

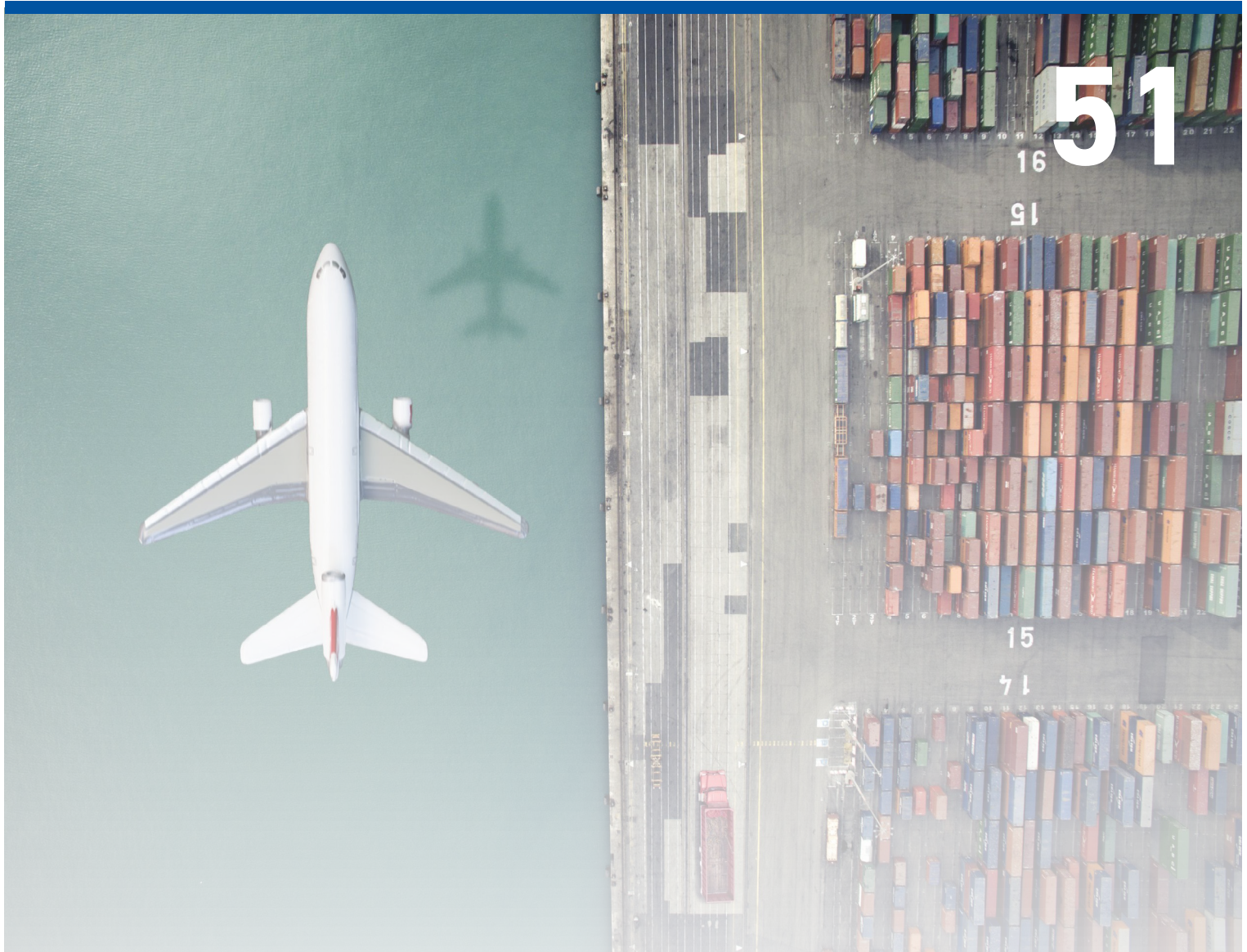
BARCELONA AIR TRAFFIC INTELLIGENCE UNIT

OBSERVATORIO DE TRÁFICO AÉREO DE BARCELONA



Special Cargo Report
2024

Informe Especial Carga
2024



Miembros de la comunidad de carga aérea de BCN 2024 / Members of BCN local cargo community 2024:



Patrocinadores: / Sponsors:



Elaborado por: / Produced by:

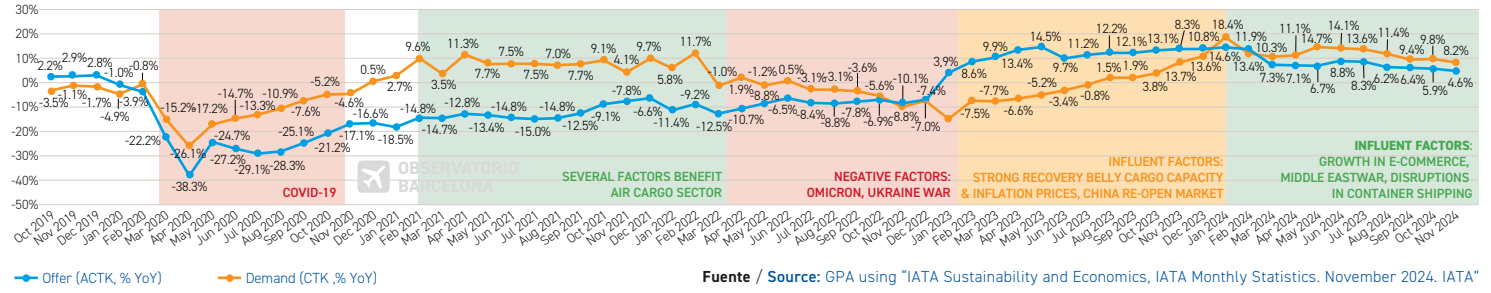


CONTEXTO INTERNACIONAL Y FACTORES CLAVE

INTERNATIONAL BACKGROUND AND KEY FACTS

AIR CARGO DEMAND MARKS THE 16TH MONTH CONSECUTIVE OF YOY GROWTH. BELLY CARGO CAPACITY RECOVERED

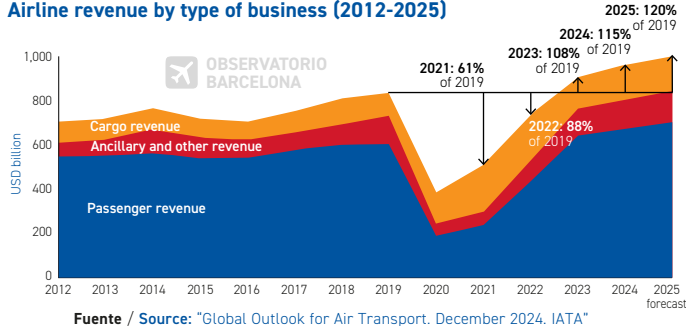
Air cargo global offer and demand evolution (monthly variation vs 2019)



- La demanda mundial de carga aérea de 2024 arrancó con un impresionante crecimiento interanual (+18,4%), registrando 20.800 millones de CTK el mes de enero. En las últimas tres décadas, solo se han observado tasas de crecimiento anual igualmente altas en un puñado de ocasiones, concretamente tras el 11 de septiembre (2002), el brote de SARS (2004), la crisis financiera mundial (2009-2010) y la pandemia de COVID-19 (2021). Este crecimiento se mantuvo a lo largo del año y es un reflejo del dinamismo del tráfico internacional que se beneficia sobre todo de la creciente demanda de comercio electrónico en los EE. UU. y Europa, especialmente con los límites de capacidad actuales en el transporte marítimo.
- El crecimiento de la capacidad de carga aérea se alineó con las tendencias de la demanda, siguiendo un ritmo estable respecto a los últimos 4 años de post-pandemia y reflejando la continua expansión de la capacidad de bodega de los aviones internacionales de pasajeros.
- Global air cargo demand for 2024 started with impressive year-on-year growth (+18.4%), reaching 20.8 billion CTKs in January. Over the past three decades, similarly high annual growth rates have only been seen on a handful of occasions, namely following 9/11 (2002), the SARS outbreak (2004), the global financial crisis (2009-2010) and the COVID-19 pandemic (2021). This growth continued throughout the year and reflects the dynamism of international traffic, which is benefiting in particular from the growing demand for e-commerce in the US and Europe, especially with the current capacity constraints in maritime transport.
- Air cargo capacity growth was aligned with demand trends, following a stable growth compared to the last 4 post-pandemic years and reflecting the continued expansion of cargo capacity on international passenger aircraft.

CARGO TRAFFIC HAS PERFORMED REMARKABLY WELL IN 2024 WITH A GROWTH RATE OF 11.8% YOY

Airline revenue by type of business (2012-2025)



- Los ingresos de las aerolíneas en 2024 superaron un +15% los ingresos globales de 2019 y se espera que crezcan hasta un +20% en 2025, en comparación con las cifras anteriores a la pandemia.
- Los ingresos procedentes de la carga aérea siguen siendo un componente vital de la combinación general de ingresos (16%). El aumento del 11,8% interanual de estos ingresos se ha visto impulsado por una caída en el precio relativo del transporte aéreo en comparación con el transporte marítimo y por los retrasos en el transporte marítimo causados por la crisis del Mar Rojo. Además, la carga aérea también se beneficia de una demanda sólida, especialmente en relación con el tráfico de comercio electrónico asiático.
- Airline revenues in 2024 exceeded +15% the global revenues of 2019 and they are expected to grow until +20% in 2025, compared to pre-pandemic figures.
- Cargo revenue remains a vital component of the overall revenue mix (16%). The increase of 11.8% YoY has been driven by a decline in the relative price of air transport compared to ocean freight and by delays in maritime transport caused by the Red Sea crisis. Moreover, cargo also benefits from robust demand, notably pertaining to Asian e-commerce traffic.

GEOPOLITICAL INSTABILITY BOOSTED THE COMPETITIVENESS OF AIR TRANSPORT OVER SEA TRANSPORT

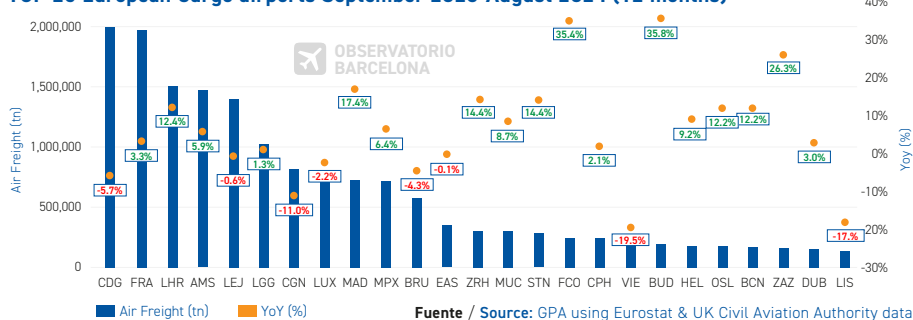
Relative price of shipping by air over maritime cargo, USD per kg, 2017-Sept 2024



- Las perturbaciones en el transporte marítimo de contenedores surgidas a fines de 2023 a causa de la inestabilidad geopolítica que afecta pasos náuticos clave, como el Canal de Suez y la ruta del Mar Rojo, ejercieron una gran presión al alza sobre las tarifas del transporte marítimo. Esta situación resultó en una fuerte caída de las tarifas relativas de carga aérea con respecto al transporte marítimo, lo que impulsó la competitividad de la carga aérea con respecto al modo marítimo.
- Disruptions in container shipping that arose in late 2023 due to geopolitical instability affecting key shipping passages such as the Suez Canal and the Red Sea route put significant upward pressure on shipping rates. This situation resulted in a sharp decline in relative air freight rates relative to sea freight, boosting the competitiveness of air freight relative to sea transport.

GROWTH TREND IN ALMOST ALL MAIN CARGO AIRPORTS. BCN MAINTAINS SIMILAR POSITION REGARDING PREVIOUS YEARS

TOP 25 European Cargo airports September 2023-August 2024 (12 months)



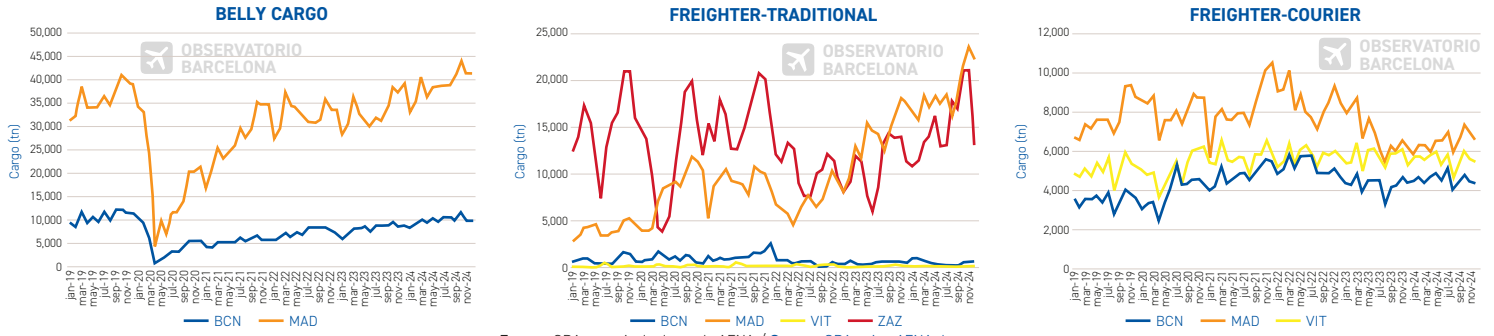
- BCN se situó en la posición 22 del ranking de aeropuertos europeos en carga, reflejando un +12,2% de crecimiento respecto al mismo periodo en el año anterior.
- A diferencia de 2023, el periodo analizado refleja una tendencia de crecimiento en 2024 en la mayoría de los grandes 'hubs', exceptuando algunos de ellos como CDG (-5,7%), LEJ (-0,6%) y CGN (-11%).
- BCN is ranked 22nd in the ranking of European airports in terms of cargo, reflecting a growth of +12.2% compared to the same period of the previous year.
- Unlike 2023, the period analyzed reflects a growth trend in most of major hubs, except for some airports such as CDG (-5.7%), LEJ (-0.6%) and CGN (-11%).

RESULTADOS, MODELOS DE NEGOCIO Y AEROLÍNEAS 2024

RESULTS, BUSINESS MODELS AND AIRLINES 2024

BCN IS THE FASTEST GROWING SPANISH AIRPORT IN BELLY CARGO AND COURIER. TRADITIONAL FREIGHTERS SHOOT UP IN MAD AND ZAZ

Evolution of Cargo business models (tons) in 3 main Spanish cargo airports (2019-2024)



Los aeropuertos de la red Aena han gestionado en 2024 un total de 1,28 millones de tn, un +18,6% más que el año anterior y un +19,7% más que en 2019. Casi un 60% de esa carga fue gestionada en MAD (766.818 tn), seguida por BCN (181.688 tn) y ZAZ (181.409 tn), que prácticamente igualan su resultado anual. Los volúmenes de BCN crecieron un +16,1% respecto a 2023, y un +2,8 % respecto a 2019. Por su parte, MAD creció un +19,2% interanual y un +36,9% respecto a 2019. El aeropuerto de ZAZ es el que creció más en 2024 (+39,7%). La **mercancía transportada en aviones de pasajeros** ('belly cargo') ha seguido una tendencia de recuperación tanto en BCN como en MAD en periodo postpandemia. Concretamente, en 2024 BCN creció +20,4% interanual, mientras que MAD obtuvo un +16,6%. Poniendo el foco en la mercancía transportada en **cargueros tradicionales (no Courier)**, MAD y ZAZ obtuvieron importantes crecimientos en 2024 (+34,5% y +39,7%, respectivamente), mientras que BCN sólo pudo crecer un +1,4%. Finalmente, analizando la carga aérea que manejan los operadores **Courier o Exprés** (DHL, UPS, FedEx y Amazon), los 3 aeropuertos líderes en este tipo de carga han seguido patrones similares en los últimos meses.

In 2024, Aena's airports handled a total of 1.28 million tons, +18.6% more than the previous year and +19.7% more than in 2019. Almost 60% of this cargo was handled in MAD (766,818 tons), followed by BCN (181,688 tons) and ZAZ (181,409 tons), which practically matched their annual result. BCN volumes grew by +16.1% compared to 2023, and by +2.8% compared to 2019. MAD grew by +19.2% YoY and +36.9% compared to 2019. Finally, ZAZ airport is the one that grew the most in 2024 (+39.7%). **Belly cargo** has followed a recovery trend in both BCN and MAD in the post-pandemic period. Specifically, in 2024 BCN grew +20.4% YoY, while MAD obtained +16.6% YoY. Focusing on cargo transported on **traditional freighters** (non-courier), MAD and ZAZ obtained significant growth in 2024 (+34.5% and +39.7%, respectively), while BCN could only grow by +1.4% YoY. Finally, regarding **Courier or Express** cargo (DHL, UPS, FedEx and Amazon), the 3 leading airports in this type of cargo have followed similar patterns in recent months.

En los últimos años, BCN ha ido ganando cuota de carga en bodegas de aviones de pasajeros, a medida que se han ido recuperando los vuelos de largo radio. Analizando la evolución desde 2020, el reparto actual (2024) está tendiendo a parecerse al reparto de 2019, donde la carga aérea en cargueros tradicionales tenía un peso relativamente bajo (entre un 4%-6% del total). El comportamiento de MAD ha sido diferente. A partir de la pandemia, los cargueros tradicionales cobraron mayor protagonismo, pese a que en los años posteriores (2021-2022) perdieron algo de fuerza a medida que se recuperaba capacidad 'belly' de largo radio. En 2023 y 2024 han vuelto a crecer en importancia en el aeropuerto, alcanzando más del 29% de cuota en 2024.

In recent years, belly cargo has been gaining share in BCN, as long-haul flights have been recovering. Analyzing the evolution since 2020, the current distribution (2024) is tending to resemble the distribution of 2019, where traditional freighters had a relatively low weight (4%-6% of share). MAD's behavior in recent years has been different. Since the pandemic, traditional freighters gained greater prominence, although in 2021-2022 period they lost some share, as long-haul 'belly' capacity was recovered. In 2023-2024 period they have again grown in importance at the airport, reaching more than 29% of the share in 2024.

Qatar Airways se posicionó como líder del ranking en el aeropuerto de Barcelona (BCN), reemplazando a DHL y marcando un retorno a las tendencias previas a la pandemia. La aerolínea ocupa el 12% de la cuota de mercado, seguida de DHL con un 11% y Turkish Airlines con un 8%.

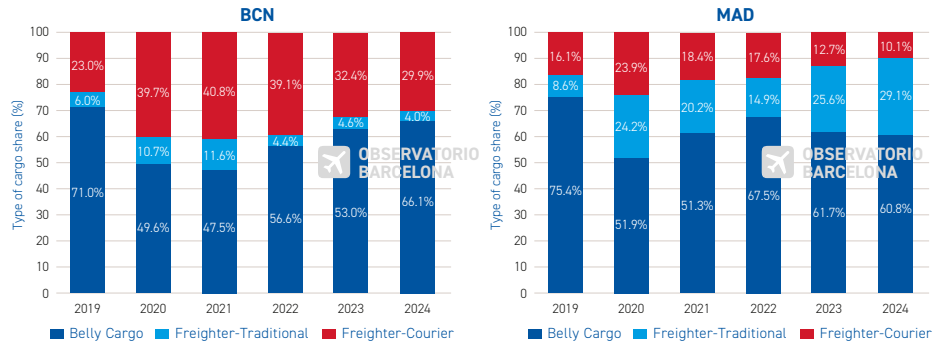
Qatar Airways ranked as the leader at Barcelona Airport (BCN), replacing DHL and coming back to pre-pandemic trends. The airline holds 12% of the market share, followed by DHL (11%) and Turkish Airlines (8%).

La recuperación de la conectividad intercontinental perdida durante la pandemia comenzó a evidenciarse en 2022 y se ha consolidado en 2024. Este año, la mayor parte de la carga aérea en el aeropuerto de Barcelona (BCN) ha sido transportada mediante vuelos de largo radio. Desde 2022, se han reactivado rutas clave de largo radio esenciales para el transporte de carga aérea. Inicialmente, se recuperaron rutas hacia América, como Nueva York, Miami y Bogotá. Entre 2023 y 2024, se han reestablecido y abierto nuevas rutas hacia Asia, incluyendo destinos como Seúl, Pekín, Shanghai y Hong Kong.

The recovery of intercontinental connectivity lost during the pandemic began to take shape in 2022 and has solidified in 2024. This year, most of the air cargo at Barcelona Airport (BCN) has been transported on long-haul flights. Since 2022, key long-haul routes essential for air cargo have been restored. Initially, routes to the Americas, such as New York, Miami, and Bogotá, were reactivated. Between 2023 and 2024, new routes to Asia have been opened or reestablished, including destinations like Seoul, Beijing, Shanghai, Shenzhen, and Hong Kong.

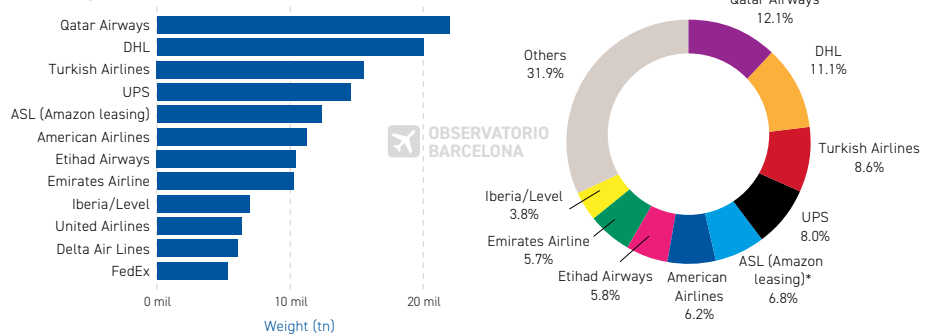
BCN TENDS TOWARDS 2019 DISTRIBUTION, WHILE MAD CHANGES ITS PATTERN

Evolution of cargo business models share (%) in BCN and MAD (2019-2024)



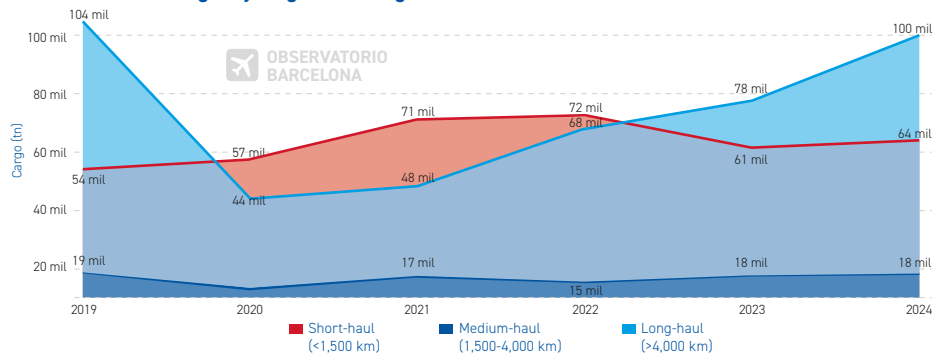
QATAR AIRWAYS LEADS THE RANKING OF FREIGHT AIRLINES IN BCN

BCN freight airlines market share 2024



THE CARGO IN LONG-HAUL FLIGHTS GROWS AS INTERCONTINENTAL PASSENGER ROUTES RECOVER

Evolution of BCN freight by length of the flight

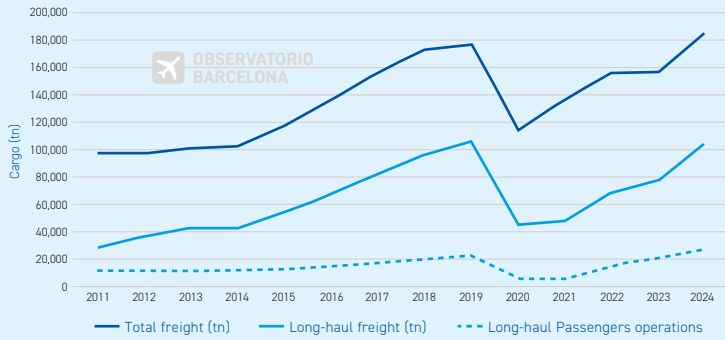


EL IMPACTO DE LA CONECTIVIDAD DE LARGO RADIO EN LA CARGA AÉREA

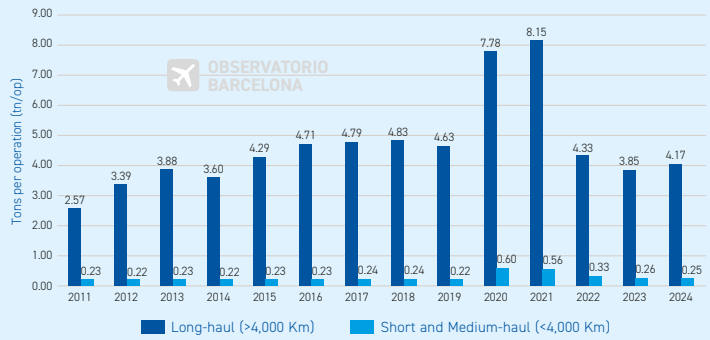
THE IMPACT OF LONG-HAUL CONNECTIVITY ON AIR CARGO

THERE IS AN IMPORTANT CORRELATION BETWEEN PASSENGER LONG-HAUL OPERATIONS AND VOLUME OF FREIGHT MANAGED IN BCN

Evolution of long-haul passenger operations vs Air freight in BCN (2011-2024)



Tons per Operation ratio (tn/op) evolution in BCN (2011-2024)



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

• El gráfico superior izquierda muestra la evolución de la carga aérea total gestionada en BCN y el volumen de operaciones de largo radio de pasajeros. Las curvas de evolución siguen líneas paralelas, mostrando una importante correlación entre ambos indicadores, y por tanto destacando la importancia de las operaciones de largo radio de pasajeros y la carga en el aeropuerto.

• El gráfico superior derecha muestra la evolución de la ratio toneladas por operación (tn/op) en BCN. Se puede observar cómo, a pesar de incrementar operaciones de largo radio (como se ha visto en el gráfico izquierdo), este indicador se mantiene constante o incluso crece en determinados periodos. Por tanto, se observa que a medida que se **incrementa la oferta de largo radio** (más operaciones), **la demanda se estimula** (la ratio se mantiene).

• The top left graph shows the evolution of total air cargo handled in BCN and the volume of long-haul passenger operations. The evolution curves follow parallel lines, showing a significant correlation between both indicators, and therefore highlighting the importance of long-haul passenger operations and cargo at the airport.

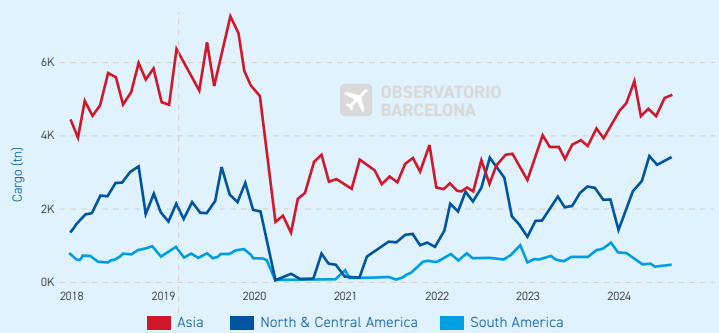
• The top right graph shows the evolution of the tons per operation (tn/op) ratio in BCN. It can be seen how, despite increasing long-haul operations (as seen in the left graph), this indicator remains constant or even grows in certain periods. Therefore, it can be seen that as **long-haul offer increases** (more operations), **demand is stimulated** (the ratio remains the same).

BCN monthly long-haul passenger operations by continent (2018-2024)



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

BCN monthly long-haul freight managed by continent (2018-2024)

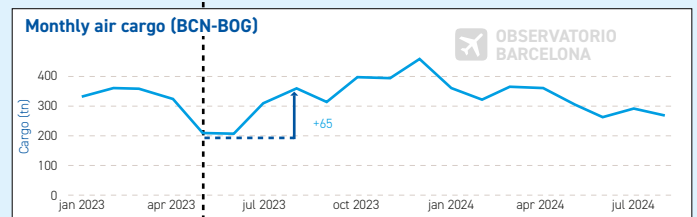
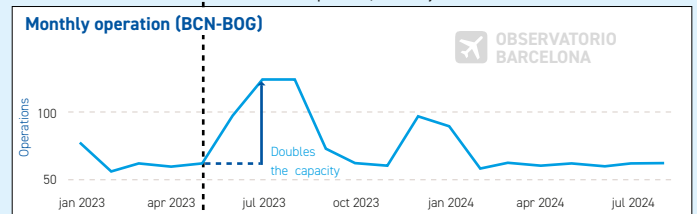


• Realizando un ejercicio similar por regiones, también se observa cómo a medida que se han incrementado las operaciones de largo radio de pasajeros hacia Asia, Norteamérica y Sudamérica en los últimos años, los volúmenes de carga hacia/desde estas regiones también se incrementan. Cabe destacar los ciclos estacionales de oferta a Norteamérica, que tienen un impacto en los volúmenes de carga exportada hacia esta región.

• Performing a similar exercise by region, it can also be seen that as long-haul passenger operations to Asia, North America and South America have increased in recent years, cargo volumes to/from these regions have also increased. It is worth highlighting the seasonal operations to North America, which have an impact on the volumes of cargo exported to this region.

Example 1: Demand stimulation BCN-BOG (Bogota) Route

● The 62 operations/month from may-23 increase to 124 operations/month in jul. 23



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

• Durante el periodo julio-agosto 2023, Avianca dobló su oferta, pasando a x2 vuelos diarios (antes de ese periodo operaba x1 diario). La carga aérea creció un **+65%** durante esos meses en esa ruta.

• During the period July-August 2023, Avianca doubled its offer to x2 daily flights (before that period it operated x1 daily). Air cargo grew by **+65%** during those months on that route.

NOTA EXPLICATIVA

• Los siguientes gráficos tienen como objetivo mostrar el impacto directo que han tenido los incrementos de oferta (frecuencias diarias) en algunas rutas de largo radio, sobre los volúmenes de carga aérea que se manejan en dicha ruta.

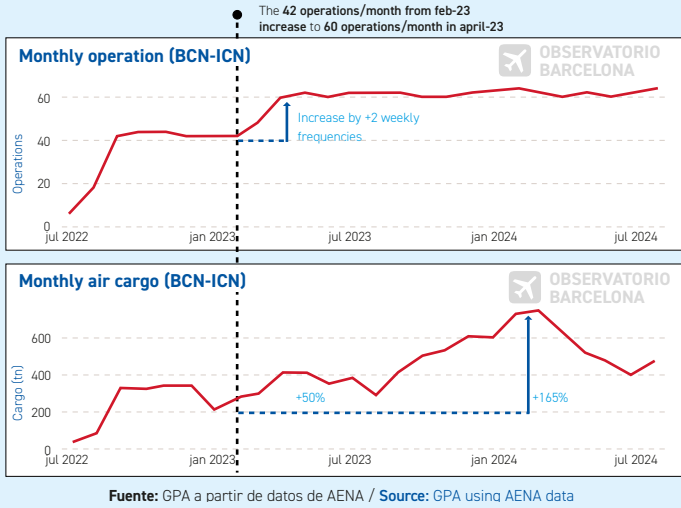
• Asimismo, también se muestran ejemplos relacionados con el cambio del modelo de aeronave, que también tiene impacto sobre la actividad de carga aérea.

EXPLANATORY NOTE

• The following graphs aim to show the direct impact that increases in supply (daily frequencies) on some long-haul routes have had on the volumes of air cargo handled on said route.

• Likewise, examples related to the change in the aircraft model are also shown, which also has an impact on air cargo activity.

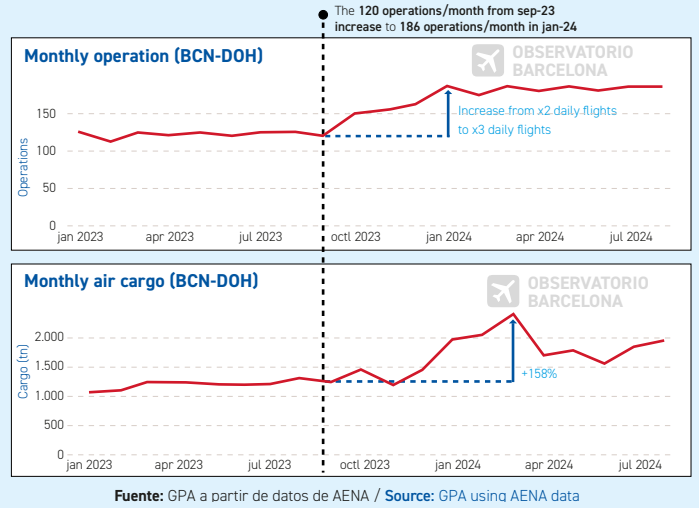
Example 2: Demand stimulation BCN-ICN (Seoul) Route



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

- En Feb-23, las x5 frecuencias semanales de Korean Air y Asiana pasaron a x7 frecuencias semanales en abril-23. En ese periodo, la carga aérea creció un **+50%** en esa ruta. Se mantuvo la tendencia de crecimiento, llegando a **+165%** en Feb-24.
- In Feb-23, Korean Air & Asiana's x5 weekly frequencies increased to x7 weekly frequencies in Apr-23. In that period, air cargo grew by **+50%**. The growth trend continued until **+165%** in Feb-24.

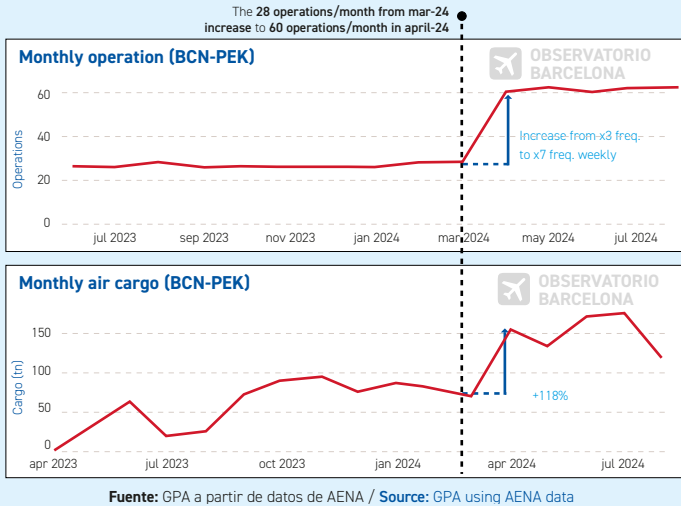
Example 3: Demand stimulation BCN-DOH (Doha) Route



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

- En el periodo sept-23 hasta ene-24, la oferta de Qatar Airways se incrementa, pasando de x2 vuelos diarios a x3 vuelos diarios. En ese periodo, la carga aérea crece un **+58%** en esa ruta.
- In the period Sept-23 to Jan-24, Qatar Airways' offer increased from x2 daily flights to x3 daily flights. In this period, air cargo grew by **+58%** on this route.

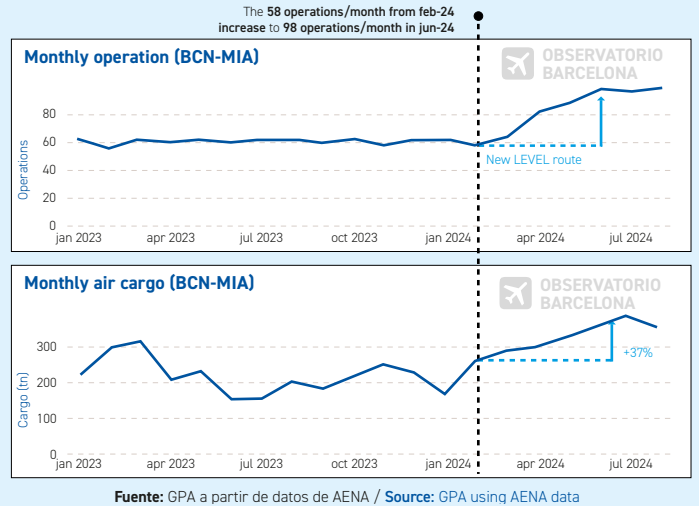
Example 4: Demand stimulation BCN-PEK (Beijing) Route



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

- En abril-24, Air China incrementó a x7 frecuencias semanales (anteriormente operaba x3 semanales). En ese periodo, la carga aérea creció un **+118%** en esa ruta.
- In April-24, Air China increased to x7 weekly frequencies (previously it operated x3 weekly frequencies). In that period, air cargo grew by **+118%** on that route.

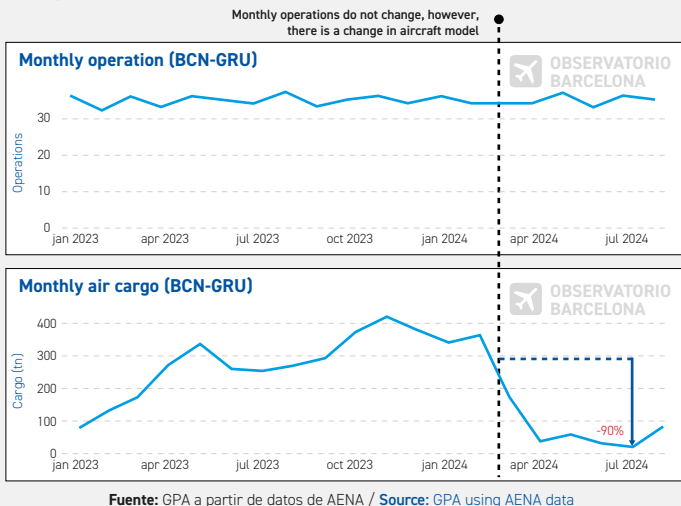
Example 5: Demand stimulation BCN-MIA (Miami) Route



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

- En marzo-24, LEVEL se incorpora a la ruta (ya operada por American), incrementando la oferta total a ese destino hasta las x11 frec. semanales entre ambas compañías. En ese periodo, la carga aérea crece un **+37%** en esa ruta.
- In March-24, LEVEL joins the route (already operated by American), increasing the total offer to that destination to x11 weekly freq. between both airlines. Air cargo grew by **+37%**.

Example 6: Aircraft influence on BCN-GRU (Sao Paulo) Route



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

- Hasta marzo-24, LATAM operó la ruta íntegramente con Boeing 777. Desde abril-24 hasta junio-24, LATAM comenzó a sustituir algunas operaciones por Boeing 787, observando en ese periodo un descenso en la carga.
- De julio-24 a sept-24, la ruta es operada íntegramente por Boeing 787. La carga mensual desciende en un **-90%** debido al cambio de avión.
- Until March-24, LATAM operated the route entirely with Boeing 777s. From April-24 to June-24, LATAM begins to replace some operations with Boeing 787s, observing a decrease in cargo during this period.
- From July-24 to September-24, the route is operated entirely by Boeing 787s. Monthly cargo decreases by **-90%** on this route due to the change of aircraft.

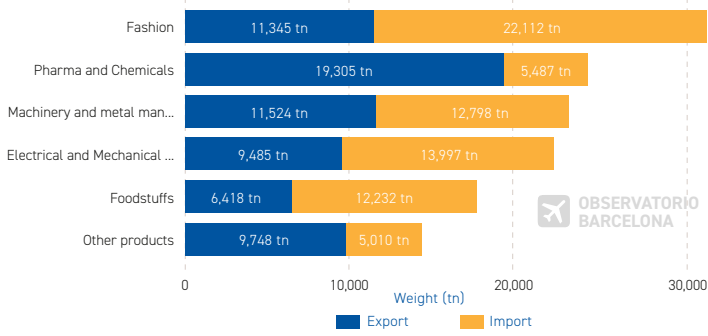
Features	Boeing 777-300 ER	Boeing 787-9
Capacity	25 tons	11 tons
Belly hold	Up to 44 containers (LD-3)	Up to 28 containers (LD-3)
Bulk cargo (max. capacity)	4,082 kg (In addition, the 777's wider fuselage allows for the loading of larger pieces in certain cases)	2,735 kg
Overall conclusions	The 777 was originally designed as a larger capacity aircraft, ideal for both premium passenger and cargo markets. As such, its design prioritized large cargo holds and greater cargo capacity.	The 787 was conceived with a focus on efficiency and fuel consumption, sacrificing some capacity in favor of lower operating costs.

CATALUÑA: ANÁLISIS POR SECTOR 2024

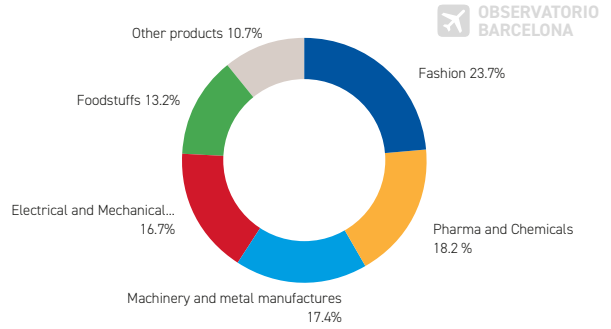
CATALONIA: ANALYSIS BY SECTOR 2024

FASHION ONCE AGAIN LEADS AIR CARGO IN CATALONIA, THANKS TO ITS HUGE GROWTH IN IMPORTS

Products transported by air from/to Catalonia (tn, Jan-Oct 2024)



Market share (% , Jan-Oct 2024)



Fuente: GPA a partir de datos de AEAT / Source: GPA using Spanish Tax Agency

• Según datos de la Agencia Tributaria, durante el periodo Ene-Oct 2024, las **exportaciones** por vía aérea desde Cataluña aumentaron un **+31,8%** respecto al año 2023. Las **importaciones** aéreas se incrementaron de forma más moderada, alcanzando el **+2,6%** interanual. En su conjunto, la carga aérea con origen o destino Cataluña obtuvo un crecimiento del **+15,0%** en el citado periodo.

• El **sector moda vuelve a la 1ª posición** en cuanto a tipologías de carga (23,7% de cuota), gracias al importante crecimiento de la importación (+57,0% YoY). Le sigue el sector **farmacéutico y químico** (18,2% de cuota), gracias al importante crecimiento en exportaciones (+31,2% YoY), y a pesar de su retroceso en importación (-20,9% YoY).

• En 2024, **se ha balanceado más la exportación e importación aérea**, resultando en un 49% la exportación y un 51% la importación. Por su parte, analizando el mismo periodo del año anterior, esos indicadores quedaron algo más descompensados (42% y 58%, respectivamente).

• According to Spanish Tax Agency, during the period Jan-Oct 2024, air **exports** from Catalonia increased by **+31.8%** compared to 2023. Air **imports** increased moderately, reaching **+2.6%** year-on-year. Overall, air cargo with origin or destination Catalonia grew by **+15.0%** in this period.

• The **fashion sector returns to 1st position** in terms of product types (23.7% share), thanks to the significant growth in imports (+57.0% YoY). It is followed by the **pharmaceutical and chemical sector** (18.2% share), thanks to the important growth in exports (+31.2% YoY), and despite its decline in imports (-20.9% YoY).

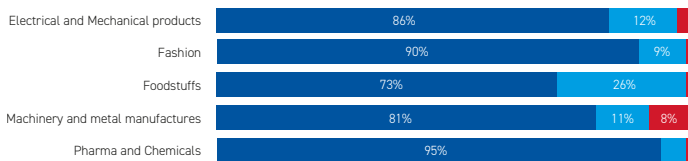
• In 2024, **air exports and imports have been more balanced**, resulting in 49% exports and 51% imports. Analyzing the same period of the previous year, these indicators were somewhat more unbalanced (42% and 58%, respectively).

Main changes in Catalan air freight (2024 vs 2023)

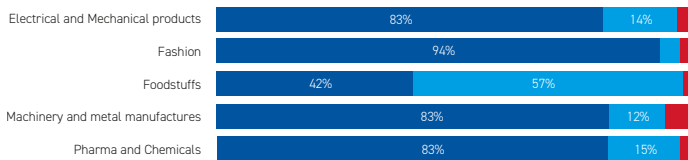
Way	Product	Jan-Oct 2023 (tn)	Jan-Oct 2024 (tn)	YoY (%)
Export	Fashion	10,326	11,345	+9.9
	Pharma & Chemicals	14,711	19,305	+31.2
	Machinery & Metal manufactures	7,618	11,524	+51.3
	Electrical & Mechanical	9,520	9,485	-0.4
	Foodstuffs	4,473	6,418	+43.5
	Other products	4,810	9,748	+102.6
	Subtotal Export	51,458	67,824	+31.8
Import	Fashion	14,087	22,112	+57.0
	Pharma & Chemicals	6,933	5,487	-20.9
	Machinery & Metal manufactures	15,145	12,798	-15.5
	Electrical & Mechanical	19,780	13,997	-29.2
	Foodstuffs	10,786	12,232	+13.4
	Other products	3,073	5,010	+63.0
	Subtotal Import	69,803	71,636	+2.6
TOTAL Catalan Air Freight (tn):		121,261	139,460	+15.0

81% OF AIR FREIGHT WITH ORIGIN/DESTINATION CATALONIA IS MANAGED THROUGH BARCELONA PROVINCE CUSTOMS, FOLLOWED BY MADRID CUSTOMS (14%)

Spanish Customs used by Catalan Air EXPORTS (Jan-Oct 2024)



Spanish Customs used by Catalan Air IMPORTS (Jan-Oct 2024)

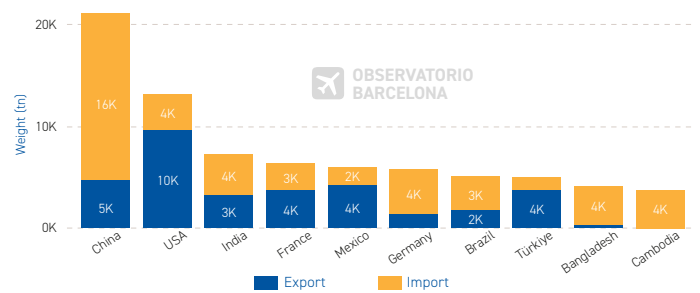


Fuente: GPA a partir de datos de AEAT / Source: GPA using Spanish Tax Agency

• La mayor parte de productos por vía aérea que tienen como origen o destino Cataluña, llegan o salen a través de aduanas de la región (más del 81% por la provincia de Barcelona). La Comunidad de Madrid es la 2ª región (a nivel aduanero) por el cual salen o entran los productos catalanes por vía aérea. Cabe señalar que, del total de **productos alimenticios** exportados por Cataluña por vía aérea, el **26%** utilizan las aduanas de Madrid. Analizando el flujo de importación, este indicador se incrementa hasta el **57%**. Por tanto, se deduce que la mayor parte de estos productos utiliza el 'hub' de Madrid-Barajas como puerta de entrada.

• Most of the air freight products with origin/destination Catalonia arrive or leave through customs in the region (more than 81% through the province of Barcelona). Madrid is the 2nd region (in terms of customs) through which Catalan products leave or enter by air. Regarding foodstuffs exported by Catalonia by air, **26%** use Madrid customs. Analyzing the import flow, this indicator increases up to **57%**. It can be deduced that most of these products use the Madrid-Barajas hub as a gateway.

THE DIFFERENCES IN CARGO VOLUME WITH 1st (CHINA) AND 2nd MARKET (USA) BECOME MORE PRONOUNCED



Fuente: GPA a partir de datos de AEAT / Source: GPA using Spanish Tax Agency

• El principal país de origen-destino de las mercancías por vía aérea desde/hacia Cataluña continúa siendo **China** (21K tn), seguido por **Estados Unidos** (13K tn) e India (7K tn).

• En 2024 se **han aumentado las diferencias** entre China y Estados Unidos, gracias al crecimiento del gigante asiático (+17,9% YoY) en contraposición al retroceso del mercado estadounidense (-17,5% YoY).

• The main market of origin/destination Catalan air freight continues to be China (21K tn), followed by the **United States** (13K tn) and **India** (7K tn).

• In 2024, the differences between China and the United States have increased, thanks to the growth of the Asian giant (+17.9% YoY) in contrast to the decline of the US market (-17.5% YoY).