

# BARCELONA AIR TRAFFIC INTELLIGENCE UNIT

# OBSERVATORIO DE TRÁFICO AÉREO DE BARCELONA

Report Summer 2024

Informe Verano 2024



# 49



Patrocinadores: / Sponsors:



Elaborado Julio 2024 por:

Produced July 2024 by:



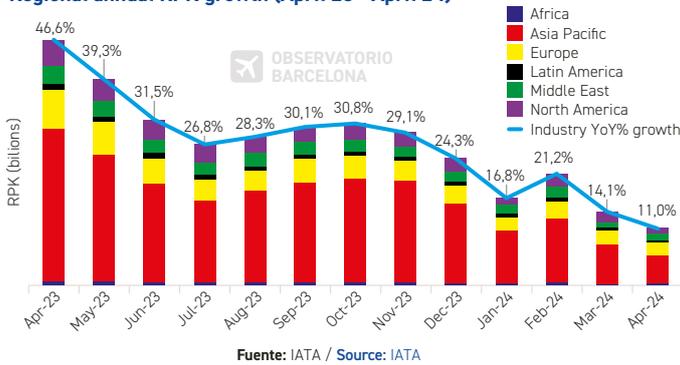
ALIGN THE  
WORLD TO  
YOUR INTERESTS

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

# ANÁLISIS DEL MERCADO MUNDIAL Y EUROPEO 2024

## WORLDWIDE AND EUROPEAN MARKET 2024 ANALYSIS

IN THE PERIOD APRIL 2023-APRIL 2024, A NOTABLE SLOWDOWN IN INTERANNUAL GROWTH HAPPENS IN ALL WORLD REGIONS  
**Regional annual RPK growth (April 23 - April 24)**



- El primer gráfico muestra el crecimiento interanual de la industria de la aviación (en términos de RPK-Revenue Passenger Kilometers) destacando las contribuciones de diferentes regiones: África, Asia-Pacífico, Europa, América Latina, Medio Oriente y América del Norte. Durante el citado periodo, se observa una disminución significativa en la tasa de crecimiento, que cae del 46.6% en abril de 2023 al 11.0% en abril de 2024.

- Asia-Pacífico y América del Norte son las regiones que más contribuyen al crecimiento, mientras que Europa, América Latina, Medio Oriente y África tienen participaciones menores y más constantes. Este descenso progresivo sugiere una desaceleración general en la industria de la aviación comercial, con una estabilización temporal alrededor del 30% de crecimiento durante el tercer trimestre de 2023 antes de continuar su declive.

- The first graph shows the year-over-year growth of the aviation industry (in terms of RPK-Revenue Passenger Kilometers), highlighting the contributions from different regions: Africa, Asia-Pacific, Europe, Latin America, the Middle East, and North America. During this period, there is a significant decrease in the growth rate, falling from 46.6% in April 2023 to 11.0% in April 2024.

- Asia-Pacific and North America are the regions that contribute the most to the growth, while Europe, Latin America, the Middle East, and Africa have smaller and more consistent shares. This progressive decline suggests a general slowdown in the commercial aviation industry, with a temporary stabilization around 30% growth during the third quarter of 2023 before continuing its decline.

**BOEING REDUCES ORDERS DUE TO QUALITY AND SAFETY ISSUES WHILE AIRBUS EXPECTS MORE THAN 800 ORDERS IN 2024**

**Boeing & Airbus aircraft orders and deliveries (January 2024 - April 2024)**

Boeing & Airbus: 2024 Orders & Deliveries Through 30 Apr.						
Deliveries	Airbus	A220	A320	A330	A350	TOTAL
	Airbus	15	167	8	13	203
Boeing	737	767	777	787	TOTAL	
Boeing	83	5	2	17	107	
Net Orders	Airbus	A220	A320	A330	A350	TOTAL
	Airbus	0	147	3	72	222
Boeing	737	767	777	787	TOTAL	
Boeing	67	0	27	6	100	

- Las órdenes de aviones en abril de 2024 cayeron a menos de una cuarta parte comparado con el mismo mes del año anterior debido a la incertidumbre económica global y los problemas en la cadena de suministro. Este descenso significativo refleja una desaceleración en la demanda de nuevos aviones en comparación con el periodo postpandemia, cuando las aerolíneas estaban más activas en renovar y expandir sus flotas. En los primeros cuatro meses del 2024, tanto Airbus como Boeing recibieron más de 30 pedidos menos respecto al mismo periodo del 2023. En abril, los pedidos y las entregas se mantuvieron relativamente estables.

- El ratio book-to-bill de Boeing en lo que va de año, que es el número de nuevos pedidos netos dividido por las entregas, se sitúa en 0,93, mientras que el ratio de Airbus es ligeramente superior, 1,09. El año pasado, el ratio book-to-bill de Boeing fue de 2,49, y el de Airbus fue aún mayor, de 2,85. Esto indica que ambas empresas recibieron más de 2 nuevos pedidos en firme por cada avión entregado.

- Aircraft orders in April 2024 fell to less than a quarter compared to the same month last year due to the global economic uncertainty and supply chain issues. This significant decline reflects a slowdown in demand for new aircraft compared to the post-pandemic period, when airlines were more active in renewing and expanding their fleets. In the first four 2024, both Airbus and Boeing received more than 30 fewer orders compared to the same period in 2023. In April, orders and deliveries remained relatively steady.

- Boeing's year-to-date book-to-bill ratio, which is the number of net new orders divided by deliveries, stands at 0.93, while Airbus's ratio is slightly higher at 1.09. Last year, Boeing's book-to-bill ratio was 2.49, and Airbus's was even higher at 2.85. This indicates that both companies received more than two new firm orders for every aircraft delivered.

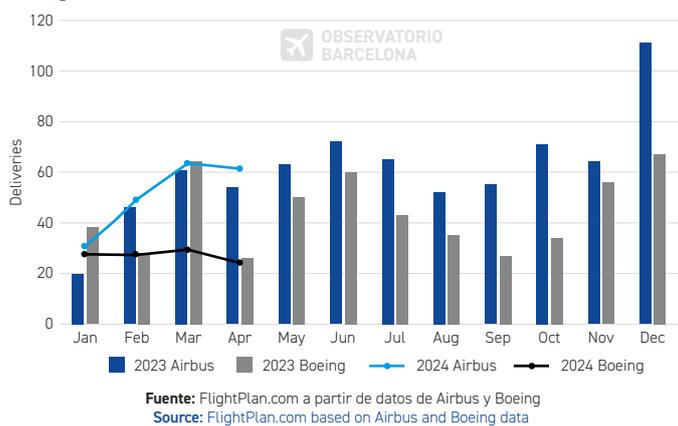
- BCN continúa en la 7ª posición en el ranking de aeropuertos europeos con más pasajeros, con un crecimiento del +7,3% respecto al año anterior, debido al aumento de frecuencias en gran parte de las rutas. Cabe destacar que BCN ha sido el segundo aeropuerto europeo en demanda de tráfico origen-destino (O&D), solo por detrás de Londres - Heathrow.

- A nivel de tráfico en conexión (pasajeros que hacen escala en el aeropuerto), BCN alcanza el 10% respecto al total de pasajeros gestionados por la infraestructura. Los grandes 'hubs' europeos, presentan cifras muy superiores en términos de pasajero en conexión (entre el 45% y 65% del total).

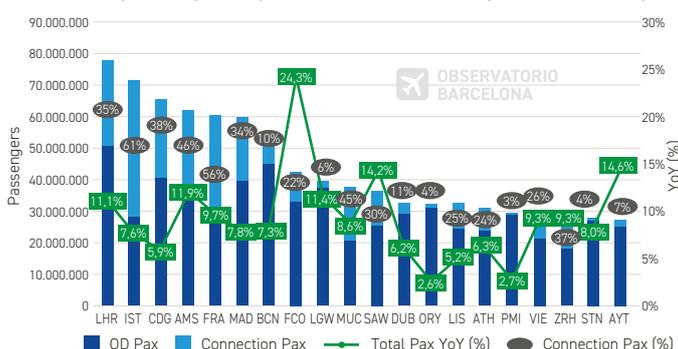
- BCN continues in 7th position in the ranking of European airports by total volume of passengers, with +7.3% YoY growth due to the increase in frequencies on most of the routes. It should be noted that BCN has been the second European airport in Origin-Destination (O&D) demand, only behind London - Heathrow.

- In terms of connecting passengers (using BCN as connecting hub), BCN reaches 10% of the total passengers managed by the infrastructure. The large European hubs present much higher figures in terms of connecting passengers (between 45% and 65% of the total).

**Boeing & Airbus aircraft and deliveries (2023-2024)**



**BARCELONA MAINTAINS 7TH PLACE IN EUROPE IN TOTAL TRAFFIC**  
**TOP-20 European airports by total traffic (12 months period Jun23-May24)**

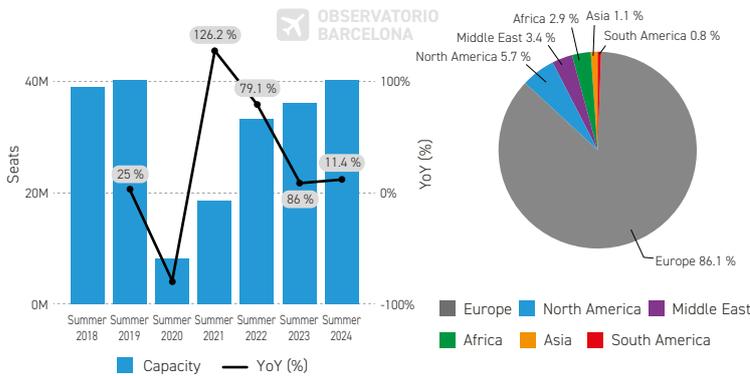


# ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DEL AEROPUERTO DE BARCELONA

## SITUATION ANALYSIS OF BARCELONA AIRPORT

### BARCELONA RECOVERS ITS SUMMER PRE-PANDEMIC CAPACITY

Summer season offer evolution (left); Summer 2024 offer share by continent (right)



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

- La capacidad para el verano de 2024 en BCN iguala la de 2019, mostrando una completa recuperación del impacto de la pandemia.
- El 86,1% de la capacidad para el verano de 2024 está destinada a vuelos dentro de Europa. Esto refleja la importancia del tráfico intraeuropeo.
- La recuperación ha sido constante desde 2021, con incrementos significativos año tras año.
- Los mercados intercontinentales, pese a ofrecer cifras inferiores al europeo, presentan cifras de oferta significativas, especialmente la región norteamericana, con un 5,7% de cuota respecto al total de oferta.
- The capacity for the summer of 2024 in BCN reaches 2019 figures, showing a complete recovery.
- 86.1% of the capacity for summer 2024 is European, showing the importance of intra-European traffic for BCN.
- The recovery has been constant since 2021, with significant increases year after year.
- The intercontinental markets, despite offering lower figures than the European one, present significant offer share, especially the North American region, with a 5.7% share.

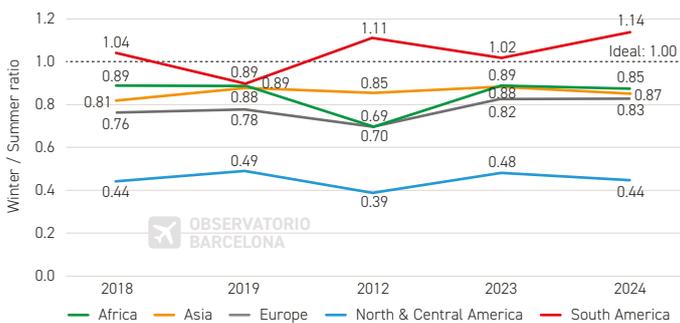
### BARCELONA OBTAINS NEW OPERATORS ON EXISTING ROUTES AND MORE FREQUENCIES FROM ESTABLISHED CARRIERS

Main changes on some intercontinental routes (2024 vs 2023)

Destination	Airline	Seats 2024	2024 vs 2023	Weekly freq (Summer 2024)	Weekly freq (Summer 2023)	Comments
JFK (New York)	American Airlines	130,084	-34.2%	7	7	Reduction of one aircraft due to lack of fleet. Stops operating in winter
SFO (San Francisco)	United Airlines	861,112	NEW	7	0	New operator for this route.
MIA (Miami)	Level	78,336	NEW	4	0	New operator for this route.
DFW (Dallas)	American Airlines	73,902	NEW	7	0	New route.
XPL (Palmerola)	Iberojet	10,800	NEW	1	0	New winter route from oct-24 to mar-25 after pandemic.
YUL (Montreal)	Air Canada	208,606	103.3%	7	5	Duplicate the offer vs. Previous year
HAV (Havana)	Iberojet	-	-100%	-	-	Air route loss
HKG (Hong Kong)	Cathay Pacific	31,920	NEW	3	0	Recovery of the air route
ICN (Seoul)	T'Way Air + Air Premia	10,149	NEW	3	0	New operators for this route.
SZX (Shenzhen)	Shenzhen Airlines	87,159	291.8%	3	2	One additional weekly frequency compared to Q4-2023
PEK (Beijing)	Air China	190,536	254.7%	7	3	From 3 weekly frequencies in 2023 to daily flight in 2024
RUH (Riyadh)	Saudia	14,534	NEW	2	0	Recovery of the air route
TLV (Tel Aviv)	Israir Airlines	9,400	NEW	1	0	Recovery of the air route
TLV (Tel Aviv)	Wizz Air + Tus Airways + SmartWings + Neos	-	-100%	0	2	Air route loss
TLV (Tel Aviv)	Vueling	48,174	-51.5%	4	6	Frequency loss and operational disruption due to conflict
KWI (Kuwait)	Kuwait Airways	49,900	589.6%	3	0	It started to operate in October 2023 and maintains the 3 weekly flights during 2024
ADB (Izmir)	SunExpress	38,556	142.9%	3	2	One additional weekly frequency compared to summer 2023
GYD (Baku)	Azerbaijan Airlines	36,060	106.5%	3	2	One additional weekly frequency compared to summer 2023
TNG (Tanger)	Ryanair	46,654	NEW	3	0	New operator for this route.
RBA (Rabat)	Air Arabia Maroc	36,540	NEW	3	0	New operator for this route.
ORN (Oran)	Vueling	56,436	391.4%	3	0	It started to operate in October 2023 (2 weekly freq.) and improves to 3 weekly freq. during 2024.
DSS (Dakar)	Vueling	10,216	-79.5%	0	2	Operated only until feb-2024. Without offer in summer 2024

### FOR BCN, NORTH AMERICA IS HISTORICALLY THE REGION WITH THE GREATEST DIFFERENCES BETWEEN WINTER AND SUMMER IN TERMS OF OFFER

BCN seasonality analysis offer evolution by continent (Winter/Summer ratio)



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

- Europa, África y Asia son los continentes que presentan una oferta menor estacionalizada, y por tanto obtienen valores por encima del 0,8 en cuanto al ratio invierno/verano. Al estar por debajo de 1,0, ofrecen una mejor oferta estival que hibernal.
- Por su parte, la región sudamericana presenta un valor de 1,14 en 2024, ofreciendo una mejor oferta en temporada de invierno que en la de verano. Este hecho es normal, puesto que la temporada alta hacia esa región son los meses de diciembre, enero y febrero.
- Norteamérica es la región con una oferta más estacional, ya que obtiene valores por debajo del 0,5 (valor con cierta estabilidad en los últimos años).
- Europe, Africa and Asia are the continents that present a lower seasonal offer, and therefore obtain values above 0.8 in terms of the winter/summer ratio. Being below 1.0, they offer a better summer offer than winter.
- South American region presents a value of 1.14 in 2024, offering a better winter offer than in the summer season. This fact is normal, since the high season for that region is in the months of December, January and February.
- North America is the most seasonal region in terms of offer, since it obtains values below 0.5 (stable value in past years).

NOTA METODOLÓGICA: La ratio invierno/verano se calcula como el resultado de dividir el promedio mensual de asientos en temporada de invierno, dividido entre el promedio mensual de asientos en temporada de verano. El valor ideal sería 1 (misma oferta en invierno que en verano).

METHODOLOGICAL NOTE: The winter/summer ratio is calculated as the result of dividing the monthly average winter seats, divided by the monthly average summer seats. The ideal value would be 1 (same offer in winter as in summer).

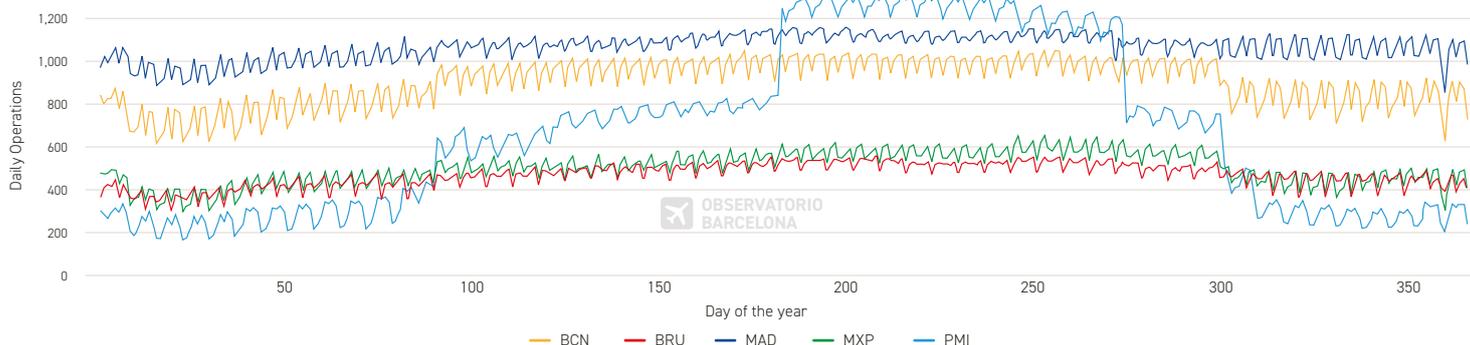
# ANÁLISIS DE LA OPERATIVA

## OPERATIONS ANALYSIS

- Barcelona (BCN) opera de media 800 operaciones diarias, alcanzando durante la temporada de verano las 1.000 operaciones diarias. Dicha temporada se alarga hasta finales de octubre, así como también lo hace Milán (MXP) y Bruselas (BRU). Madrid, en cambio, presenta 1.000 operaciones diarias de media, sin estacionalidad a destacar.
- Las operaciones diarias en todos los aeropuertos considerados mantienen una estabilidad durante todo el año con picos en todos los fines de semana, a excepción de Palma de Mallorca (PMI), donde se puede observar cambios importantes entre temporadas, así como durante los meses de verano. Durante estos meses, PMI registra el mayor pico en julio y agosto, superando las 1.200 operaciones diarias, cuando tiene una media de 400 operaciones el resto del año. Este patrón refleja una alta demanda de vuelos durante la segunda parte de la temporada turística de verano.
- Barcelona (BCN) operates on average 800 daily operations, reaching during the summer season 1,000 daily operations, extending the season until the end of October, as does Milan (MXP) and Brussels (BRU). Madrid, on the other hand, has an average of 1,000 daily operations, with no significant seasonality.
- Daily operations at all airports remain stable throughout the year with peaks at all weekends, with the exception of Palma de Mallorca (PMI), where significant changes can be observed between seasons, as well as during the summer months. During these months, PMI registers the highest peak in July and August, exceeding 1200 daily operations, when it has an average of 400 operations the rest of the year. This pattern reflects a high demand for flights during the second part of the summer tourist season.

### SUMMER SEASONAL PEAK AND CONSISTENT WEEKLY VARIABILITY IN DAILY AIRPORT OPERATIONS

#### Daily operations 2024 (European benchmark)



• El gráfico a la derecha pretende ilustrar la operativa de BCN durante uno de los días de la semana de mayor actividad (viernes) durante el mes de julio. Concretamente, se muestra la operativa del día 05-jul (a modo ilustrativo).

• En dicho ejemplo se observan picos máximos entre las 11h y 13h, alcanzando las 71-72 operaciones/hora (la máxima capacidad del aeropuerto en esa franja es de 78 operaciones/hora).

• En este ejemplo, se identifica una franja horaria concreta (de 21 h a 22 h) con 55 operaciones/hora, donde incluso se superaría la capacidad máxima teórica en esa franja horaria (48 operaciones/hora).

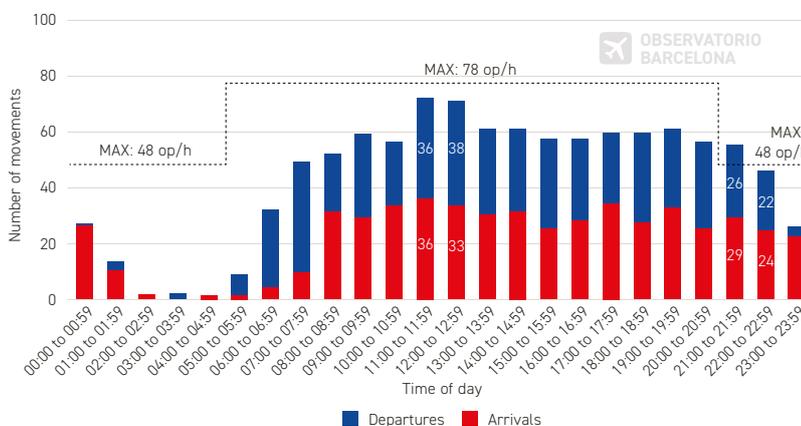
• The chart on the right is intended to illustrate BCN's trading on one of the busiest days of the week (Friday) during the month of July. Specifically, it shows trading on 05-July (for illustrative purposes).

• In this example, maximum peaks are observed between 11 h and 13 h, reaching 71-72 operations/hour (the airport's maximum capacity in this slot is 78 operations/hour).

• In this example, a specific time slot is identified (from 21 h to 22 h) with 55 operations/hour, where even the theoretical maximum capacity in that time slot (48 operations/hour) would be exceeded.

### THERE ARE SOME TIME SLOTS OF THE DAY WHERE OPERATIONS APPROACH THE MAXIMUM THEORETICAL CAPACITY OF THE AIRPORT (78 op/h)

#### Peak hours. BCN daily operations by time of the day (Friday, July 5 h 2024)



• A continuación se ha analizado el retraso medio por vuelo en el sentido de llegadas (ATFM) publicado por Eurocontrol. En 2019, se observaron picos significativos en los periodos de máxima actividad. Las causas fueron principalmente el tiempo, capacidad del espacio aéreo y la capacidad/congestión en tierra.

• Durante 2020 y 2021, los retrasos disminuyeron notablemente, debido al periodo de baja actividad provocado por la pandemia.

• A partir de 2022 y especialmente durante 2023, conforme la actividad pre-pandemia se ha ido recuperando, se han vuelto a producir picos de retrasos, principalmente motivados por el tiempo y la capacidad/congestión en tierra.

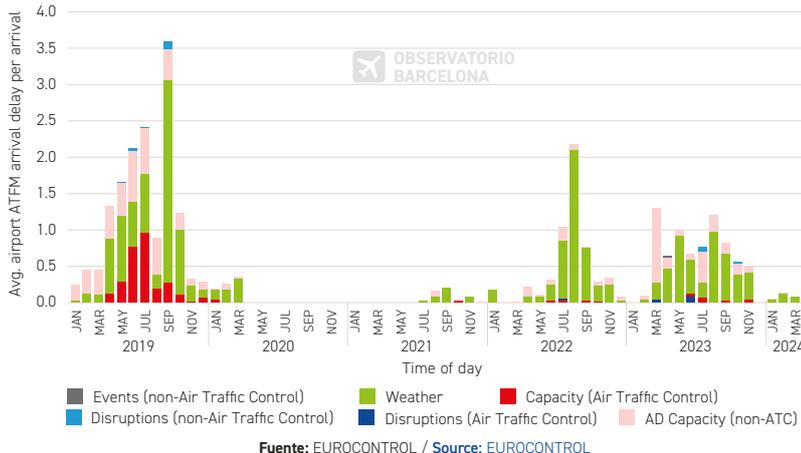
• The average delay per flight in the direction of arrivals (ATFM) published by Eurocontrol. In 2019, significant peaks were observed during peak periods. The causes were mainly weather, airspace capacity and ground capacity/congestion.

• During 2020 and 2021, delays decreased significantly, due to the period of low activity caused by the pandemic.

• From 2022 onwards and especially during 2023, as pre-pandemic activity has recovered, peaks in delays have returned, mainly due to weather and ground capacity/congestion.

### IT SEEMS THAT THERE ARE DELAYS AGAIN IN SUMMER SEASON DUE TO SIMILAR REASONS AS IN THE PRE-PANDEMIC PERIOD

#### Average airport ATFM arrival delays (Jan 2019-Apr 2024)

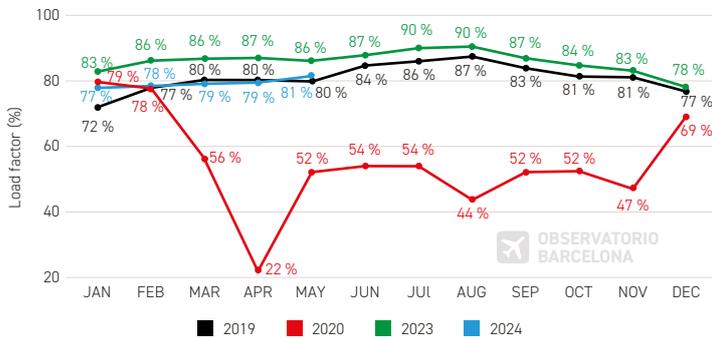


# ANÁLISIS DEL FACTOR DE OCUPACIÓN

## LOAD FACTOR ANALYSIS

LOAD FACTORS REACH 2019 FIGURES DURING Q1-2024, BUT THIS INDICATOR REMAINS BELOW 2023 FIGURES

BCN average Load Factor seasonality



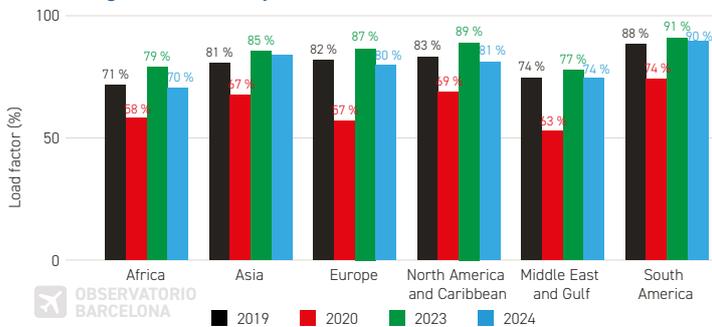
Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de MIDT Sabre / Source: GPA using MIDT Sabre data

- Tanto en 2019 como en 2023 y 2024, se observa una ligera disminución del factor de ocupación medio durante los meses de invierno (especialmente noviembre, diciembre y enero), mientras se incrementa ligeramente en los meses de verano, hecho que es típico debido a la estacionalidad del turismo.
- El load factor del Aeropuerto de Barcelona ha mostrado una notable recuperación tras la caída drástica en 2020 debido a la pandemia. En 2023 y 2024, los niveles de ocupación se han estabilizado en cifras similares a las de 2019, aunque durante los primeros meses del año 2024 están por debajo de los niveles de 2023.

- In 2019 as well as in 2023 and 2024, a slight decrease of average Load Factor is observed in the winter months (specially November, December and January), while it increases slightly in the summer months, a fact that is typical due to the tourism seasonality.
- Barcelona Airport Load Factor has shown a remarkable recovery after the drastic drop in 2020 due to the pandemic. In 2023 and 2024, occupancy levels have stabilised at similar figures to 2019, although during the first months of 2024 the results are below 2023 figures.

ALL CONTINENTS SHOW A SOLID POST-PANDEMIC RECOVERY, WITH SOUTH AMERICA STANDING OUT AS THE MARKET WITH THE HIGHEST AVERAGE LOAD FACTOR

BCN average Load Factor by continent



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

- Se identifica una recuperación generalizada del factor de ocupación en todas las regiones con respecto a las cifras de 2019, aunque en todas ellas por debajo de las cifras de 2023.
- La única región que presenta cifras similares durante los primeros meses de 2024 con respecto al año anterior es Sudamérica. Cabe destacar que los primeros meses del año son temporada alta en esta región.
- Las regiones de Europa, Asia y Norteamérica presentan cifras similares (alrededor de 80%-85%), mientras que África (70%) y Oriente Medio (74%) presentan cifras inferiores.

- A generalised recovery of the occupancy factor is identified in all regions compared to the 2019 figures, although in all of them below the 2023 figures.
- The only region with similar figures for the first months of 2024 compared to the previous year is South America. It is worth noting that the first months of the year are high season in this region.
- Europe, Asia and North America have similar figures (around 80%-85%), while Africa (70%) and the Middle East (74%) have lower figures.

IT IS WORTH HIGHLIGHTING THE HIGH LOAD FACTOR INDICATOR OF ROUTES SUCH AS LOS ANGELES, SAN FRANCISCO, BOSTON, BUENOS AIRES AND SANTIAGO, ALL OF THEM OPERATED BY LEVEL / BCN average Load Factor by route and airline (period Jan 2024-May 2024)

Europe (TOP-16)

Airport	City	Airline	Load factor (%)
KTW	KATOWICE	Wizz Air	93,7
RTM	ROTTERDAM	Transavia	93,6
CGN	COLOGNE	Eurowings	93,0
VNO	VILNIUS	Wizz Air	92,9
CLJ	CLUJ	Wizz Air	92,9
EIN	EINDHOVEN	Transavia	92,5
GLA	GLASGOW	easyJet	92,2
MAN	MANCHESTER	Ryanair	92,1
VIE	VIENNA	Vueling	92,0
SOF	SOFIA	Wizz Air	91,9
FUE	FUERTEVENTURA	Vueling	91,6
HEL	HELSINKI	Vueling	91,6
WMI	NOWY DWOR MAZOWIECKI	Ryanair	91,3
HEL	HELSINKI	Norwegian	91,2
BUD	BUDAPEST	Ryanair	91,1
ZRH	ZURICH	Vueling	90,7
<b>TOTAL</b>			<b>80,0</b>

África (TOP-10)

Airport	City	Airline	Load factor (%)
RAK	MARRAKECH	Vueling	93,3
TNG	TANGIER	Vueling	91,0
NDR	NADOR	Air Arabia Maroc	84,5
RAK	MARRAKECH	Ryanair	82,3
NDR	NADOR	Ryanair	82,3
DSS	DAKAR	Vueling	80,2
FEZ	FEZ	Air Arabia Maroc	78,1
BJL	BANJUL	Vueling	75,9
CMN	CASABLANCA	Royal Air Maroc	75,5
TNG	TANGIER	Air Arabia Maroc	74,7
<b>TOTAL</b>			<b>70,3</b>

Asia

Airport	City	Airline	Load factor (%)
ICN	SEOUL	Asiana Airlines	89,6
ICN	SEOUL	Korean Air	82,7
PEK	BEIJING	Air China	78,8
SZX	SHENZHEN	Shenzhen Airlines	54,6
<b>TOTAL</b>			<b>78,9</b>

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

North America (TOP-14)

Airport	City	Airline	Load factor (%)
LAX	LOS ANGELES	Level	94,0
SFO	SAN FRANCISCO	Level	93,6
BOS	BOSTON	Level	93,5
ORD	CHICAGO	United Airlines	91,2
DFW	DALLAS FORT WORTH	American Airlines	90,6
YYZ	TORONTO	Air Transat	90,2
ATL	ATLANTA	Delta Air Lines	89,0
JFK	NEW YORK	Delta Air Lines	86,4
YUL	MONTREAL	Air Transat	85,2
YYZ	TORONTO	Air Canada	85,1
EWR	NEW YORK	United Airlines	84,3
MIA	MIAMI	American Airlines	84,3
ORD	CHICAGO	American Airlines	83,4
MEX	MEXICO CITY	Emirates Airline	82,1
<b>TOTAL</b>			<b>82,4</b>

South America

Airport	City	Airline	Load factor (%)
EZE	BUENOS AIRES	Level	94,0
SCL	SANTIAGO	Level	91,1
BOG	BOGOTA	Avianca	89,0
GRU	SAO PAULO	LATAM Airlines Brasil	84,4
<b>TOTAL</b>			<b>89,6</b>

Middle East and Gulf

Airport	City	Airline	Load factor (%)
TLV	TEL AVIV	Bluebird Airways	93,2
TLV	TEL AVIV	El Al	89,7
GYP	BAKU	Azerbaijan Airlines AZAL	82,7
ADB	IZMIR	SunExpress	80,1
JED	JEDDAH	Saudia	75,7
AUH	ABU DHABI	Etihad Airways	75,2
AMM	AMMAN	Vueling	73,6
DXB	DUBAI	Emirates Airline	71,9
KWI	KUWAIT	Kuwait Airways	70,9
TLV	TEL AVIV	Arkia Israeli Airlines	68,0
TLV	TEL AVIV	Israir Airlines	66,8
DOH	DOHA	Qatar Airways	66,7
AMM	AMMAN	Royal Jordanian	46,3
<b>TOTAL</b>			<b>74,2</b>

