4M	COR	AR	FTE		
		4M	2145	2200	4M	FTE				
		4M	2145	2200	4M	MDZ				
		4M	2145	2215	AR	NQN	G3	GRU	JJ	GRU
		4M	2145	2215	4M	FTE				
		4M	2215	2230	4M	NQN				

MCT

T*CT-AEP/ARAR/ID<

STANDARD.D/D...D/I...I/D...I/I.
 ONLINE 1.00 1.00 1.00 1.00
 OFFLINE 1.00 1.00 1.00 1.00
 ** OR * ARE ALL
 AR-AR ID 2.00 MVD - ALL
 AR-AR ID 2.00 PDP - ALL
 AR-AR ID 1.30

T*CT-AEP/ARAR/DI<

STANDARD.D/D...D/I...I/D...I/I.
 ONLINE 1.00 1.00 1.00 1.00
 OFFLINE 1.00 1.00 1.00 1.00
 ** OR * ARE ALL
 AR-AR DI 2.00 FLT 2 - 50 - FLT 1100 - 2999
 AR-AR DI 2.00 FLT 7560 - 7599 - ALL

¿Qué hacen en Revenue Management?

Algunos ejemplos

1

2

Hasta 22-Jun-2017

RBD	AP	Min	Max	T OW
Y				6394
B				5499
M				4762
U				4300
K				3900
L				3158
H		1/	6M	3118
L		2 O SU	6M	2725
Q		2 O SU	6M	2400
T		2 O SU	6M	2102
E	3	3 O SU	6M	1848
N	7	3 O SU	6M	1629
V	10	SU	6M	1435
A	10	SU	14	1144
A	20	4/	14	986

Hasta 6-Sep-2017

RBD	AP	Min	Max	T OW
Y				6794
B				5840
M				5000
U				4300
K		1	6M	3678
H		2 ó SU	6M	3285
L		2 ó SU	6M	2960
Q		2 ó SU	6M	2662
T	3	3 ó SU	6M	2408
E	7	3 ó SU	6M	2189
N	10	3 ó SU	6M	1925
V	10	3 ó SU	6M	1704
A	20	4	14	986
A	10	2	14	986

Actual

RBD	AP	Min	Max	T OW
Y				6794
B				5980
M				5260
U				4620
K			6M	4050
H			6M	3575
L			6M	3200
Q		1	6M	2790
T		2 o su	6M	2460
E		2 o su	6M	2170
N		2 o su	6M	1850
V	10	2 o su	6M	1704
V	20	4 o su	6M	1390
A	28	4 o su	14	1225
A	45	4 o su	14	986