

BARCELONA AIR TRAFFIC INTELLIGENCE UNIT

OBSERVATORIO DE TRÁFICO AÉREO DE BARCELONA



Special Cargo Report
2025

Informe Especial Carga
2025



54

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



Patrocinadores: / Sponsors:



Elaborado por: / Produced by:



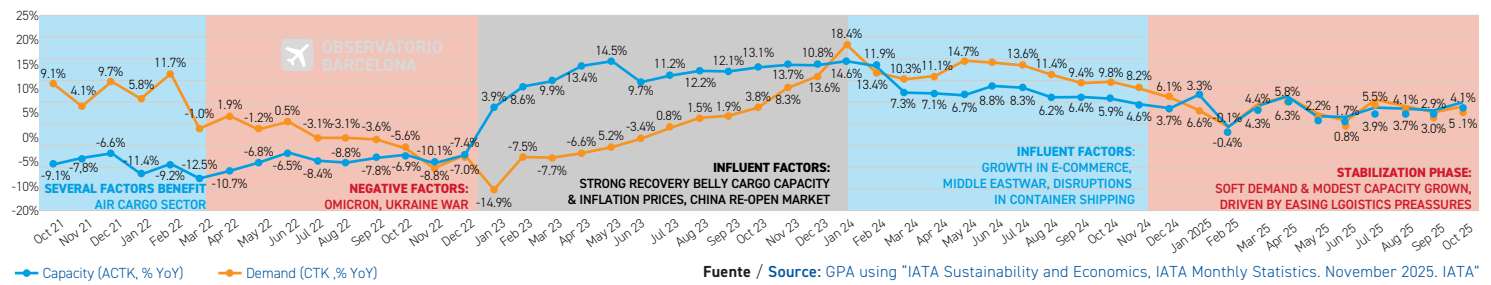
+34 934 169 429
info@gpa.aero
www.gpa.aero

CONTEXTO INTERNACIONAL Y FACTORES CLAVE

INTERNATIONAL OUTLOOK AND KEY FACTS

AIR CARGO DEMAND ENTERS A STABILIZATION PHASE AS INTERANNUAL GROWTH MODERATES AND CAPACITY REMAINS ALIGNED

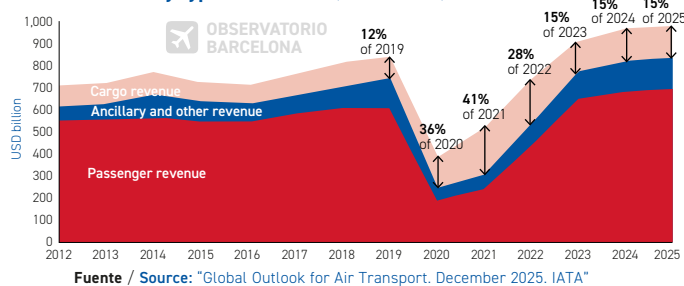
Air cargo global offer and demand evolution (monthly variation vs YoY)



- Entre noviembre de 2024 y octubre de 2025 se observa una desaceleración de la demanda tras el fuerte repunte de principios de 2024. El crecimiento pasa de tasas de dos dígitos a un rango más moderado, en torno al 0-6 % interanual, con un punto de inflexión en febrero de 2025, cuando el avance es prácticamente nulo. Esta evolución refleja la normalización de los flujos comerciales tras las disrupciones logísticas y geopolíticas recientes. La demanda crece de forma positiva pero contenida y, en algunos meses, supera a la oferta, configurando un mercado más ajustado.
- La capacidad sigue una dinámica similar, con crecimientos medios y una mayor alineación con la demanda durante 2025, reduciendo la brecha entre ambas. Esto apunta a un mercado más equilibrado: las tensiones de capacidad de años anteriores se relajan gracias a la plena recuperación de la bodega en aviones de pasajeros y a la disminución de las presiones logísticas globales, en un contexto de estabilización del mercado global de carga aérea. El periodo se caracteriza por un crecimiento positivo, pero más moderado, coherente con una fase de estabilización.
- Between November 2024 and October 2025, a slowdown in demand is observed following the strong rebound at the beginning of 2024. Growth eases from double-digit rates to a more moderate range of around 0-6% year-on-year, with a turning point in February 2025, when growth is close to zero. This trend reflects the normalization of trade flows after recent logistical and geopolitical disruptions. Demand remains positive but contained and, in some months, exceeds supply, resulting in a tighter market.
- Capacity follows a similar pattern, with mid-single-digit growth and closer alignment with demand throughout 2025, narrowing the gap between the two. This points to a more balanced market: capacity constraints seen in previous years ease due to the full recovery of passenger aircraft belly capacity and the reduction of global logistics pressures, within a broader context of stabilization in the global air cargo market. Overall, the period is characterized by positive but more moderate growth, consistent with a stabilization phase.

CARGO REVENUES NORMALIZE BUT REMAIN STRUCTURALLY ABOVE PRE-COVID LEVELS

Airline revenue by type of business (2012-2025)



- En 2025, los ingresos globales de las aerolíneas se estabilizan en torno a niveles récord, con los ingresos de carga (USD 140-150 bn) sin crecimiento adicional. La normalización de tarifas, la recuperación de la capacidad marítima y la menor presión logística configuran un entorno más estable para el sector.
- Los ingresos de carga han incrementado de forma significativa, más de un 58%, respecto hace 10 años. Aunque el peso relativo anual de los ingresos de carga se estabiliza en torno al 14-15% en 2024-2025, muestran un nivel estructuralmente superior al registrado antes del 2019 (12%).
- In 2025, global airline revenues stabilize around record levels, with cargo revenues (USD 140-150 bn) showing no further growth. Fare normalization, the recovery of maritime capacity, and reduced logistics pressures contribute to a more stable operating environment for the sector.
- Cargo revenues have increased significantly-by more than 58% compared to ten years ago. Although the annual share of cargo revenues stabilizes at around 14-15% in 2024-2025, it remains structurally higher than pre-2019 levels (12%).

AIR CARGO BECOMES LESS PRICE-COMPETITIVE RELATIVE TO SEA TRANSPORT IN 2025

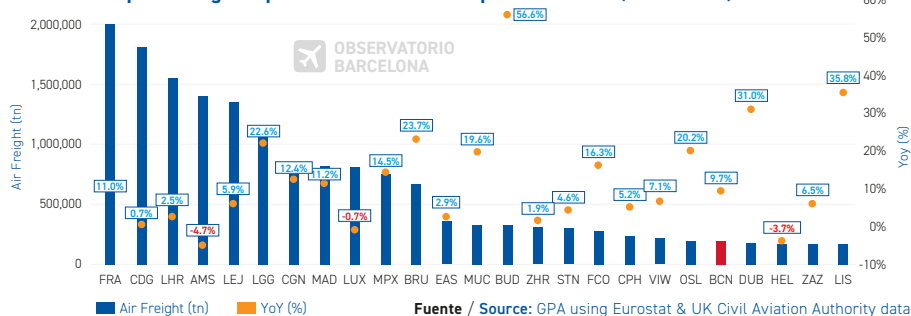
Relative price of shipping by air over maritime cargo, USD per kg, 2019-Jun 2025)



- La competitividad de la carga aérea mejoró en 2025 debido al aumento de costes y retrasos en el transporte marítimo, especialmente por las disrupciones en Oriente Medio. Hecho que impulsó transportar más mercancía de alto valor y e-commerce en avión.
- En 2025, la ratio se estabilizó (r=10), señalando una normalización del precio entre el transporte aéreo y marítimo. Aun con esta tendencia plana, la carga aérea sigue siendo clave para mercancías urgentes y flujos asiáticos de e-commerce.
- Air cargo competitiveness improved in 2025 due to higher costs and delays in maritime transport, particularly as a result of disruptions in the Middle East. This drove a shift toward transporting a greater share of high-value goods and e-commerce by air.
- In 2025, the ratio stabilized (r=10), indicating a normalization of pricing between air and maritime transport. Despite this flat trend, air cargo remains essential for time-critical shipments and Asian e-commerce flows.

MID-SIZED EUROPEAN CARGO AIRPORTS OUTPERFORM AS INTEGRATOR HUBS ADJUST CAPACITY

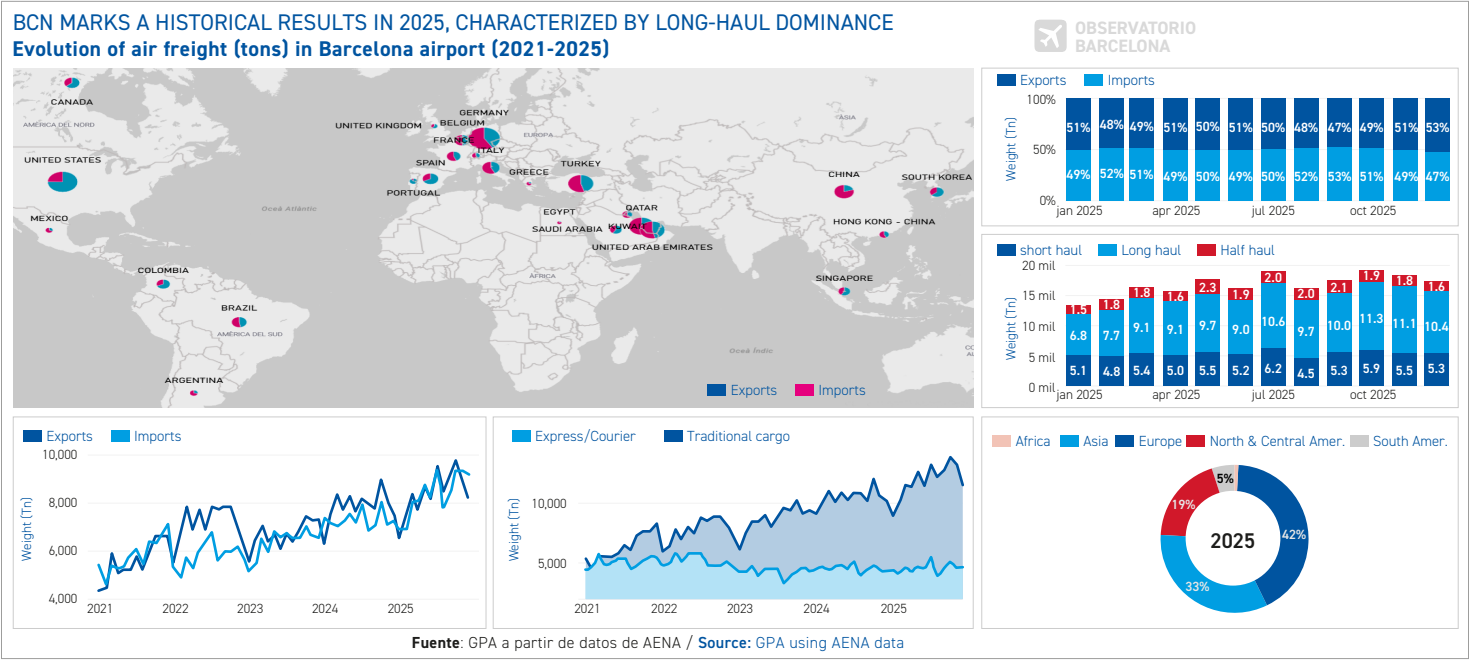
TOP 25 European Cargo airports October 2024-September 2025 (12 months)



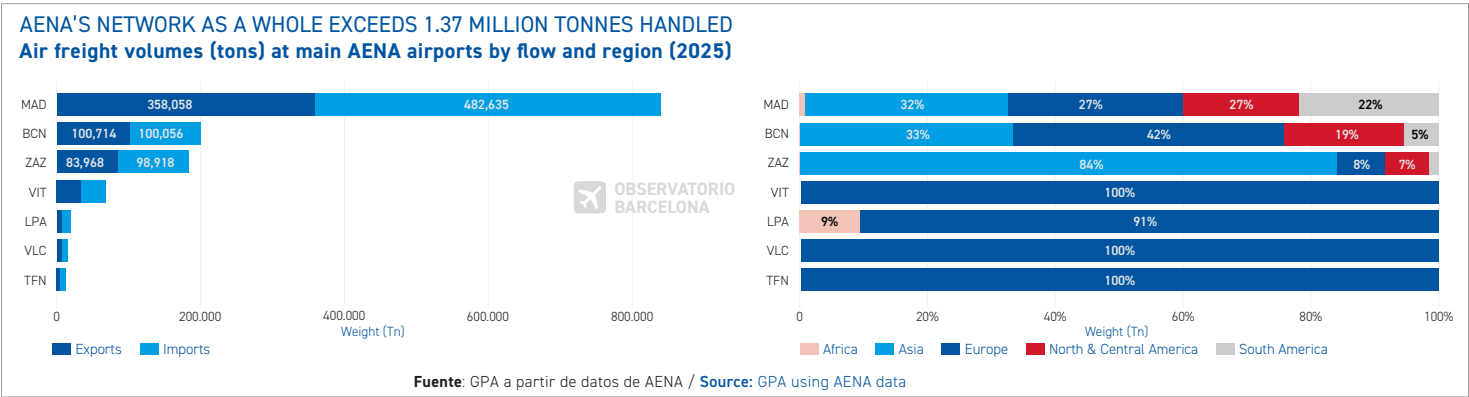
- BCN escala una posición -hasta la 21ª- en el ranking de carga de los aeropuertos europeos, registrando un crecimiento interanual de demanda del +9,7%. El crecimiento se concentra en aeropuertos medianos con mayor peso de carga general y belly cargo (como BCN, VIE u OSL), mientras que grandes hubs tradicionales y especializados en carga integradora o express (como FRA, LHR o LGG) muestran crecimientos débiles o descensos, reflejando la reconfiguración de las redes logísticas en Europa.
- BCN climbs one position - up to 21st - in the European airport cargo ranking, recording a year-on-year demand growth of +9.7%. Growth is concentrated in mid-sized airports with a higher share of general cargo and belly capacity (such as BCN, VIE or OSL), while major traditional hubs and those specialized in integrator or express cargo (such as FRA, LHR or LGG) show weak growth or declines, reflecting the ongoing reconfiguration of logistics networks across Europe.

BARCELONA: EVOLUCIÓN Y RESULTADOS 2025

BARCELONA: EVOLUTION AND RESULTS 2025



- En 2025, el Aeropuerto de Barcelona alcanza su **máximo histórico de carga aérea**, con un volumen anual que se sitúa en **200.741 toneladas**, consolidando un crecimiento interanual del +10,5% respecto a 2024. Los mapas de flujos muestran que **Europa concentra cerca del 42% del total**, seguida de **Asia (33%)** y **América (19%)**, con conexiones dominantes hacia grandes aeropuertos hub intercontinentales. El análisis por tipo de vuelo confirma que el **largo radio aporta en torno al 57% del volumen total**, frente al **medio radio (11%)** y **corto radio (32%)**, evidenciando un modelo basado en belly cargo de largo alcance. En paralelo, el balance export-import refleja **una actividad muy equilibrada (50,2% export y 49,8% import)**.
- La evolución 2021–2025 muestra un **crecimiento acumulado** con un **CAGR del 10,2%** en ese periodo, sin episodios de contracción tras la recuperación postpandemia. Por tipología de servicio, la **carga tradicional concentra más del 70% del volumen total** y **explica la mayor parte del crecimiento**, mientras que el segmento express/courier se mantiene estable, con crecimientos contenidos, lo que confirma una **consolidación estructural del perfil industrial y exportador de la carga aérea en Barcelona**, más allá de efectos coyunturales ligados al e-commerce.
- In 2025, Barcelona Airport reaches a **record high in air cargo traffic**, with annual volumes amounting to **200,741 tonnes**, consolidating year-on-year growth of +10.5% compared with 2024. Flow maps show that **Europe accounts for nearly 42% of total volumes**, followed by **Asia (33%)** and the **Americas (19%)**, with dominant connections to major intercontinental hub airports. The analysis by flight type confirms that **long-haul services contribute around 57% of total volumes**, compared with **medium-haul (11%)** and **short-haul (32%)**, highlighting a long-haul belly cargo-driven model. In parallel, **the export-import balance remains highly balanced (50.2% exports and 49.8% imports)**.
- The 2021–2025 evolution shows sustained **cumulative growth**, with a **CAGR of 10.2%** over the period and no contraction episodes following the post-pandemic recovery. By service type, **traditional cargo accounts for over 70% of total volumes and explains most of the growth**, while the express/courier segment remains stable with contained growth, confirming a **structural consolidation of Barcelona's industrial and export-oriented air cargo profile beyond short-term e-commerce-related effects**.



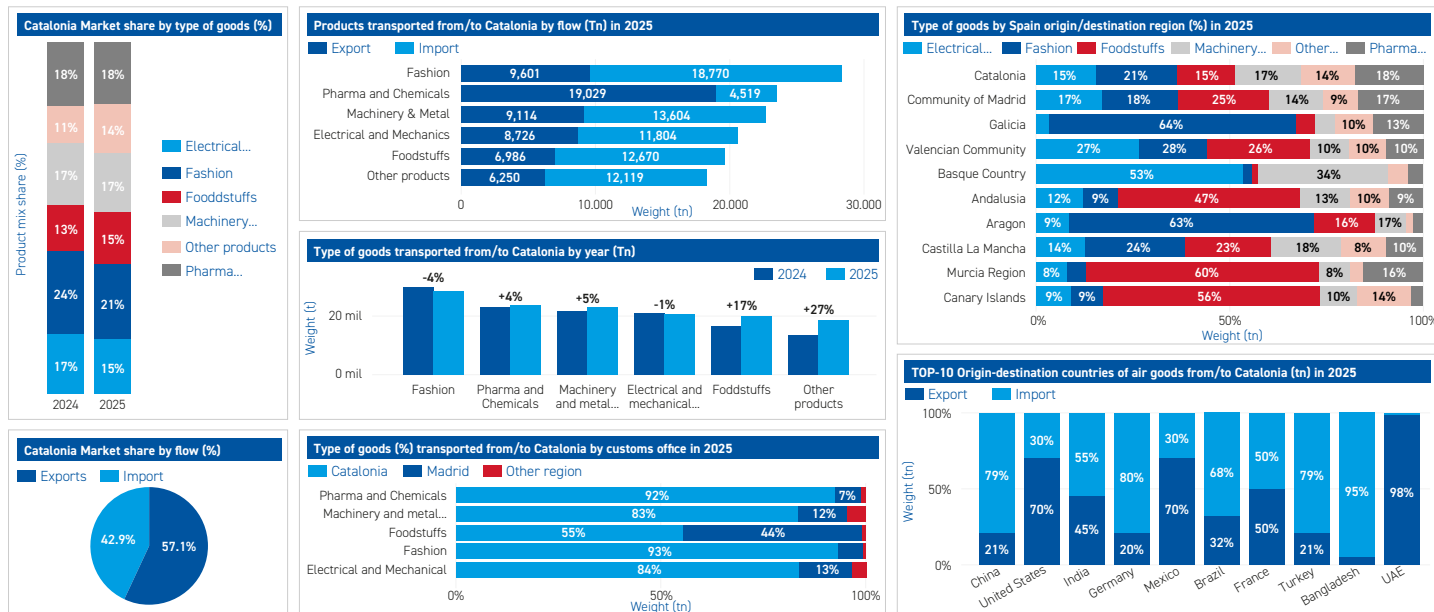
- En 2025, el conjunto de la red de Aena ha gestionado **1,37 millones de toneladas de carga aérea**, con un reparto del 44% en exportaciones y del 56% en importaciones. **Madrid concentra el mayor volumen** y presenta un claro sesgo importador (57%), lo que tiene un **impacto significativo en el balance agregado de la red** y explica el mayor peso relativo de las importaciones a nivel global.
- Desde una perspectiva geográfica, **Madrid muestra una estructura de mercados relativamente equilibrada** entre Asia, Europa y América. **Barcelona destaca por una fuerte orientación hacia Europa y Asia**, consolidándose como un nodo clave para flujos industriales y de largo radio. **Zaragoza presenta una especialización muy marcada en Asia**, estrechamente vinculada al sector textil. Otros aeropuertos relevantes de la red, como **Vitoria, Valencia, Tenerife Norte o Las Palmas**, concentran mayoritariamente flujos europeos, reflejando un perfil más regional y vinculado a carga de corto y medio radio.
- In 2025, the **Aena airport network handles a total of 1.37 million tonnes of air cargo**, with exports accounting for 44% and imports for 56% of total volumes. **Madrid concentrates the largest share of traffic** and exhibits a clear import volum (57%), which significantly influences the overall balance of the network and explains the higher weight of imports at aggregate level.
- From a geographical perspective, **Madrid displays a relatively balanced market structure** across Asia, Europe and the Americas. **Barcelona stands out for its strong orientation towards Europe and Asia**, consolidating its role as a key node for industrial and long-haul cargo flows. **Zaragoza shows a highly concentrated exposure to Asia**, closely linked to the textile sector. Other relevant airports within the network, such as **Vitoria, Valencia, Tenerife North and Las Palmas**, are primarily focused on **European flows**, reflecting a more regional profile dominated by short- and medium-haul cargo.

ANÁLISIS CARGA AÉREA EN CATALUÑA POR SECTOR 2025

CATALONIA'S AIR FREIGHT ANALYSIS BY SECTOR 2025

FASHION ONCE AGAIN LEADS AIR CARGO IN CATALUNYA, ALTHOUGH IT HAS SLIGHTLY LOST RELATIVE WEIGHT BY 2025

Products transported by air from/to Catalonia (tn, Jan-Oct 2025)

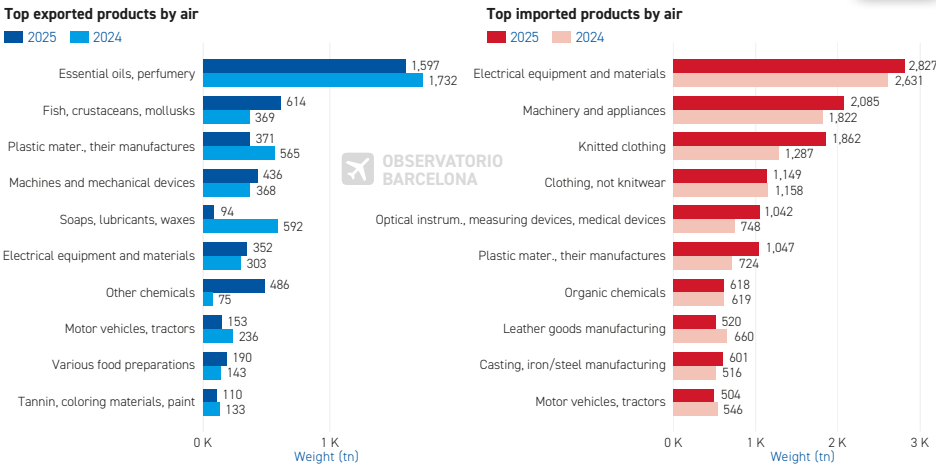


Fuente: GPA a partir de datos de AEAT / Source: GPA using Spanish Tax Agency

- El tráfico de carga aérea con destino a Cataluña muestra una composición muy diversificada, liderada por **moda** (21,3% del total), seguida de **farma y químicos** (17,7%) y **maquinaria y manufacturas del metal** (17,1%). A continuación, se sitúan **productos eléctricos y mecánicos** (15,4%) y **alimentación y perecederos** (14,8%), mientras que el 13,8% restante corresponde a otras tipologías. El sector moda, a pesar de seguir liderando la carga aérea en Cataluña, disminuye ligeramente su peso relativo (en el periodo ene-oct del año anterior era del 23,6%).
- En el conjunto de la carga aérea con origen o destino en Cataluña, predomina la importación (57,1%) frente a la exportación (42,9%). Esta pauta se reproduce en prácticamente todas las tipologías de producto, con la única excepción de farma y químicos, donde la exportación es mayoritaria y alcanza el 81%. En la mayoría de las tipologías (farma y químicos, moda, maquinaria/metalurgia o eléctricos), las mercancías con origen o destino Cataluña despachan aduanas mayoritariamente en Cataluña, lo que las tipologías del flujo se canalizan principalmente a través del aeropuerto de Barcelona. La excepción son los perecederos/alimentación, donde el despacho está más repartido: 55% en Cataluña y 44% en la Comunidad de Madrid, lo que apunta a un uso relevante de Madrid-Barajas como puerta de entrada/salida para esta categoría.
- Por mercados, **China, Estados Unidos e India** concentran los principales flujos de carga aérea con origen o destino Cataluña. China destaca claramente como principal mercado de importación (el 79% de las mercancías aéreas son de importación), mientras que Estados Unidos lidera el componente exportador (70% de las mercancías son de exportación). En el caso de India, el balance es más equilibrado, aunque con un ligero predominio de la importación (55%).
- Ampliando el análisis al conjunto de España, el **top 10** de comunidades por volumen de carga aérea con origen o destino muestra a **Cataluña y la Comunidad de Madrid** como líderes, con un mix relativamente equilibrado (si bien Madrid presenta mayor peso de **alimentación/perecederos**). A continuación, destacan perfiles más especializados: **Galicia** con clara dominancia del **textil** (64%, asociado al polo de Inditex), la **Comunidad Valenciana** y especialmente el **País Vasco** con fuerte presencia del **sector eléctrico** (53%) y **maquinaria** (34%), mientras que **Andalucía** muestra un mayor peso de **alimentación/perecederos** y **Aragón** vuelve a presentar una exposición relevante al **textil**.
- El predominio de sectores de alto valor añadido** (farma, maquinaria, eléctricos) y **la elevada proporción de largo radio refuerzan el papel de Cataluña** como mercado estructural de carga aérea, menos dependiente de flujos coyunturales ligados al e-commerce.
- La fuerte concentración de despachos aduaneros en Cataluña en la mayoría de las tipologías** confirma que el tráfico aéreo responde principalmente a **demandas productivas locales**, y no a funciones de hub o redistribución internacional.
- La diversificación por países y tipologías reduce la exposición a riesgos geopolíticos o sectoriales específicos**, aportando mayor estabilidad al crecimiento de la carga aérea catalana frente a otros mercados más especializados.
- Air freight traffic destined for Catalonia shows a highly diversified product mix, led by fashion (21.3% of the total), followed by pharma and chemicals (17.7%) and machinery and metal manufactures (17.1%). Next come electrical and mechanical products (15.4%) and food and perishables (14.8%), while the remaining 13.8% corresponds to other categories. Despite still leading air freight in Catalonia, the fashion segment has slightly reduced its relative share (it stood at 23.6% in the Jan-Oct period of the previous year).
- Overall air freight flows to/from Catalonia are dominated by imports (57.1%) versus exports (42.9%). This pattern holds across virtually all product categories, with the only exception being pharma and chemicals, where exports are predominant, reaching 81%.
- For most categories (pharma and chemicals, fashion, machinery/metalworking, or electrical products), goods with origin or destination in Catalonia are cleared through customs predominantly within Catalonia, suggesting that flows are mainly channeled through Barcelona Airport. The exception is food/perishables, where customs clearance is more split: 55% in Catalonia and 44% in the Community of Madrid, pointing to significant use of Madrid-Barajas as an entry/exit gateway for this category.
- By market, China, the United States and India account for the main air freight flows to/from Catalonia. China clearly stands out as the leading import market (79% of air cargo is imported), while the United States leads the export component (70% of cargo is exported). In the case of India, the balance is more even, although with a slight predominance of imports (55%).
- Expanding the analysis to Spain as a whole, the top 10 regions by air freight volume (origin/destination) shows Catalonia and the Community of Madrid as the leading regions, with a relatively balanced mix (although Madrid has a higher share of food/perishables). More specialized profiles follow: Galicia with a strong dominance of textiles (64%, linked to the Inditex hub), the Valencian Community and especially the Basque Country with a high share of electrical products (53%) and machinery (34%), while Andalusia shows a higher weight of food/perishables and Aragón again displays a notable exposure to textiles.
- The strong presence of high value-added sectors (pharmaceuticals, machinery, and electrical goods), combined with a significant share of long-haul flows, reinforces Catalonia's role as a structurally driven air cargo market, less exposed to short-term dynamics linked to e-commerce.
- The high concentration of customs clearance in Catalonia across most product categories confirms that air cargo flows are primarily generated by local industrial demand rather than by hub or redistribution functions.
- Diversification across countries and product types reduces exposure to specific geopolitical or sectoral risks, supporting greater stability in Catalonia's air cargo growth compared with more specialized markets.

CATALUÑA: DETALLE DE PRODUCTOS DESDE/HACIA LOS PRINCIPALES MERCADOS CATALONIA: PRODUCT DETAIL FROM/TO THE MAIN MARKETS

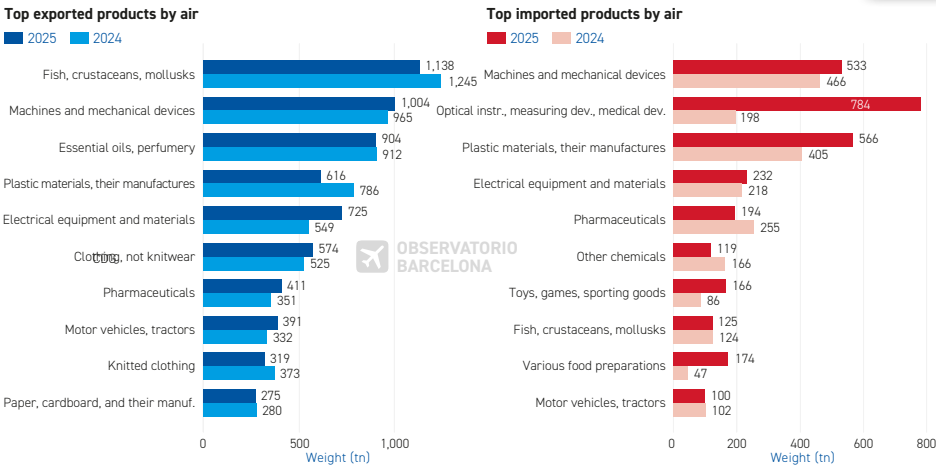
DETAILED TOP-10 PRODUCTS EXPORTED/IMPORTED FROM/TO CATALONIA BY AIR China (Jan-Oct 2025 vs Jan-Oct 2024)



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

- En sentido **exportador**, Cataluña envía por vía aérea a China principalmente aceites esenciales y productos de perfumería/cosmética, seguidos de pescados, crustáceos y moluscos, y a continuación materias plásticas, entre otros.
- Las **importaciones aéreas** desde China hacia Cataluña se concentran en aparatos y material eléctrico, máquinas y aparatos mecánicos y prendas de vestir, reflejando el peso de los bienes industriales y de consumo en este corredor.
- On the **export side**, Catalonia's air shipments to China are led by essential oils and perfumery/cosmetics products, followed by fish, crustaceans and molluscs, and then plastics, among other categories.
- Air freight imports** from China into Catalonia are mainly concentrated in electrical equipment, mechanical machinery and appliances, and apparel, highlighting the weight of industrial and consumer goods along this trade lane.

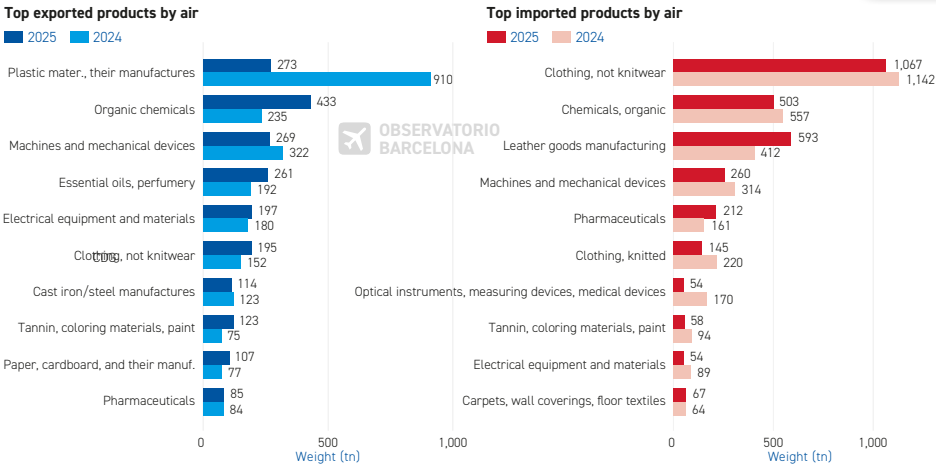
DETAILED TOP-10 PRODUCTS EXPORTED/IMPORTED FROM/TO CATALONIA BY AIR United States (Jan-Oct 2025 vs Jan-Oct 2024)



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

- En las **exportaciones aéreas** desde Cataluña hacia Estados Unidos, destacan los pescados, crustáceos y moluscos, máquinas y aparatos mecánicos y aceites esenciales y productos de perfumería.
- En 2025, las **importaciones aéreas** desde Estados Unidos hacia Cataluña están lideradas por aparatos ópticos, de medida y médicos, seguidos materias plásticas y sus manufacturas, y en tercer lugar máquinas y aparatos mecánicos.
- Air freight exports** from Catalonia to the United States are mainly concentrated in fish, crustaceans and mollusks, mechanical machinery and appliances, and essential oils and perfumery/cosmetics products.
- In 2025, **air freight imports** from the United States into Catalonia are led by optical, measuring and medical instruments, followed by plastic articles and finally mechanical machinery and appliances.

DETAILED TOP-10 PRODUCTS EXPORTED/IMPORTED FROM/TO CATALONIA BY AIR India (Jan-Oct 2025 vs Jan-Oct 2024)



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

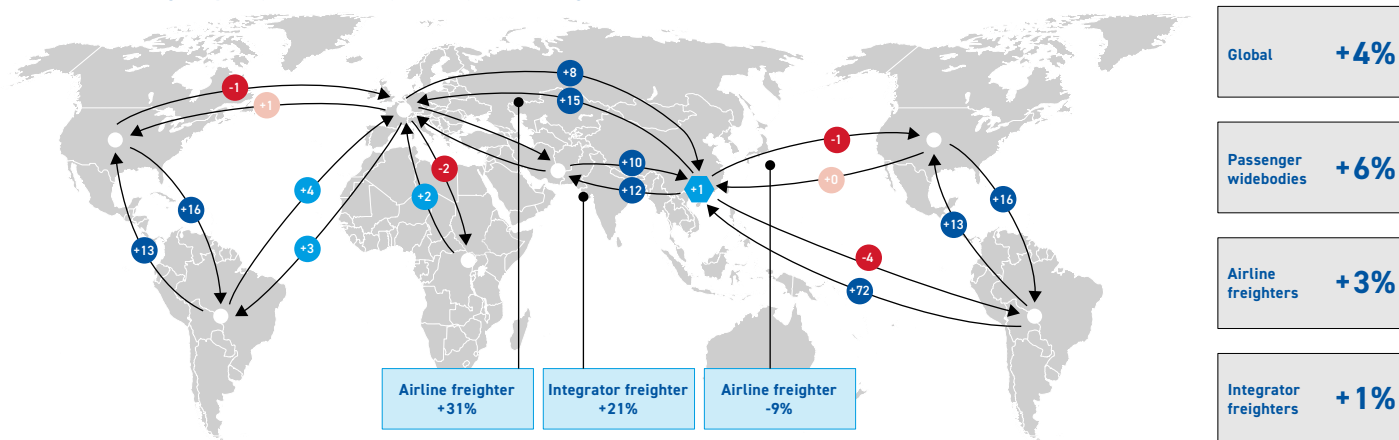
- En 2025, en las **exportaciones aéreas** desde Cataluña hacia India destacaron los productos químicos, materias plásticas y sus manufacturas y máquinas y aparatos mecánicos. En comparación, en 2024 destacó especialmente el peso de las materias plásticas, con menor protagonismo relativo en 2025.
- Las **importaciones aéreas** desde India hacia Cataluña están lideradas por prendas de vestir, seguidas de productos químicos orgánicos y manufacturas de cuero / marroquinería.
- In 2025, **air freight exports** from Catalonia to India are mainly concentrated in chemical products, plastics and articles thereof, and mechanical machinery and appliances; by contrast, plastics stood out more strongly in 2024, with a lower relative prominence in 2025.
- Air freight imports** from India into Catalonia are led by apparel, followed by organic chemical products and leather goods / articles of leather.

PREVISIONES A PARTIR DE 2026: FLOTAS, REGIONES Y RUTAS

FORECAST FROM 2026: FLEETS, REGIONS AND ROUTES

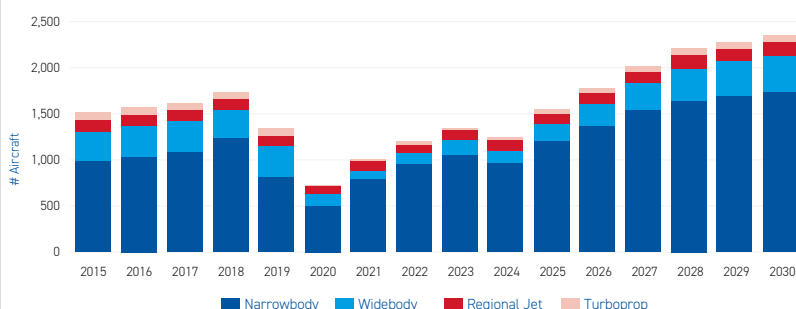
GLOBAL AIR CARGO CAPACITY IS UP 4% IN EARLY 2026, DRIVEN BY CONTINUED GROWTH ON ASIA-MIDDLE EAST-EUROPE CORRIDOR AND THE FLEET DELIVERIES ON THESE REGIONS

International air cargo capacity, 2026 YTD (year on year ACTK growth in %)



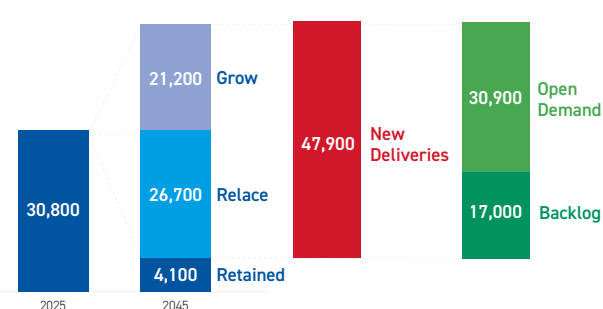
- La capacidad global de carga aérea dedicada registra a comienzos de 2026 un crecimiento interanual cercano al +4%. Este aumento está impulsado principalmente por la expansión de la capacidad en aviones de pasajeros de largo radio (+6%), seguida por un crecimiento más moderado de la flota de cargueros de aerolíneas (+3%). Por su parte, los integradores muestran un incremento limitado (+1%), reflejando una fase de consolidación tras la fuerte expansión registrada en los años posteriores a la pandemia.
- Dentro del crecimiento global de los cargueros de aerolíneas (+3%), se observa una fuerte divergencia regional. La capacidad dedicada en el eje Europa-Asia registra un aumento muy significativo (+31%), apoyado en la incorporación de nueva flota y en la concentración de operaciones de largo radio. En Asia, la capacidad de cargueros integradores también muestra un crecimiento relevante (+21%), mientras que en el eje transpacífico la capacidad de cargueros de aerolíneas se reduce de forma notable (-9%), reflejando ajustes de red y una reoptimización de capacidad tras la normalización del comercio electrónico.
- Por regiones, la capacidad con destino u origen Europa evoluciona de forma positiva, con la excepción de Norteamérica, donde se observan ajustes a la baja. Asia y Sudamérica destacan como las regiones con mayor crecimiento de capacidad carguera, registrando incrementos de doble dígito y consolidándose como los principales motores de expansión en 2026.
- Global dedicated air cargo capacity records year-on-year growth of around +4% in early 2026. This increase is primarily driven by the expansion of cargo capacity on passenger widebody aircraft (+6%), followed by more moderate growth in airline-operated freighters (+3%). Integrator freighters show only limited growth (+1%), reflecting a consolidation phase after the strong post-pandemic expansion.
- Within the global growth of airline freighters (+3%), a clear regional divergence emerges. Dedicated freighter capacity on the Europe-Asia corridor posts a very strong increase (+31%), supported by new aircraft deliveries and long-haul network concentration. In Asia, integrator freighter capacity also grows significantly (+21%), while airline freighter capacity on the transpacific corridor declines sharply (-9%), reflecting network adjustments and capacity optimization following the normalization of e-commerce flows.
- From a regional perspective, capacity to and from Europe continues to grow, with the notable exception of North America, where downward adjustments are observed. Asia and South America stand out as the fastest-growing regions, recording double-digit capacity increases and emerging as the main drivers of global air cargo capacity expansion in 2026.

Aircraft delivery Evolution and Forecast (2015-2030)



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

Projected aircraft delivery breakdown (2025-045)



- Se espera que las entregas globales de aeronaves se aceleren de forma estructural hacia 2030, pasando de alrededor de 1.200 unidades anuales a comienzos de la década de 2020 a más de 2.000 aviones al final de la década, impulsadas principalmente por los aviones de pasillo único, que seguirán concentrando la mayor parte de las entregas. Este crecimiento responde no solo a las necesidades de sustitución derivadas del envejecimiento de las flotas y las mejoras de eficiencia, sino también a una demanda estructuralmente sostenida, como refleja la previsión de **cerca de 48.000 nuevas entregas entre 2025 y 2045**, de las cuales una parte significativa corresponderá a reemplazo más que a expansión neta de flota.
- La combinación de elevados niveles de cartera de pedidos y demanda abierta pone de manifiesto un entorno de oferta estructuralmente tensionado, en el que la capacidad de producción, más que la demanda, seguirá siendo el principal factor limitante a medio y largo plazo.
- Global aircraft deliveries are expected to accelerate structurally towards 2030, with annual deliveries rising from around 1,200 aircraft in the early 2020s to more than 2,000 units by the end of the decade, driven primarily by narrowbody aircraft, which will continue to account for the bulk of deliveries. This growth reflects not only replacement needs linked to fleet ageing and efficiency gains, but also sustained underlying demand, as shown by the projected requirement for nearly **48,000 new aircraft deliveries between 2025 and 2045**, of which a significant share will be absorbed by replacement rather than net fleet expansion.
- The combination of strong backlog levels and open demand highlights a structurally tight supply environment, where production capacity, rather than demand, is likely to remain the main limiting factor over the medium to long term.