

BARCELONA OBSERVATORIO
AIR TRAFFIC DE TRÁFICO AÉREO
INTELLIGENCE UNIT DE BARCELONA

Special report
Carga 2014



Informe especial
Carga 2014

WORLD & SPANISH AIR FREIGHT

GLOBAL & SPANISH CARGO 2014

Region	Airfreight FTK 2013	Airfreight FTK 2014	Notes
Europe	1,8%	2,0%	Negative impacts of weak home markets
Asia-Pacific	-1,0%	5,4%	Increase in second half of year
North America	-0,4%	2,4%	Growth for mature regions and load factor improved
Middle East	12,8%	11,0%	Increased hub function and load factor declined
America	2,4%	6,7%	Regional trade activity held-up
Latin America		0,1%	Undeperformed during parts of the years
TOTAL	1,4%	4,5%	Average load factor: 45% (weak) Q4 Demand improved

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

Total Spain (Tonnes)	2013 (Tn)	2014 (Tn)	Interannual variation	CAGR 2010-2014
Madrid-Barajas (MAD)	345.802	366.644	6%	-0,5%
Barcelona-El Prat (BCN)	100.297	102.692	2,4%	-0,4%
Zaragoza (ZAZ)	71.661	86.310	20,4%	19,3%
Vitoria (VIT)	27.482	44.657	62,5%	12,4%
Other Spanish Airports	82.485	84.906	2,5%	-4,9%
Total Spain (Tn)	638.087	685.209	7,4%	1,2%

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

• Según IATA, la **carga aérea global** en toneladas por kilómetro (FTKs) creció un 4,5% en 2014. Durante la primera mitad del año 2014 el crecimiento fue lento, acelerándose en la segunda mitad del año.

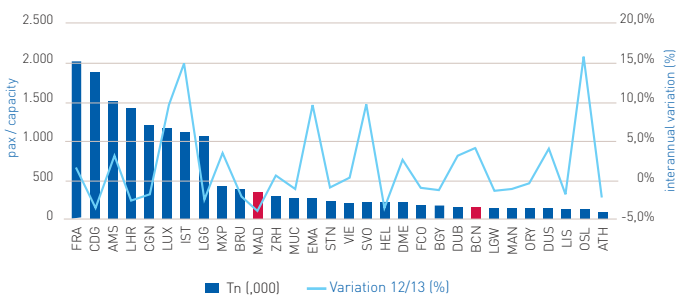
• La capacidad (+3,7%) creció menos que la demanda pero los load factors se mantuvieron débiles, en el 45,7%. Eurocontrol y IATA destacan la bajada del precio del queroseno a menos de 500 € por tonelada a finales de año. Europa y América Latina son las regiones que menos crecen, con un 2% de crecimiento medio para el viejo continente.

• **España** creció muy por encima de la media europea en 2014 (+7,4%). Después de años de estancamiento o ligero retroceso este aumento de 47.000 toneladas es importante. Gran crecimiento de Zaragoza (+20%; +15.000Tn) y Vitoria (+63%; +17.000 Tn) que junto con la recuperación de Madrid (+6%; +21.000 Tn) arrastran el mercado español al alza. Barcelona mantiene sus volúmenes de tráfico estables.

• **Tendencia a la concentración de la carga aérea española en los 4 principales aeropuertos.** A día de hoy transportan el 87% de la carga total de España. Ligera disminución progresiva del peso de Madrid en el total de España en los últimos años 5 años (-4 puntos) aunque sigue siendo el claro líder de mercado.

• **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.

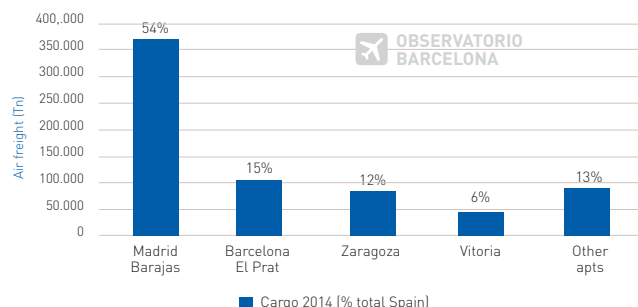
STILL SECONDARY CARGO AIRPORTS IN EUROPE Top 30 European Cargo airports 2013



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

MAIN SPANISH CARGO AIRPORTS 2014

The first 4 airports represent 87% of total Spanish cargo



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

• According to IATA, the **global air FTKs** grew by 4.5% in 2014. During the first half of 2014, growth was slow, accelerating in the second half of the year.

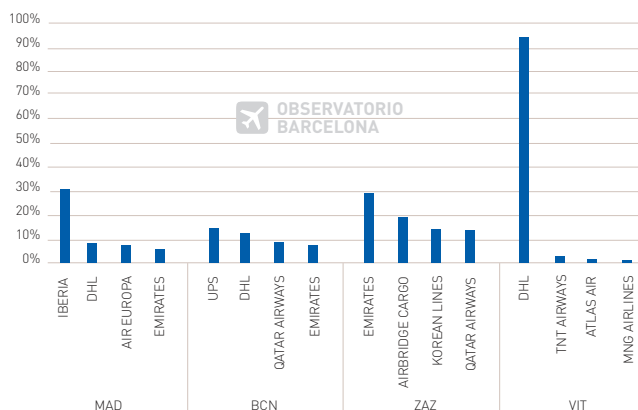
• Capacity (+3.7%) grew less than demand, but load factors remained weak, at 45.7%. Eurocontrol and IATA highlight the lower kerosene price to less than 500 € per tonne at the end of the year. Europe and Latin America were the regions that grew the least, with 2% average growth for the old continent.

• **Spain** grew well above the European average in 2014 (+7.4%). After years of stagnation or slight decline this increase of 47,000 tonnes is important. Zaragoza's high growth (+20%; +15.000 tons) and Vitoria (+63%; +17,000 tons) along with the recovery of Madrid (+6%; +21,000 tons) drag the Spanish market higher. Barcelona keeps its freight volume fairly stable.

• **Trend towards concentration in the Spanish air freight in the 4 major airports.** Nowadays they transport 87% of the total Spanish air freight. Slight decrease of the importance of Madrid in the Spanish air freight in the last 5 years (-4 points) but it remains the clear market leader.

• **Madrid (Iberia), Zaragoza (Inditex) and Vitoria (DHL) are dominated by a single airline or industrial enterprises.** In Barcelona, however, no company transports more than 15% of air cargo airport.

A SINGLE COMPANY DOMINATES EACH AIRPORT EXCEPT BCN Main cargo airlines in the Top 4 airports 2014



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

SPANISH AIR FREIGHT

• **Madrid** sigue representando más del 50% del volumen total de carga de España aun con su disminución de los últimos años. Al contrario que BCN y ZAZ, Madrid acumula carga aérea de otras CCAA. **Un 30% de la carga de MAD tiene su O&D en otras CCAA.** Se trata de un **hub local de redistribución.**

• En global, el tráfico de España está equilibrado entre exportaciones e importaciones, aunque no es así cuando se observan la mayoría de mercados individuales (un elemento común en la carga aérea mundial). Este efecto ocurre con el tráfico de todos los aeropuertos españoles.

• Según la AEAT hay **4 países europeos** en el top 10 de destinos de la carga aérea española, sobretodo por los destinos de **Madrid. China y EEUU** son sus principales mercados de largo radio, algo habitual en Europa. México es sobretodo un mercado de exportación para España y la India es un mercado de importación.

• **La moda domina el mercado español en volumen, pero no en valor,** donde es la cuarta partida por detrás otros productos de mayor valor.

• **España es exportador neto de moda, productos eléctrico y química-farmacia en volumen total.** La moda y la química (sobretodo farmacia) son sectores eminentemente exportadores (70% del total de su tráfico), junto con maquinaria y joyería (60%). En importación destacan la alimentación (69%) y los productos eléctricos (70%).

• **La farmacia, moda y maquinaria representan cada uno un 25% del valor de las exportaciones españolas.** La joyería, a pesar de tener un volumen muy reducido representa un 8% del valor de las exportaciones aéreas españolas. La **alimentación** tiene poco peso en valor respecto a otros sectores: un 17% del peso y un 3% del valor.

• **El valor total de la carga aérea española es de 26.570 millones de euros.** Catalunya, con 6.000 millones de euros, representa un 22% de este total. El valor medio de la carga aérea española es de 49,4 €/kg en 2014. Los principales productos en ratio euros/kg son la farmacia y química (95 €/kg), la maquinaria y manufacturas metálicas (82), los productos eléctricos (70, sobretodo para importaciones). La moda (31) y la alimentación de productos frescos (7,7) quedan lejos de estos valores.

• **Madrid** represents over 50% of the total air freight volume of Spain despite its decline in the last years. Unlike BCN and ZAZ, Madrid accumulates air cargo from other regions. **30% of MAD's air freight has its O&D in other Spanish regions.** it is a local redistribution hub.

• Spain's air freight is balanced between exports and imports, although it is not balanced when looking at most individual markets (a common element in global air freight logistics). This is the case for the traffic in all the Spanish airports.

• According to Spanish Customs there are **4 European countries** in the top 10 of Spanish air freight, especially due to the destinations of MAD. **China and the US** are the main long-haul markets, which is common in Europe. **Mexico** is mainly an export market for Spain and **India** is an import market.

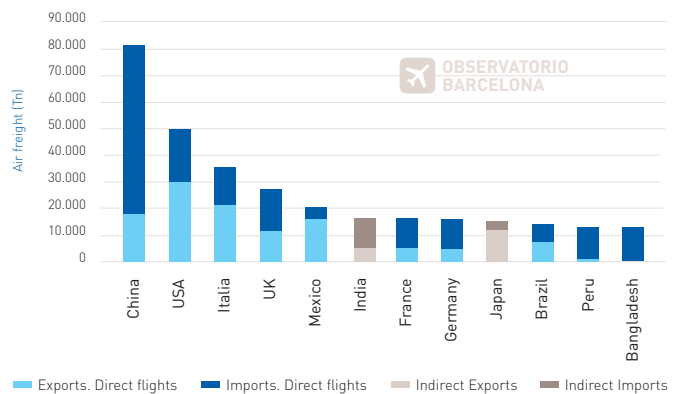
• **Spanish fashion dominates the market in volume but not in value;** it is the fourth sector in value behind higher-value products.

• **Spain is a net exporter of fashion, electrical goods and chemical-pharmaceutical products in volume.** Fashion and chemistry (especially pharmacy) are predominantly export sectors (70% of their total traffic), along with machinery and the jewelry (60%) sectors. In imports, food (69%) and electrical products (70%) stand out.

• **Chemicals, fashion and machinery each represent 25% of the total value of Spanish exports.** Jewelry, despite having a small volume represents 8% of the value of the Spanish air exports. **Fresh food** has little weight in value relative to other sectors: 17% by weight and 3% by value.

• **The total value of the Spanish air cargo is € 26,570 million.** Catalonia, with € 6,000 million, representing 22% of this total. The average value of the Spanish air cargo is 49.4€/kg in 2014. The main products in euros/kg ratio are the pharmacy and chemicals (95 €/kg), machinery and metal products (82), electrical products (70, especially for imports); Fashion (31) and fresh food products (7.7) are far from these values.

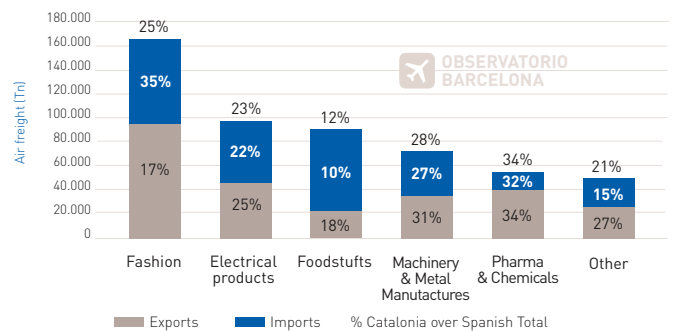
SPAIN-WORLD O&D AIR FREIGHT 2014



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AEAT y AENA
Source: GPA using Spanish Customs and AENA data

SPANISH AIR FREIGHT BY PRODUCT 2014 (weight)

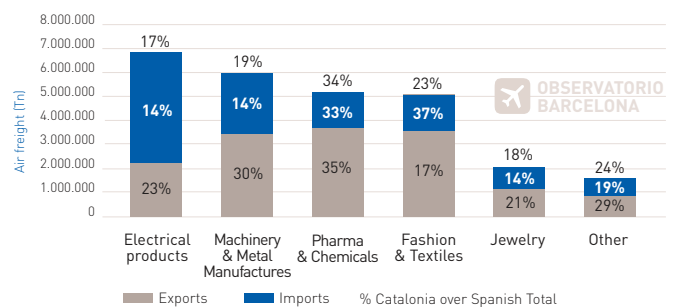
% is Catalonia's Share of that field over the Spanish total



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AEAT
Source: GPA using Spanish Customs data

SPANISH AIR FREIGHT BY PRODUCT 2014 (in value)

% is Catalonia's Share of that field over the Spanish total



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AEAT
Source: GPA using Spanish Customs data

Elaborado por:

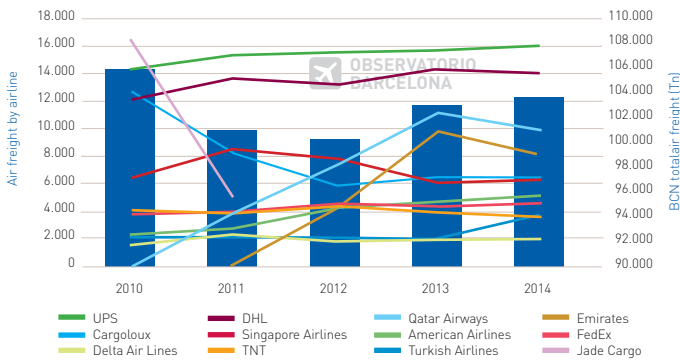
GPA Gestió i Promoció Aeroportuària
+34 934 169 429
info@gpa.aero
www.gpa.aero

Edición: Septiembre 2015
Production: September 2015

BCN AIR FREIGHT

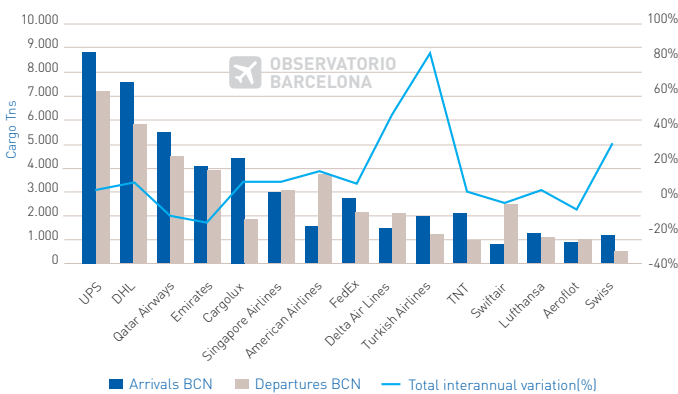
RIISING ASIAN OPPORTUNITIES

Main cargo airlines in BCN 2010-2014. They represent 78% total cargo at the airport CAGR: -0,6%



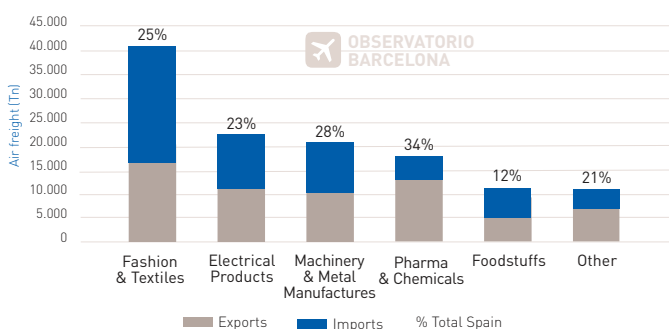
Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AENA
Source GPA using AENA data

BCN Top 15 cargo airlines (Jan-Dec 2014) They represent 87% of total cargo in BCN



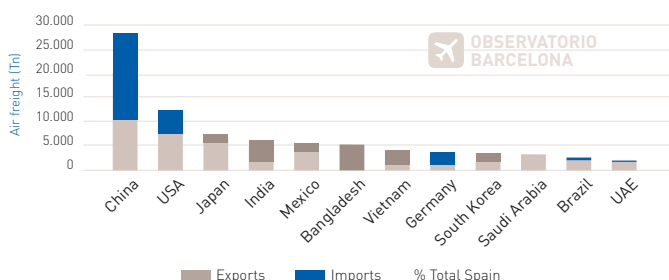
Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AENA
Source GPA using AENA data

CATALONIA AIR FREIGHT BY PRODUCT 2014 (weight)



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AEAT
Source: GPA using Spanish Customs data

CATALONIA-WORLD O&D AIR FREIGHT 2014



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AEAT
Source: GPA using Spanish Customs data

• Según AENA la **carga aérea de Barcelona crece un 2,4% en 2014** consolidando la tendencia positiva de 2013. Se trata de un tráfico equilibrado entre importaciones y exportaciones a nivel global, pero no hacia todos los destinos.

• **Las compañías integradoras lideran el ranking de carga**, con más de un tercio de la carga del aeropuerto. Tras la desaparición de **Jade Cargo** en 2011 han sido las compañías líderes del aeropuerto. Las compañías del Golfo Pérsico han crecido de manera significativa (Emirates: CAGR 2010-14:158%, Qatar +266%) absorbiendo tráfico de Jade Cargo, Cargolux y Singapore Airlines. En 2014 Emirates y Qatar disminuyen su carga por cambios operativos, hecho que han aprovechado otras aerolíneas para absorber tráfico, sobretodo **Turkish Airlines** (crecimiento del 82%), pero también **Singapur o Cargolux**. **Singapore Airlines** aumenta su carga (+7%) después del descenso del año anterior causado por a la reducción de su capacidad (y frecuencias) en la ruta BCN – MXP – SIN.

• **Las compañías americanas crecen en BCN**, **Delta Airlines** (+37%) recupera parte del tráfico que perdió en 2013 al recuperar sus rutas durante todo el año (en 2013 fueron solamente estivales). **American Airlines** (+13%) sigue creciendo con sus vuelos diarios. **Aeroflot** (-8,5%) sufre un descenso de tráfico, hecho al que ha contribuido la tensión entre Rusia y la UE y el enfriamiento de su economía. El **grupo IAG** es residual en la carga aérea de Barcelona.

• **Barcelona sólo cuenta con vuelos directos hacia 5 de sus 12 principales mercados de carga aérea** por lo que la mayoría de la carga de Barcelona vuela hacia destinos donde el aeropuerto no tiene vuelos directos (o no significativos). Muchos de los vuelos directos no disponen de suficientes frecuencias o sufren de una significativa estacionalidad, hecho que disminuye su atractivo para la carga aérea. Por ello podemos decir que **existe un déficit de rutas** que, a su vez, supone una **oportunidad para nuevos operadores** que abran vuelos directos de largo radio desde el aeropuerto.

• **Cataluña tiene un peso del 23% sobre la carga aérea total española**, aunque sólo mueve un 15% de manera directa. Tiene especial peso en el textil en ambos sentidos, en la exportación química (sobretodo farmacia) y en las manufacturas industriales. Su peso en los perecederos alimentarios, por el contrario, es menor que el de otras regiones. Si sólo miramos el campo 30 del código TARIC (**Productos farmacéuticos**), Cataluña representa el 48% del volumen de las exportaciones de España, destacando el peso específico de este sector dentro del total de España.

• According to AENA **Barcelona's air freight grew by 2.4% in 2014** consolidating the positive trend of 2013. The traffic is balanced between imports and exports globally, but not to all destinations.

• **Courier companies lead the airline ranking**, transporting more than a third of the BCN freight. After the disappearance of **Jade Cargo** in 2011 they have been the leading airlines at the airport. **Gulf companies** have grown significantly (Emirates: CAGR 2010-14: 158%, Qatar + 266%) absorbing traffic of Jade Cargo, Cargolux and Singapore Airlines. In 2014 Emirates and Qatar reduced their air freight in BCN, a fact that other airlines have taken advantage of to grow, especially **Turkish Airlines** (growth of 82%), but also **Singapore** and **Cargolux**. **Singapore Airlines** increases its cargo (+7%) after the fall of the previous year caused by the reduction in capacity (and frequency) on the route BCN - MXP - SIN.

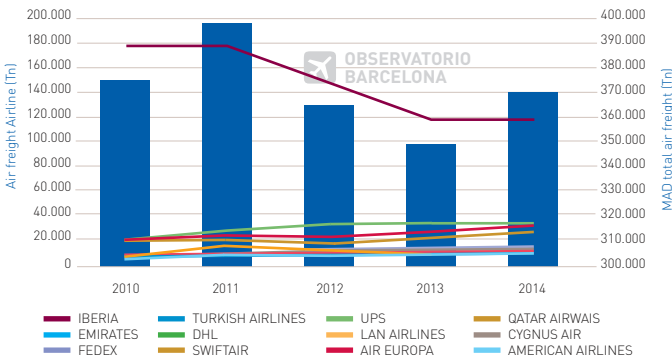
• **American companies grow in BCN**, **Delta Airlines** (+37%) recovers part of the traffic it lost in 2013; year round flights are clearly a preference for forwarders. **American Airlines** (+13%) continues to grow with its daily flights. **Aeroflot** (-8.5%) suffered a decline in traffic; the tension between Russia and the EU and the cooling of the Russian economy have clearly contributed to this. The IAG group is residual in BCN's freight.

• **Barcelona only has direct flights to 5 of its 12 major air freight markets: most of BCN's air freight flies to destinations where the airport has no direct flights** (or not enough of them). Many direct flights do not have enough frequencies or suffer from significant seasonality issues, a fact that reduces its attractiveness for air cargo. Therefore we can say that there is a **shortage of routes**. In turn, this provides an **opportunity for new operators** to open direct long haul flights from the airport.

• **Catalonia has a weight of 23% on all Spanish air cargo**, but only moves 15% of it directly. Barcelona is especially relevant in textiles (both directions), chemicals for exports (especially pharmacy) and industrial manufactures. Its weight in perishable foodstuffs, however, is lower than other regions. If we just look at the TARIC 30 field (**pharmaceuticals**), Catalonia accounts for 48% of the export volume of Spain, highlighting the specific weight of this sector in the Spanish total.

MAD AIR FREIGHT

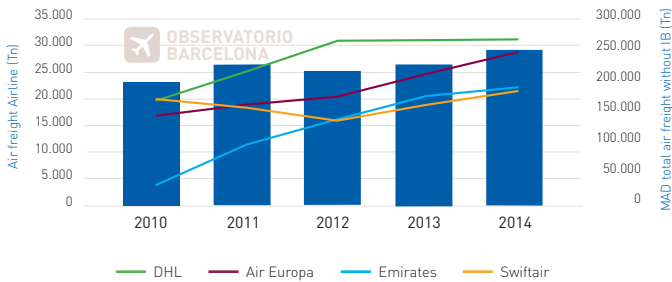
Main cargo airlines in MAD 2010-2014. They represent 80,6% of total cargo at the airport CAGR: -0,3%



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

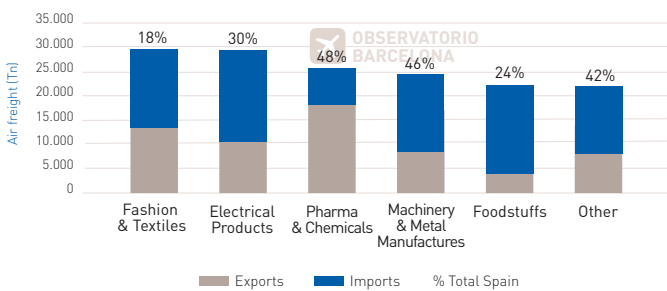
MAD CARGO WITHOUT IB 2010-2014 + TOP AIRLINES

CAGR total without IB +6,1 // TOP 4 CAGR: 15,2%



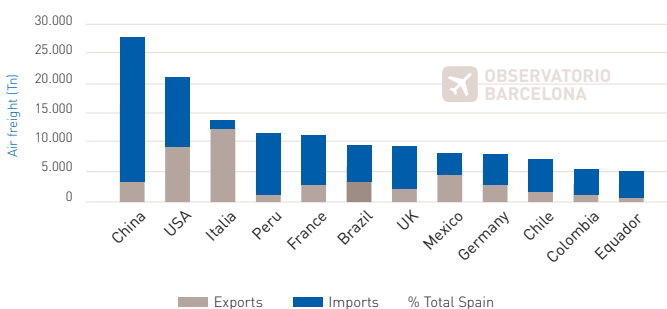
Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AENA
Source: GPA using AENA data

MADRID AIR FREIGHT BY PRODUCT 2014 (weight)



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AEAT
Source: GPA using Spanish Customs data

MADRID-WORLD O&D AIR FREIGHT 2014



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AEAT
Source: GPA using Spanish Customs data

• Según AENA la carga aérea de Madrid crece un 6% en 2014, recuperando el crecimiento tras 3 años de caídas. Los niveles de carga se han mantenido estables durante todo el año, aumentándose a finales de este.

• Las 5 primeras compañías del aeropuerto representan un 60% de la carga total. Esta tendencia es creciente, incrementando la concentración de la carga en el aeropuerto. A partir de la quinta posición ninguna compañía representa más del 5% de carga en el aeropuerto.

• Bajada de tráfico en 2012 y 2013 de 50.000 toneladas. En 2014 la tendencia ya se invierte. La disminución corresponde sobretodo a la caída de Iberia en los últimos 5 años: cae 57.000 toneladas anuales y del 49% al 32% en cuota de mercado del aeropuerto. De hecho, **eliminando a Iberia del total del tráfico, la carga de Madrid no hubiera dejado de crecer en los últimos 5 años.** Los incrementos se han debido a otras aerolíneas ya que en 2014 Iberia sigue cayendo. Estas han sido sobretodo DHL (CAGR 2010-14: 13%), Air Europa (14,5%), Emirates (+61%) y Qatar Airways (+14%). Aun con su caída de tráfico, **Iberia es el claro líder de mercado muy por encima del resto. Por ello sus variaciones afectan significativamente el tráfico total de Madrid.**

• MAD actúa como hub local. Un 28% de su carga no tiene su punto de O&D en Madrid sino en otra CCAA española. Madrid tiene vuelos directos hacia todos sus principales mercados (generalmente con alta frecuencia) aunque el tráfico sea desequilibrado en importaciones y exportaciones. Según datos de la AEAT muchos de sus países O&D son dentro de la UE, a diferencia de Barcelona y Zaragoza, que tienen una mayor proporción de destinos intercontinentales.

• Según AEAT Madrid es un aeropuerto más importador que exportador. Su tráfico se halla desequilibrado hacia la mayoría de mercados que sirve, aunque cuenta con volúmenes importantes bidireccionales en su mayor parte. Sus mercancías más valiosas (en valor €) se importan y exportan con EEUU y Reino Unido más que con China. Su mix de productos es diverso, sin ningún sector dominante. Destaca su exportación de productos químicos y sus importaciones de alimentación. Observando su peso en el sector **farmacia** en exclusiva (TARIC 30), su peso es significativamente menor que el de Cataluña (37% del volumen total de España).

• According to AENA Madrid air freight increased by 6% in 2014, recovering growth after three years of declines. Load levels have remained stable throughout the year, increasing toward its end.

• The top 5 airlines represent 60% of the total air freight. This is a growing trend, increasing the concentration of cargo at the airport. From the sixth airline, none represents more than 5% cargo at the airport.

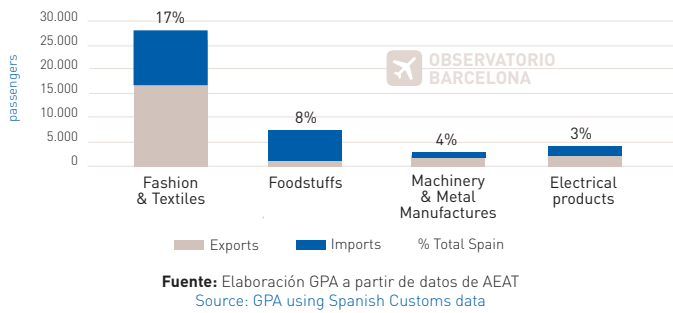
• Drop in traffic in 2012 and 2013 of 50,000 tons. In 2014 the trend has reversed. The decrease is mainly related to the drop of freight by Iberia in the last 5 years: She was down 57,000 tons per year and from 49% to 32% market share at the airport. In fact, **eliminating Iberia's total from MAD's freight, the airport wouldn't have stopped growing over the past 5 years.** The increases were due to other airlines as Iberia continues to fall in 2014. These airlines have mostly been DHL (CAGR 2010-14: 13%), Air Europa (14,5%), Emirates (+61%) and Qatar Airways (+14%). Even with its drop in traffic, **Iberia is the clear market leader well above the rest. Therefore its variations affect significantly the total traffic of Madrid.**

• MAD acts as a local hub. 28% of its air freight has not its point of O&D in Madrid but in other Spanish regions. Madrid has direct flights to all its major markets (generally with high frequencies as well) although traffic is unbalanced imports and exports. According to the AEAT many of its O&D countries are within the EU, unlike Barcelona and Zaragoza, which have a higher proportion of intercontinental destinations.

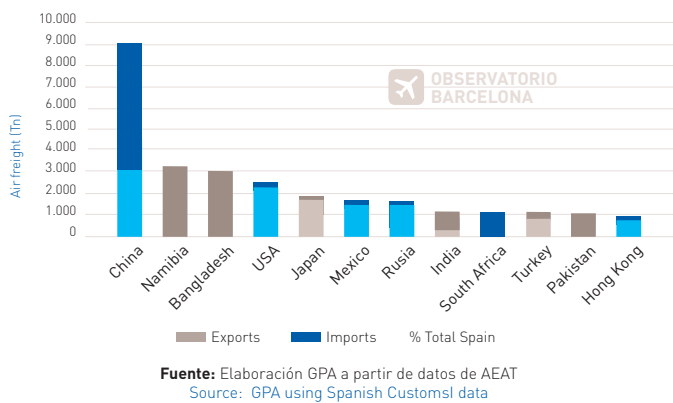
• According to the AEAT Madrid is an importer airport. Its traffic is unbalanced toward most markets it serves, but has significant volumes of bidirectional traffic as well. His most valuable (in € value) goods are imported and exported to the US and UK rather than China. Its product mix is diverse, with no dominant sector. It stresses export of chemicals and foodstuff imports. Watching their weight in the **pharmaceutical** industry exclusively (TARIC 30), its weight is significantly lower than that of Catalonia (37% of the total volume of Spain).

ZAZ AIR FREIGHT

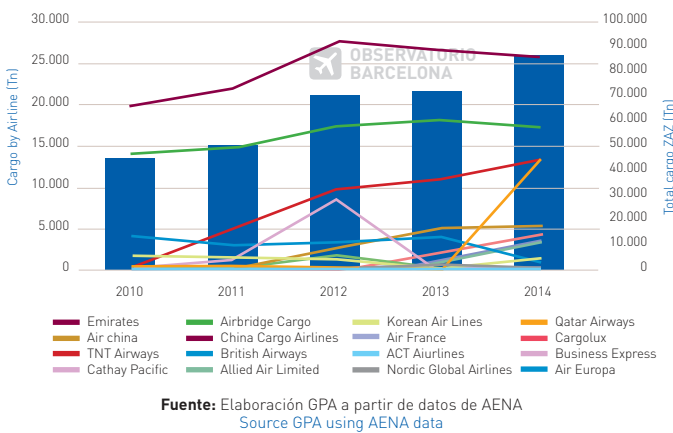
ARAGON AIR FREIGHT BY PRODUCT 2014 (weight)



ARAGON-WORLD O&D AIR FREIGHT 2014



Cargo airlines in ZAZ 2010-2014. ZAZ had doubled cargo in years. CAGR: 19%



Con la colaboración de:

- La característica principal del aeropuerto de Zaragoza es el de ejercer de base para la empresa **Inditex**, del sector textil y, en menor medida, **Caladero**, la empresa de pescado del grupo Mercadona. Por ello, la carga está muy concentrada en unos pocos destinos, y centrado en textil (66%) y alimentación (17%), sobretudo pescado (73% del total de alimentación). Las rutas las elige sobretudo Inditex (y en menor medida Caladero) para cubrir sus demandas particulares, siendo los destinos disponibles los relevantes para esta empresa y su modelo logístico.
- Los tráficos son principalmente de Medio Oriente, Asia y Rusia. Oriente Medio y Asia actúan como puntos de concentración y redistribución de carga. El tráfico aéreo de **Aragón** está desequilibrado de manera extrema hacia todos sus mercados. O son de importación o de exportación, sin término medio.

• Aragón (Zaragoza) **ha doblado su carga aérea en los últimos 5 años** (CAGR: 19%). **El tráfico se halla muy concentrado en unas pocas aerolíneas**. Hay una alta variación en las aerolíneas secundarias, mientras que los principales operadores muestran un peso estable. Qatar Airways parece unirse a los principales operadores en 2014.

• Según AENA la Carga aérea de Zaragoza crece un 20% en 2014. El año 2013 su volumen de carga se estancó (+0,7%) después de sufrir aumentos año tras año, pero en el 2014 volvió a subir. Los niveles de carga no han sido estables durante 2014, habiendo picos durante la primavera y a finales de verano.

• The main feature of Zaragoza airport is to be the main air base for **Inditex**, the textile company and, to a lesser extent, **Caladero**, the fish company of Mercadona group. Therefore, its air freight is highly concentrated in a few destinations, and focused on textiles (66%) and foodstuffs (17%), especially fish (73% of foodstuffs total). The routes are chosen by Inditex (and to a lesser extent Caladero) to cover their particular demands. The available destinations correspond to those relevant to the company and its logistic model.

• Traffics are mainly to the Middle East, Asia and Russia. The Middle East and Asia act as concentration points and redistribution enclaves. Air freight in **Aragón** is extremely unbalanced towards all its markets. They are either import or export markets, without compromise.

• Aragón (Zaragoza) **has doubled its air cargo over the past 5 years** (CAGR: 19%). **Traffic is highly concentrated in a few airlines**. There is a high variation in the secondary airlines, while the main operators show a stable weight. Qatar Airways seems to join the main operators in 2014.

• According to AENA Zaragoza air freight has grown 20% in 2014. In 2013 air freight stagnated (+ 0.7%) after suffering increases year after year, but in 2014 rose again. Load levels have not been stable during 2014, having peaks in the spring and late summer.