

BARCELONA OBSERVATORIO  
AIR TRAFFIC DE TRÁFICO AÉREO  
INTELLIGENCE UNIT DE BARCELONA

Special report  
Cargo 2012



Informe especial  
Carga 2012



BARCELONA  
CENTRE  
LOGÍSTIC  
CATALUNYA



Cambra de Comerç de Barcelona



GOBIERNO  
DE ESPAÑA

MINISTERIO  
DE INDUSTRIA, ENERGÍA  
Y TURISMO

SECRETARÍA GENERAL  
DE INDUSTRIA Y DE LA  
PEQUEÑA Y MEDIANA  
EMPRESA



FEDER

Fondo Europeo de  
Desarrollo Regional

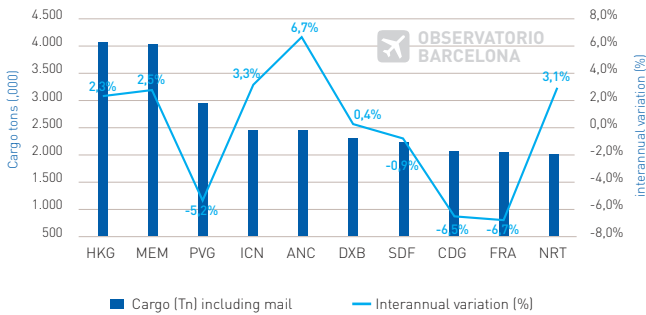
UNIÓN EUROPEA  
"Una manera de hacer Europa"



[AEI]<sup>®</sup>  
agrupaciones  
empresariales  
innovadoras

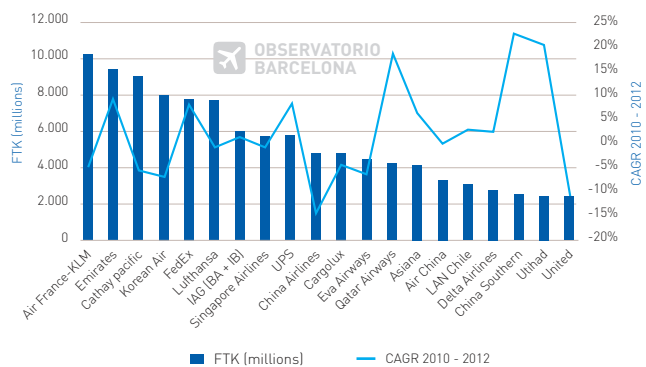
# EL TRÁFICO DE MERCANCÍAS A NIVEL MUNDIAL

## TOP 10 WORLD CARGO AIRPORTS 2012



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de IATA / Source: GPA using IATA data

## TOP 30 WORLD CARGO AIRLINES IN FTK TERMS 2012



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de IATA / Source: GPA using IATA data

	Demand 11/12 (%)	Capacity 11/12 (%)	Load Factor (%)
Asia - Pacific	-5.5	-2.4	56.0
Europe	-2.9	0.3	47.2
North America	-0.5	-2.0	35.0
Latam	-1.2	4.9	38.3
Africa	7.1	9.2	24.7
Middle East	14.7	11.4	44.8
<b>TOTAL</b>	<b>-1.5</b>	<b>0.2</b>	<b>45.2</b>

Fuente: IATA / Source: IATA

• Según IATA la carga aérea mundial disminuyó un 1,5% en 2012 por segundo año consecutivo (-0,6% en 2011). El cambio de demanda hacia países emergentes y productos a granel causando una tendencia al alza del transporte marítimo sobre el transporte aéreo.

• Oriente Medio (+14,7%) y África (+7,1%) son las zonas que más crecen, aprovechando el aumento del tráfico entre África y Asia.

• **Las principales aerolíneas son compañías integradoras** (Fed Ex, UPS) o aerolíneas con importantes divisiones de carga. Predominan las compañías asiáticas en el ranking mundial. **La carga aérea tiende a ser intercontinental** excepto la paquetería.

• En noticias significativas, destaca el veto de la Comisión Europea a la compra de TNT por parte de UPS.

• According to IATA world air cargo decreased by 1.5% in 2012 for the second consecutive year (-0.6% in 2011). The shift in demand towards emerging countries and bulk goods, has caused an increase of sea freight over air transport demand.

• The Middle East (+14.7%) and Africa (+7.1%) are the fastest growing regions, building on traffic growth between Africa and Asia.

• **Major airlines are courier** (Fed Ex, UPS) or major airlines with significant cargo divisions. The ranking of largest cargo airlines in the world is dominated by Asian companies. **Air freight tends to be intercontinental** except for parcel services.

• A significant highlight of 2012 has been the veto of the European Commission in the purchase of TNT by UPS.

# LA CARGA AÉREA EN EUROPA

• Europa transporta 17 millones de toneladas de carga aérea.

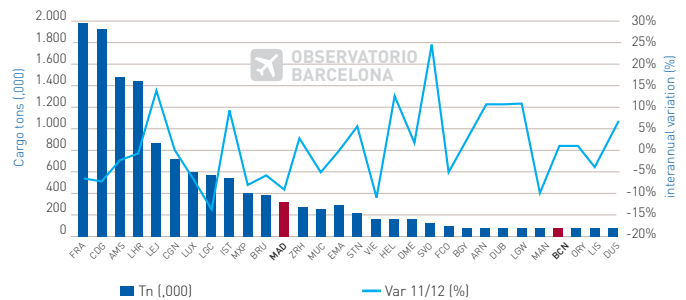
• **Los 4 primeros aeropuertos concentran más del 40% de la carga aérea total del continente**, un porcentaje de acumulación muy superior al de los aeropuertos de pasajeros. Los grandes aeropuertos actúan como hubs logísticos a nivel europeo además de servir a su mercado inmediato.

• **La carretera compite con el avión para el transporte express intra-europeo** (mercado de pequeñas dimensiones bien conectado) lo que disminuye la carga en el continente.

• En 2012 la carga aérea europea disminuyó un 2,9%, mientras que la capacidad global en el continente se mantuvo estable, con un ligero incremento del 0,3%. Esto ha situado el load factor en un 47,2% según IATA.

• Las variaciones de carga en los principales aeropuertos europeos son diversas. Madrid (#12) y Barcelona (#27) no son aeropuertos de carga de primer nivel en el continente.

## TOP 30 EUROPEAN CARGO AIRPORTS 2012



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos ACI Europe / Source: GPA using ACI Europe data

• 17 million tons of air freight are transported in Europe.

• **The top 4 airports (FRA, CDG, AMS and LHR) account for more than 40% of the continent's total air freight**, a much larger market share than in the case of passenger traffic. The large freight airports serve as logistical hubs at European level in addition to serving their immediate catchment area.

• **Land transport alternatives can compete with air freight for intra-European express transport** (small market, good land connections), decreasing the demand for air freight in the continent.

• In 2012 European air freight fell 2.9%, while the overall capacity on the continent remained stable, with a slight increase of 0.3%. This placed the load factor at 47.2% according to IATA.

• Cargo variations in the major European airports are diverse. Madrid (#12) and Barcelona (#27) are not main cargo airports in the continent.

# LA CARGA AÉREA EN ESPAÑA

- España transportó **650.000 toneladas** de carga aérea en la bodega de sus aviones en 2012 (-3.4% respecto a 2011). Es un **3,5% de la carga aérea europea**. La carga española es estable: crecimiento medio del 0,8% en los últimos 5 años.

- **La disminución de la carga española en 2012 viene marcada por la caída de Madrid-Barajas (-8,8%)** mientras que, de los otros tres grandes aeropuertos, BCN y VIT se mantienen estables (+0%) y ZAZ crece significativamente (+46%). La tendencia se ha mantenido en el primer trimestre de 2013, donde la caída de Madrid (-9,3%) e Iberia (-28,1%) arrastra al conjunto de España (-4,9%) a pesar de la mejora de resultados de Barcelona (+4,9%), Zaragoza (+9,0%) y Vitoria (+4,0%).

- **España es un mercado de origen y destino de carga.** España no actúa como un centro logístico de carga aérea sino como un punto de emisión y recepción.

- Históricamente las importaciones han sido mayores que las exportaciones. **Por primera vez, en 2012 las exportaciones han tenido un mayor peso que las importaciones.** En los dos últimos años el mercado global de carga se ha hallado en equilibrio entre exportaciones e importaciones.

- Según IATA (CargoIS) los **principales mercados de las exportaciones** de carga aérea española son Asia, Norteamérica y América del Sur. El crecimiento global de la carga aérea española ha sido de un 6,7% en 2012 (las estadísticas de IATA incluyen el camión aéreo). Sin embargo, esta carga ha tendido a viajar más a través de hubs que de manera directa hacia sus regiones de destino. **Tendencia a la centrifugación de tráficos de carga española** hacia otros aeropuertos no españoles.

- Spain transported **650,000 tons** of air freight in the hold of its aircraft in 2012 (-3.4% compared to 2011). This represents **3.5% of European air cargo**. Stable market: average growth of 0.8% over the past 5 years.

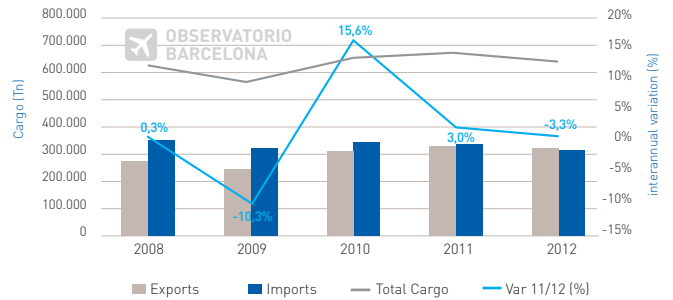
- **The Spanish cargo decrease in 2012 is marked by the fall of Madrid-Barajas (-8.8%)** while the other three major airports have a stable evolution in the case of BCN and VIT (+0%) or grow significantly in the case of ZAZ (+46%). This trend continues in the first term of 2013; the fall of Madrid (-9.3%) and Iberia (-28.1%) pull the rest of Spain down (-4.9%) despite the good performance of Barcelona (+4.9%), Zaragoza (+9.0%) and Vitoria (+4.0%).

- **Spain is a point of origin and destination (O&D) of air freight.** It does not act as an air cargo logistics center but as a point of emission and reception of cargo.

- Historically imports have outpaced exports. **For the first time, in 2012 exports have more weight than imports.** In the last two years the air cargo market has found a balance between exports and imports.

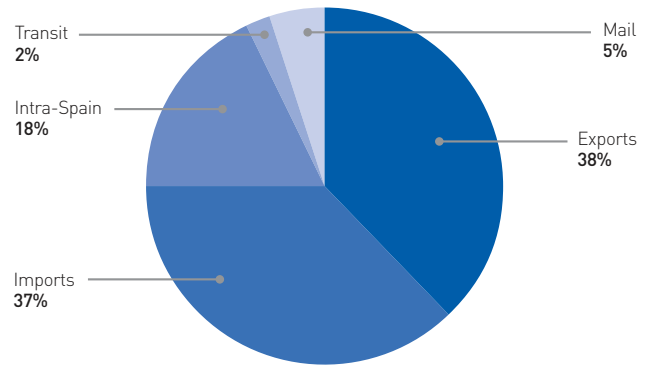
- According to IATA (CargoIS) **the main export markets** for Spanish air freight are Asia, North America and South America. Asia, the Middle East and Latin America increased their market share by two points compared to 2011. IATA maintains that Spanish air freight grew 6.7% in 2012 (IATA statistics include truck air). However, this freight has tended to travel more through intermediate hubs than directly to their target regions. There is a **centrifugation trend of Spanish air freight traffic** towards other non Spanish airports.

## SPANISH AIR FREIGHT 2008-2012. CAGR 08-12: 0.8%



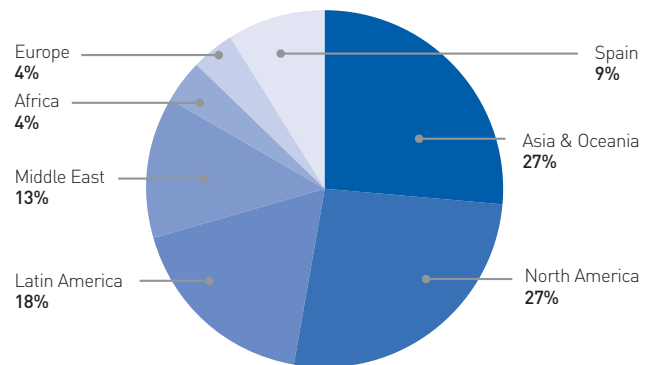
Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AENA  
Source: GPA using AENA data

## SPANISH AIR FREIGHT BY CARGO TYPE 2012



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AENA  
Source: GPA using AENA data

## SPANISH AIR FREIGHT EXPORTS BY GEOGRAPHIC AREA 2012

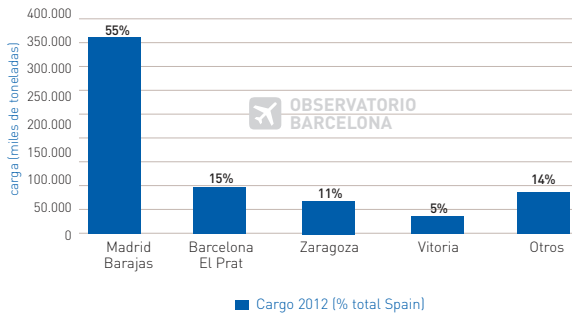


Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de CargoIS  
Source: GPA using CargoIS

# LA CARGA AÉREA EN ESPAÑA

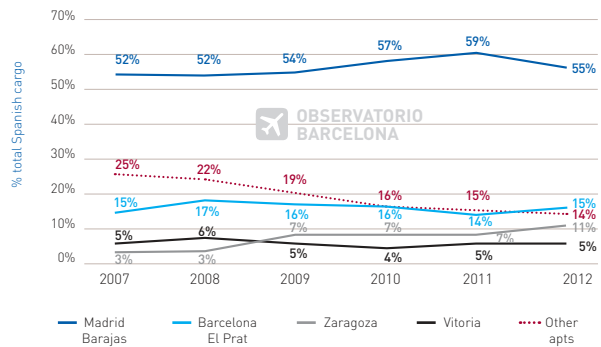
## MAIN SPANISH CARGO AIRPORTS 2012

The first 4 airports represent 86.4% of total Spanish cargo



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AENA  
Source: GPA using AENA data

## % AIR FREIGHT BY SPANISH AIRPORT



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AENA  
Source: GPA using AENA data

- **Tendencia a la concentración** de la carga aérea española en los 4 principales aeropuertos. A día de hoy transportan el 86% de la carga total de España.

- En 2012 **Madrid (-8,8%)** pierde peso respecto al total de España (-3 puntos) mientras que **Zaragoza** es el aeropuerto que más crece (+46%), y ya representa un 11% de la carga española (+4 puntos). Barcelona y Vitoria incrementan ligeramente sus cuotas de mercado manteniendo sus tráficos de 2011.

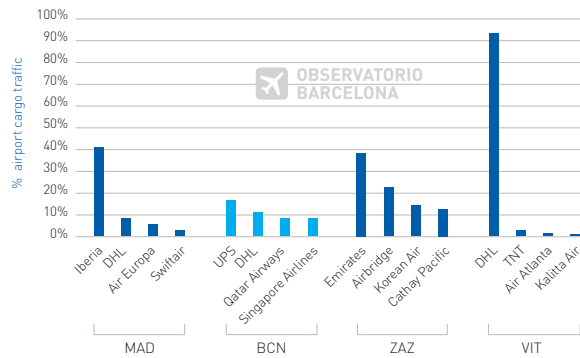
- **Madrid (Iberia), Zaragoza (Inditex) y Vitoria (DHL) se hallan dominados por una sola compañía aérea o empresa industrial.** En Barcelona, por el contrario, ninguna compañía transporta más del 15% de la carga aérea del aeropuerto.

- **Trend towards concentration of Spanish air freight** in the main four airports. Nowadays they carry 86% of the total cargo volume of Spain.

- In 2012 **Madrid lost market share** in Spain (-3 points), while **Zaragoza** was the fastest growing airport (+46%), and now accounts for 11% of the Spanish air freight (+4 points). Barcelona and Vitoria increase slightly their market share while maintaining their 2011 traffic.

- **Madrid (Iberia), Zaragoza (Inditex) and Vitoria (DHL) are dominated by a single company.** In Barcelona, however, no company transports more than 15% of air total air freight.

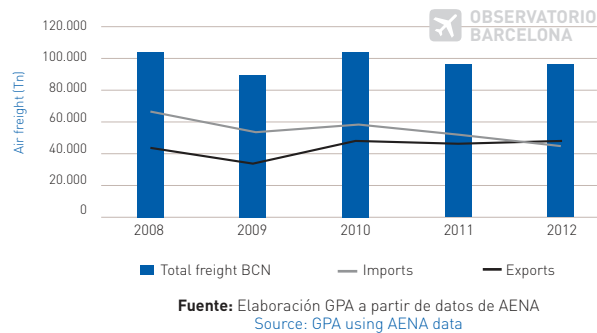
## MAIN CARGO AIRLINES IN THE TOP 4 SPANISH AIRPORTS 2012



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AENA  
Source: GPA using AENA data

# LA CARGA AÉREA EN BARCELONA

## AIR FREIGHT BCN 2008-2012



- Estabilidad de la carga en bodega en Barcelona durante 2012 [-0,1%]. **Barcelona es un aeropuerto de origen y destino de carga aérea. El porcentaje de llegadas y salidas de carga se halla equilibrado**, aunque por primera vez las salidas superan ligeramente a las llegadas en el aeropuerto.

- A diferencia del conjunto de aeropuertos españoles, **las exportaciones de BCN han crecido en 2012 (+8,9%)** mientras que las importaciones disminuyen (-8,0%) ligeramente más que en el conjunto de España.

- Ninguna compañía aérea transporta más del 15,4% de la carga del aeropuerto. **Barcelona tiene una base de compañías operadoras más diversificada** que los otros grandes aeropuertos españoles de carga. Las aerolíneas del top 15 concentran el 85% de la carga total del aeropuerto.

- Las principales aerolíneas de carga** de Barcelona son las que ofrecen **vuelos diarios intercontinentales**, o bien compañías cargueros puros o integradoras. Hay un claro **predominio de los tráficos asiáticos**. La mayor parte de la carga es transportada en las bodegas de aviones de pasajeros o por las compañías integradoras.

- En 2012 las **compañías del golfo pérsico** han entrado con fuerza en el mercado de carga de Barcelona y han capturado una cuota de mercado notoria. Si se observa solamente la segunda mitad del año (el periodo en el que ha operado en BCN) **Emirates** es la tercera compañía de carga de Barcelona aunque sea la 6ª si miramos el año completo. Qatar Airways consolida su posición superando ligeramente a Singapore Airlines en volumen de carga. **Singapore Airlines** ha visto truncado su crecimiento de la primera mitad del año (jan - jun: +38%) por la apertura de la ruta de Emirates en la segunda mitad del año (jul - dec: -32%). Singapore Airlines y Qatar Airways muestran un volumen de tráfico equilibrado.

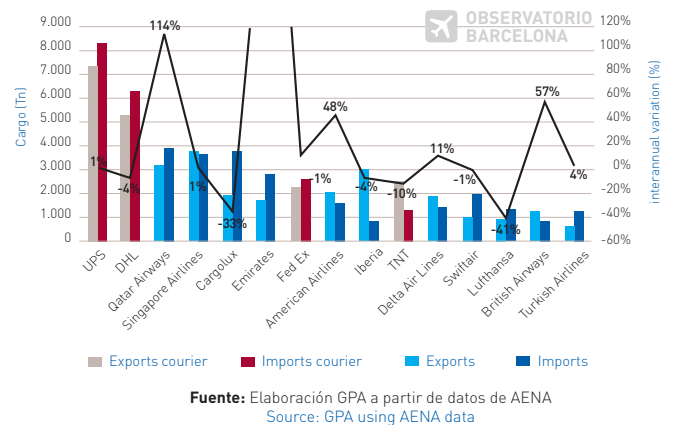
- Mayor volumen de exportaciones hacia **EEUU** que de importaciones por parte de las compañías americanas y la transferencia de carga hacia el hub de Madrid-Barajas para su reemisión. El crecimiento de **American Airlines** en el aeropuerto se consolida con su vuelo diario a Miami.

- La desaparición de **Spanair** no ha tenido un impacto muy notorio en la carga de Barcelona como conjunto. Sin embargo sus socios comerciales como **Lufthansa** han sufrido durante la primera mitad de este año. Lufthansa modera su caída de la primera mitad del año (-58%) a partir de julio y crece un 4% en la segunda mitad, superando el impacto de la desaparición de sus socias de Jade Cargo (2011) y Spanair (enero 2012).

- Tendencia a la concentración de la carga en las primeras posiciones del ranking** (Top 15: +8,5% cuota de mercado).

## BCN TOP 15 CARGO AIRLINES 2012

They represent 85% of total BCN freight



- The air freight transported in the airplane holds has remained stable in Barcelona in 2012 [-0,1%]. **Barcelona is an origin and destination airport for air freight. Arrivals and departures of cargo are balanced** although for the first time departures slightly exceed arrivals at the airport.

- Unlike the rest of Spanish airports **BCN exports grew in 2012 (+8,9%)** while imports decrease (-8,0%) slightly more than the Spanish total.

- No airline transports more than 15,4% of the total air freight. **Barcelona has a much more diversified** base of operating cargo airlines than any of the other major Spanish freight airports. The top 15 companies account for 85% of total airport freight.

- The **main cargo airlines** in Barcelona are the ones offering **daily long haul flights**, integrators and pure cargo airlines. There is a clear **predominance of flights towards Asia**. Most air freight is transported in the hold of passenger aircraft.

- In 2012 the **Gulf airlines** have entered the Barcelona market in strength and have captured a remarkable market share. Looking at the second half of the year (the period in which it has operated in BCN) **Emirates** is the third cargo airline of Barcelona even if it is ranked 6th if we look at the full year. Qatar Airways strengthens its position slightly surpassing Singapore Airlines in cargo volume. The growth of **Singapore Airlines** in the first half of the year (Jan-June: +38%) has been truncated by the opening of the Emirates route in the second half of the year (Jul-Dec: -32%). Singapore Airlines and Qatar Airways show a balanced traffic composition between imports and exports.

- It is remarkable the larger exports volume towards the **U.S.** compared to the imports carried by U.S. airlines. The transfer of freight towards its Madrid-Barajas hub for reissuing is also noticeable. The growth of **American Airlines** at the airport is consolidated with its daily flight to Miami.

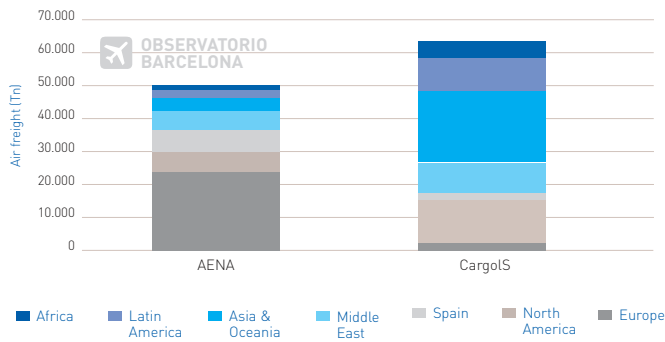
- The demise of **Spanair** does not seem to have had a very noticeable impact on Barcelona's cargo as a whole. However its trading partners like **Lufthansa** have suffered during the first half of this year. Lufthansa moderated its first half fall (-58%) with growing cargo in the second half of the year (jul-dec: +4%), gradually overcoming the impact of the disappearance of its partners Jade Cargo (2011) and Spanair (jan 2012).

- Trend towards concentration of cargo in the first positions of the ranking** (Top 15: +8,5% market share).



# LAS EXPORTACIONES DESDE EL AEROPUERTO DE BARCELONA POR MODO AÉREO

## BCN AIR FREIGHT EXPORTS BY GEOGRAPHIC AREA 2012



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de CargolS  
Source: GPA using CargolS data

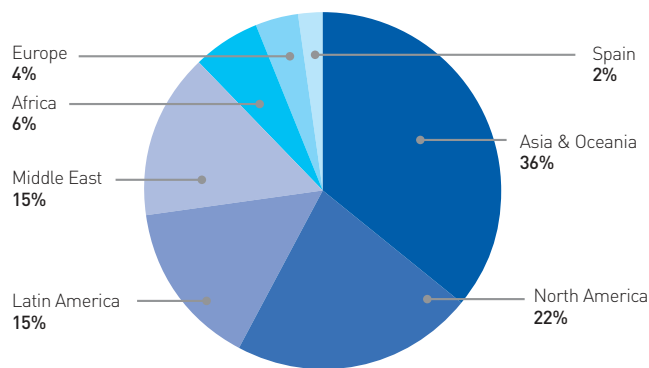
- La carga aérea en bodega medida por segmento (según AENA) se mantiene estable en 2012. No obstante, **según IATA** (que mide la carga por punto de origen y destino, incluyendo camión aéreo) **la carga aérea de Barcelona crece un 6,4% en 2012.**

- Teniendo en cuenta el camión aéreo (IATA) la carga aérea de Barcelona es un **26% superior** a la carga que viaja en avión desde el aeropuerto (AENA). A esto hay que sumar todo el conjunto de mercancías que no sale de Barcelona en camión aéreo sino en camión contabilizado como transporte terrestre y que es convertida en carga aérea en el hub europeo al que se dirige desde Barcelona.

- Los datos de IATA muestran que **la mayor parte de la carga** de Barcelona vuela a su destino (intercontinental) final a través de **aeropuertos intermedios de conexión: Barcelona actúa como alimentador de otros aeropuertos de carga.** Según IATA sólo un 6% de la carga de BCN vuela hacia destinos europeos o españoles.

- Los principales **países de destino** de las exportaciones aéreas de Barcelona son **países asiáticos (7)**, **norte americanos (los dos primeros)**, y de **oriente medio (3)**. Destaca el reducido crecimiento de los Emiratos Árabes Unidos a pesar del espectacular incremento de tráfico por parte de Emirates.

## BCN AIR FREIGHT EXPORTS BY GEOGRAPHIC AREA 2012

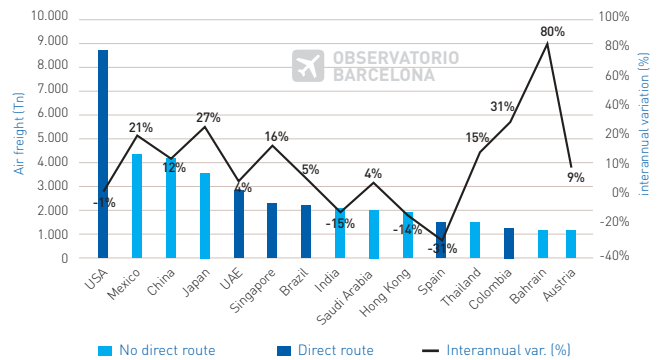


Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de CargolS  
Source: GPA using CargolS data

- La mayor parte de la carga aérea exportada desde Barcelona vuela hacia otros continentes, especialmente Asia y las Américas.

- El 33% de las mercancías españolas exportadas hacia Asia por modo aéreo lo hacen desde Barcelona. El mercado de América del Sur se encuentra dominado por Madrid y Barcelona sólo representa el 14% de las exportaciones totales de España hacia este continente.

## BCN AIR FREIGHT EXPORTS BY COUNTRY 2012



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de CargolS  
Source: GPA using CargolS data

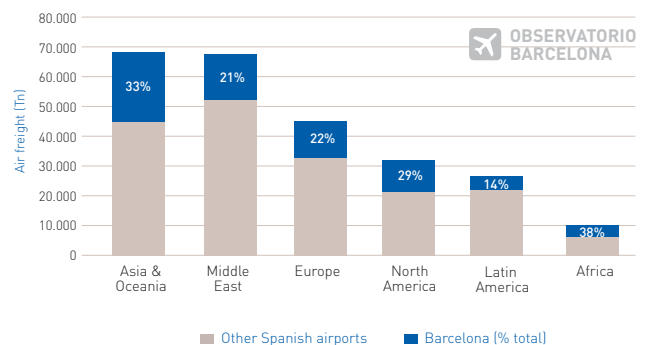
- Air freight in the hold of aircraft (AENA) remains stable in 2012. However, according to **IATA** (which measures the point of origin and destination of air freight and includes air truck data) **air cargo grows 6.4% in Barcelona during 2012.**

- Taking into account the air truck (IATA) the Barcelona air freight is **26% higher** than the cargo that travels by plane from the airport (AENA). There is also the cargo with its origin in Barcelona traveling by road to another airport without being counted as air cargo until it reaches the airport where it will fly. This value would further increase the real air freight volume from Barcelona.

- ATA data indicates that **most of Barcelona's air exports fly to its final (intercontinental) destination though other intermediate connection airports.** Only 6% fly to European destinations or Spanish airports.

- The main countries of destination of air exports from Barcelona** are destinations in Asia (7), North America (the first two), and the Middle East (3). It is interesting to highlight the reduced growth of the UAE despite the dramatic increase in traffic by Emirates.

## SPANISH & BCN AIR FREIGHT EXPORTS BY REGION 2012



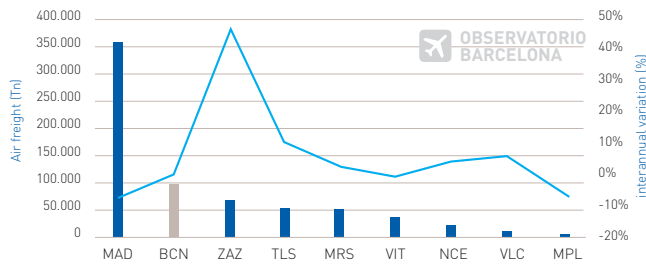
Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de CargolS  
Source: GPA using CargolS data

- Most air cargo exported from Barcelona fly to other continents, especially Asia and the Americas.

- 33% of Spanish goods exported to Asia by air do so from Barcelona. The South American market is dominated by Madrid and Barcelona only represents 14% of total exports from Spain towards this continent.

# BCN DE CARA AL FUTURO: COMPETIDORES Y OPORTUNIDADES

## AIR FREIGHT IN DIRECT COMPETING AIRPORTS 2012



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de ACI Europe  
Source: GPA using ACI Europe data

• Los principales **aeropuertos competidores** de Barcelona en su área de influencia directa son **Madrid y Marsella**. **Madrid** sigue teniendo una posición dominante en el mercado español que desvía tráfico de Barcelona hacia este aeropuerto. El sur de Francia y España suponen claras oportunidades de tráfico futuro para Barcelona.

• La positiva evolución de **Zaragoza** y su posición geográfica intermedia entre Madrid y Barcelona suponen una base de crecimiento futuro que puede modificar su posición relativa en el mercado de carga aérea. Debido a la debilidad industrial de la región de Zaragoza, este crecimiento probablemente sea logístico, captando tráfico que actualmente operan a través de otros aeropuertos españoles.

• **The main competitors of Barcelona** in their area of influence are **Madrid and Marseille**. **Madrid** still has a dominant position in the Spanish market, and there is a diversion of traffic from Barcelona towards this airport. Southern France and Spain are clear opportunities for Barcelona to increase its traffic.

• The positive evolution of **Zaragoza** and its geographic position midway between Madrid and Barcelona represent a basis for future growth. This might change its relative position in the air cargo market. Due to the industrial weakness of the Zaragoza region, this growth is likely to be logistical, capturing traffic that currently operates through other Spanish airports.

## LEYENDA / LEGEND

### Código Aeropuerto Code Airport

AMS	Amsterdam
ANC	Anchorage (USA)
ARN	Estocolmo / Stockholm
BCN	Barcelona
BGY	Bergamo
BRU	Bruselas / Brussels
CDG	Paris (Charles de Gaulle)
CGN	Colonia / Köln
DME	Moscú / Moscow (Domodedovo)
DUB	Dublin
DUS	Dusseldorf
DXB	Dubai
EMA	East Midlands
FCO	Roma / Rome (Fiumicino)
FRA	Frankfurt
HEL	Helsinki
HKG	Hong Kong
ICN	Seúl / Seoul Incheon
IST	Estambul / Istanbul
LCG	Leipzig-Halle
LEJ	Lieja / Liege
LGW	Londres / London (Gatwick)
LHR	Londres / London (Heathrow)

### Código Aeropuerto Code Airport

LIS	Lisboa / Lisbon
LUX	Luxemburgo / Luxembourg
MAD	Madrid
MAN	Manchester
MEM	Memphis
MPL	Montpellier
MRS	Marsella / Marseille
MUC	Munich
MXP	Milán (Malpensa)
NCE	Niza - Costa Azul / Nice
NRT	Tokyo Narita
ORY	Paris (Orly)
OSL	Oslo
PVG	Shanghai
SDF	Louisville (USA)
STN	Londres / London (Stansted)
SVO	Moscú / Moscow (Sheremetyevo)
TLS	Toulouse
VIE	Viena / Vienna
VIT	Vitoria
VLC	Valencia
ZAZ	Zaragoza
ZRH	Zurich

### IATA / IATA

International Air Transport Association. Principal asociación de aerolíneas a nivel mundial. Engloba alrededor de 240 aerolíneas, incluyendo la mayoría de grandes operadores de carga y pasajeros a nivel mundial. Los datos de carga aérea compilados por IATA a través de su programa CargoIS tienen en cuenta el punto de origen y destino final de la carga, e incluyen el camión aéreo ya que se alimenta de los airway bills.

*The International Air Transport Association is the trade association for the world's airlines, representing some 240 airlines, including most of the big cargo and passenger airlines of the world. Cargo data compiled through their CargoIS database take into account the point of origin and destination of air freight and include air truck since it is compiled through the airways bills.*

### Compañía integradora / Integrated company

compañía que garantiza el transporte de la mercancía puerta a puerta, generalmente usando diversos métodos de transporte (generalmente terrestre y aéreo) para trasladar la mercancía desde el punto de origen hasta el punto de destino. Es muy habitual en paquetería urgente. Recibe este nombre por el hecho de integrar todos los pasos de la cadena logística de transporte bajo un solo operador.

*company that ensures the transport of the goods door to door, usually using various methods of transportation (usually land and air) to transfer the goods from point of origin to point of destination. It is very common in express parcel and courier services. It is named after the fact that they integrate all steps in the supply chain under a single transport operator.*

### FTK / FTK

Freight Ton Kilometer. Se trata de una medida de transporte usada para determinar el volumen de carga aérea que se transporta. Se calcula multiplicando el peso de los bienes transportados (en toneladas) por el número de kilómetros que la carga viaja por modo aéreo.

*Freight Ton Kilometer. It is a transport measure used to determine the volume of air cargo being transported. It is calculated by multiplying the weight of goods transported (tonnes) by the number of miles that the load travels by air.*

Se permite la reproducción total o parcial y los contenidos de este documento sin que sufran modificación alguna y se cite como fuente el "Observatorio de Tráfico Aéreo de Barcelona"

*Reproduction of the contents of this document is allowed as long as they are not modified and the Barcelona Air Traffic Intelligence Unit is acknowledged as the source.*

Con la colaboración de:



Elaborado por:



+34 934 169 429  
info@gpa.aero  
www.gpa.aero

Edición: Marzo 2013  
Production: March 2013