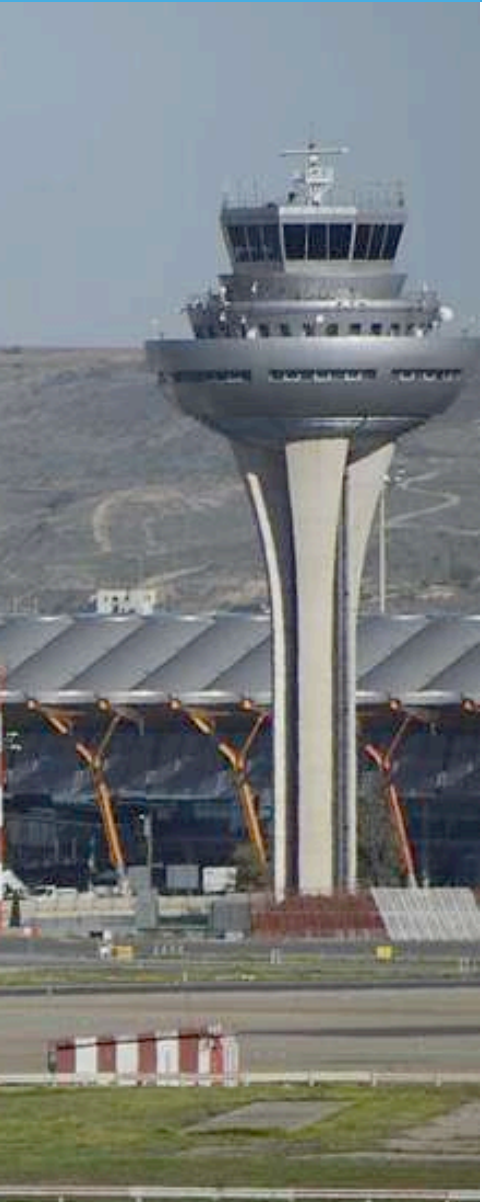


MAD 2022 Q3

Observatorio carga aérea Madrid
Julio - Septiembre 2022





- Las toneladas-kilómetro de carga (CTK) siguen superando al tráfico de pasajeros, en comparación con sus respectivos niveles de 2019 (gráfico 27). Sin embargo, se observa una desaceleración (-3,6%) en las CTKs durante el tercer trimestre.
- La capacidad en las flotas fue un 2,4% superior a la de septiembre de 2021, pero todavía un 7,4% por debajo de los niveles de septiembre de 2019. En este contexto, el transporte aéreo de mercancías está resistiendo bien. La desaceleración en el crecimiento de la capacidad en septiembre, muestra la flexibilidad del sector para adaptarse a la evolución de la economía.
- El comercio mundial ha seguido recuperándose, impulsado por los fuertes volúmenes de carga en América Latina, pero también en Europa y China. Con las restricciones del COVID-19 en vigor, el crecimiento económico de China se estima en el 3%, lo que podría repercutir en la economía mundial y en las perspectivas de la carga aérea. Las sanciones contra Rusia han perturbado la actividad manufacturera, haciendo que los pedidos de exportación disminuyan en el tercer trimestre de 2022 para los principales países europeos como Alemania. Los pedidos de exportación chinos muestra cierta estabilización a pesar de los cierres intermitentes que aún persisten como consecuencia de la política de Covid cero.
- Las compañías aéreas de Europa y Oriente Medio fueron especialmente afectadas por las dificultades que afectan al segmento de la carga aérea. Entre ellos se encuentran de los conflictos en Ucrania, la escasez de mano de obra y los elevados niveles de inflación.
- Los volúmenes de carga aérea en el aeropuerto de Madrid caen por debajo de los niveles del 2021, en línea con los principales aeropuertos europeos si bien la caída es muy baja (-0,3%) en el caso de Madrid. En la comparación con el año prepandemia 2019 también cae un 3% tendencia similar a los principales aeropuertos europeos analizados, con la excepción positiva de Bruselas y Milán.
- Las 10 principales rutas de Madrid representan el 42 % del volumen total manejado en el aeropuerto, con los mayores crecimientos concentrados en Lima y Bogotá. Ciudad de Méjico y Nueva York ratifican la importancia de los tráficos con Latinoamérica y EEUU, por la importante oferta aérea y una demanda mantenida en Latinoamérica. El aeropuerto de Leipzig, Alemania mantiene la primera posición por los tráficos cargueros con los hubs europeos de DHL y Amazon.
- La paulatina estabilización en la capacidad ofertada a EEUU y Latinoamérica y una demanda con síntomas de ralentización ha resultado en valores de fletes aéreos por debajo de 2021 con la excepción de Centroamérica. En el resto de regiones, y desde valores muy altos, se aprecia la desaceleración en los fletes de forma generalizada, salvo Asia y Oriente Medio donde se mantienen las dificultades asociadas a la pandemia y las nuevas rutas impuestas por la guerra en Ucrania.



Air Freight

Capacidad de carga aérea estable en un mercado impredecible.

Servicios integrales puerta a puerta con más de 37 consolidados directos y capacidad de carga garantizada. El servicio de carga aérea más rápido y fiable desde y hacia los principales mercados mundiales.

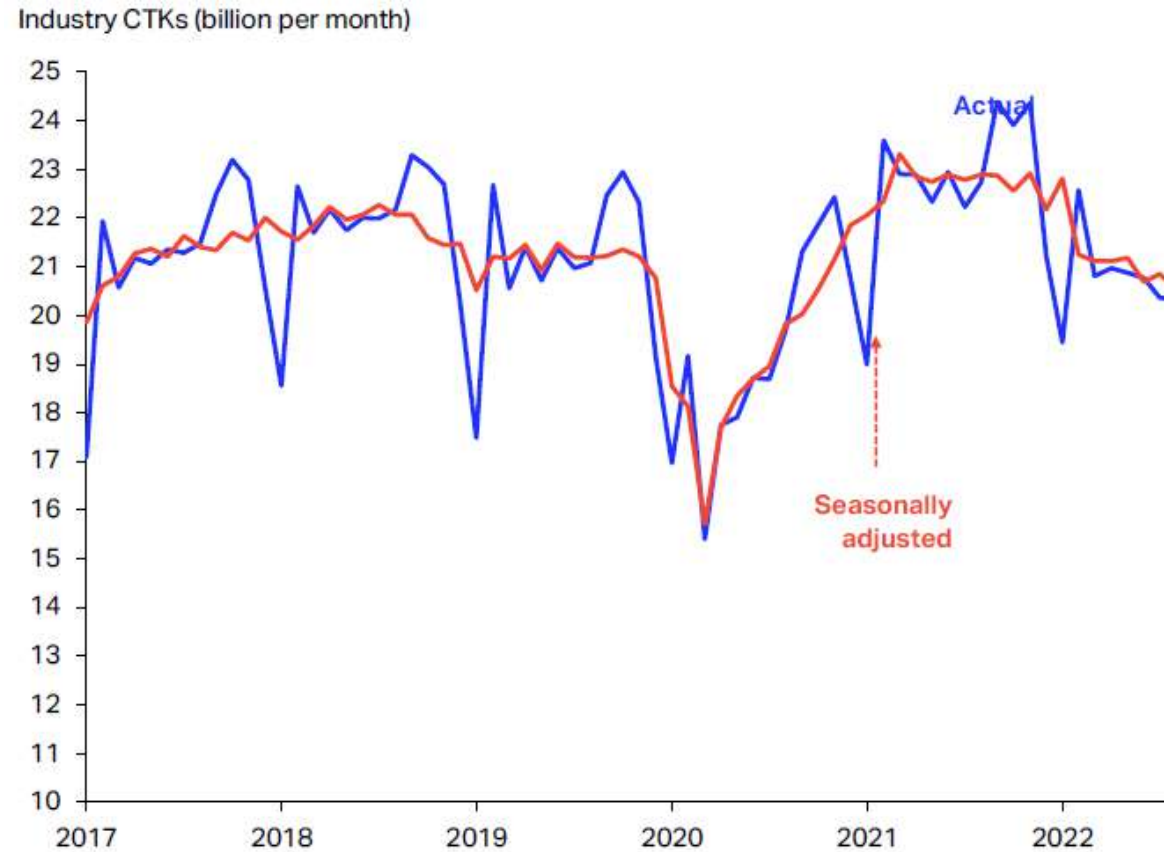
www.dbschenker.com/es



150 Years
Elevating
Lives

Los datos de IATA correspondientes al mes de septiembre muestran que la demanda de carga aérea global continúa la caída de los últimos meses. La demanda global, medida en toneladas-kilómetro de carga (CTKs), cayó un 10,6% en comparación con septiembre de 2021 (-10,6% también para las operaciones internacionales), pero continuó en niveles próximos a los anteriores a la pandemia (-3,6% con datos de 2019).

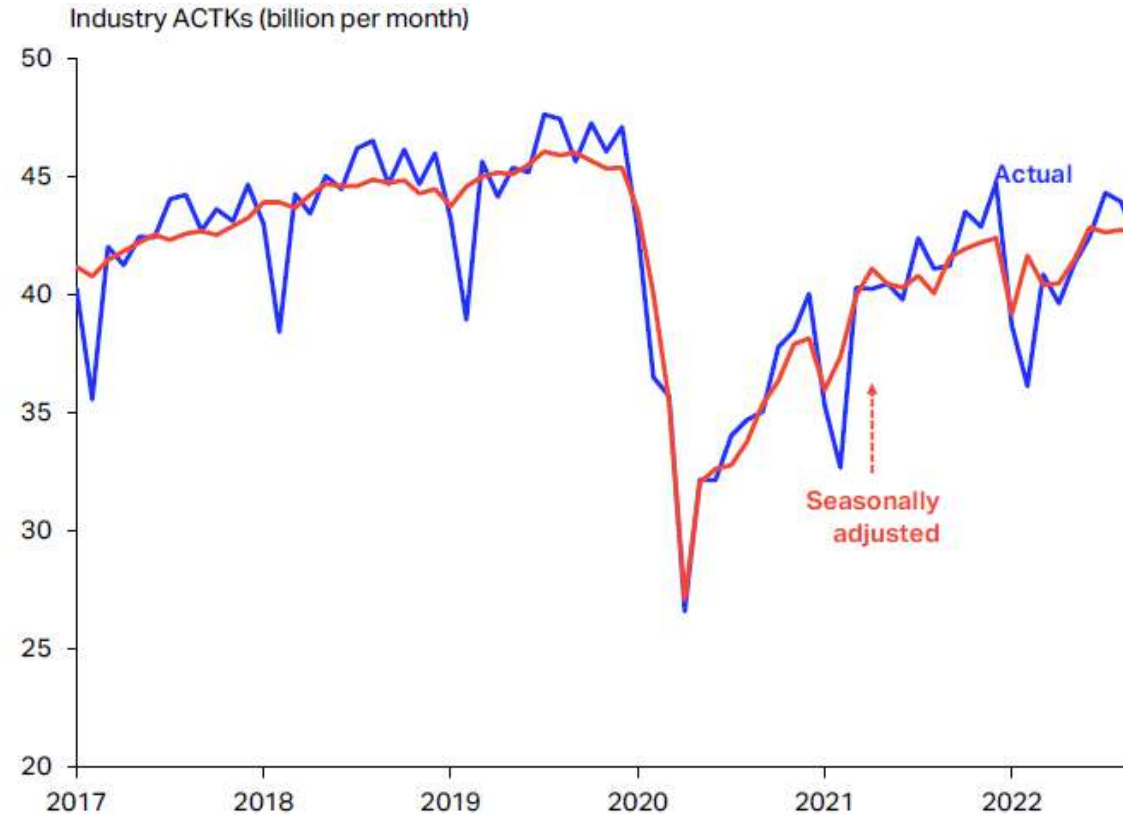
CARGA TRANSPORTADA REAL Y DESESTACIONALIZADA - CTKs (toneladas-kilómetro de carga)



Sources: IATA Economics, IATA Monthly Statistics

La capacidad fue un 2,4% superior a la de septiembre de 2021 (+5,0% para las operaciones internacionales) por debajo del 6,3% interanual en el mes anterior, pero todavía un -7,4% por debajo de los niveles de septiembre de 2019 (-8,1% para las operaciones internacionales). En comparación con agosto, las ACTKs de la industria disminuyeron un 3,8% intermensual, lo que sugiere que el sector sigue ajustando la capacidad de carga aérea para obtener mayores factores de carga (CLF). Como resultado, el CLF medio del sector en septiembre aumentó al 48,1% desde el 46,7% en agosto. Además, los ACTKs ajustados estacionalmente en septiembre se mantuvieron en aproximadamente el mismo nivel en comparación con el mes anterior.

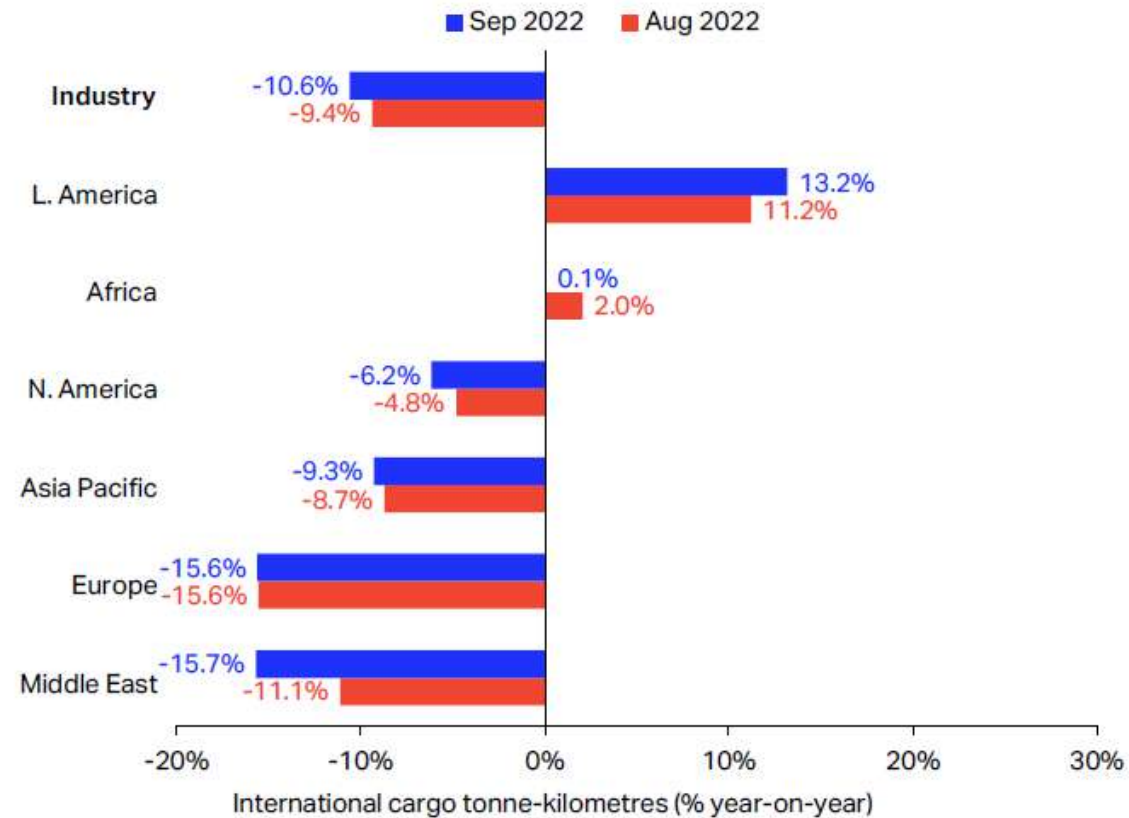
CAPACIDAD OFERTADA REAL Y DESESTACIONALIZADA - ACTKs (toneladas-kilómetro carga internacional disponible)



Sources: IATA Economics, IATA Monthly Statistics

Las compañías aéreas europeas registraron un descenso del 15,6% en carga en septiembre de 2022 en comparación interanual. Esto es atribuible a la guerra en Ucrania, escasez de mano de obra, caídas en la demanda y los altos niveles de inflación. Un comportamiento similar muestran las compañías aéreas de Oriente Medio con un descenso interanual del 15,7% en septiembre que es el peor resultado de todas las regiones y un descenso significativo en comparación con el mes anterior (-11,1%). Los transportistas latinoamericanos informaron de un aumento del 10,8% en los volúmenes de carga en septiembre en de 2022, que es el mayor crecimiento en todas las regiones. Las aerolíneas de esta región han introduciendo nuevos servicios creciendo en capacidad y, en algunos casos, invirtiendo en nuevas aeronaves cargueras.

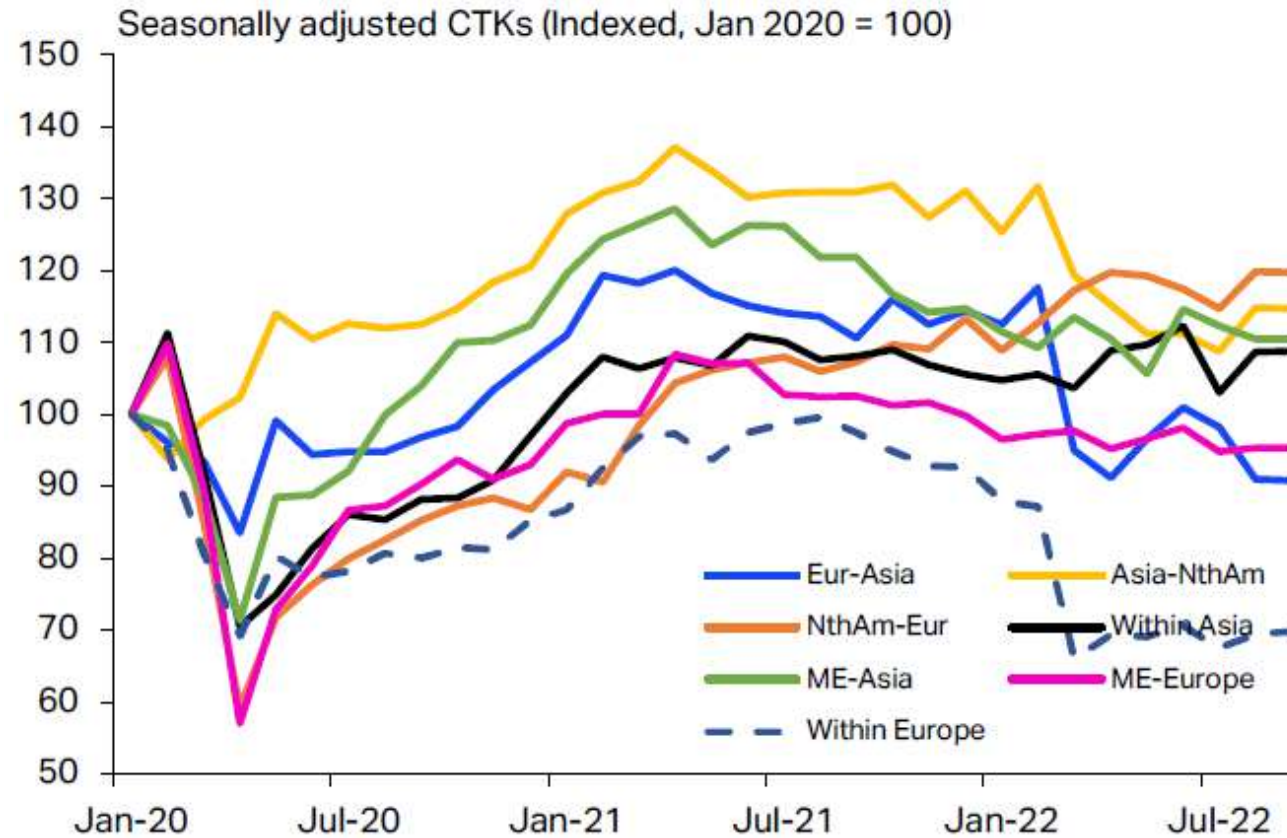
VARIACIÓN INTERANUAL EN TRÁFICOS INTERNACIONALES POR REGIÓN DE REGISTRO DE LA AEROLÍNEA CTKs (toneladas-kilómetro de carga)



Sources: IATA Economics, IATA Monthly Statistics

Las cuatro rutas entre regiones que registraron en septiembre un crecimiento interanual positivo en las toneladas-kilómetro de carga (CTKs) fueron Europa-América del Norte (11,6%), América del Norte-América del Sur (16,8%), rutas internas en Asia (0,7%) y Europa-América del Sur (0,2%). Por el contrario, los tráficos intraeuropeos muestran de nuevo a Europa como la región más débil, con una caída interanual del -28,4% . Le siguen Europa-Asia con un -18%, África-Asia con un -16,7% y Asia-América del Norte con un -12,4%. El tráfico de carga aérea entre Oriente Medio y Europa descendió un -7% interanual, lo que es ligeramente superior al -9,4% entre Oriente Medio y Asia.

CARGA TRANSPORTADA EN RUTAS INTERNACIONALES DESESTACIONALIZADA - CTKs (toneladas-kilómetro de carga)



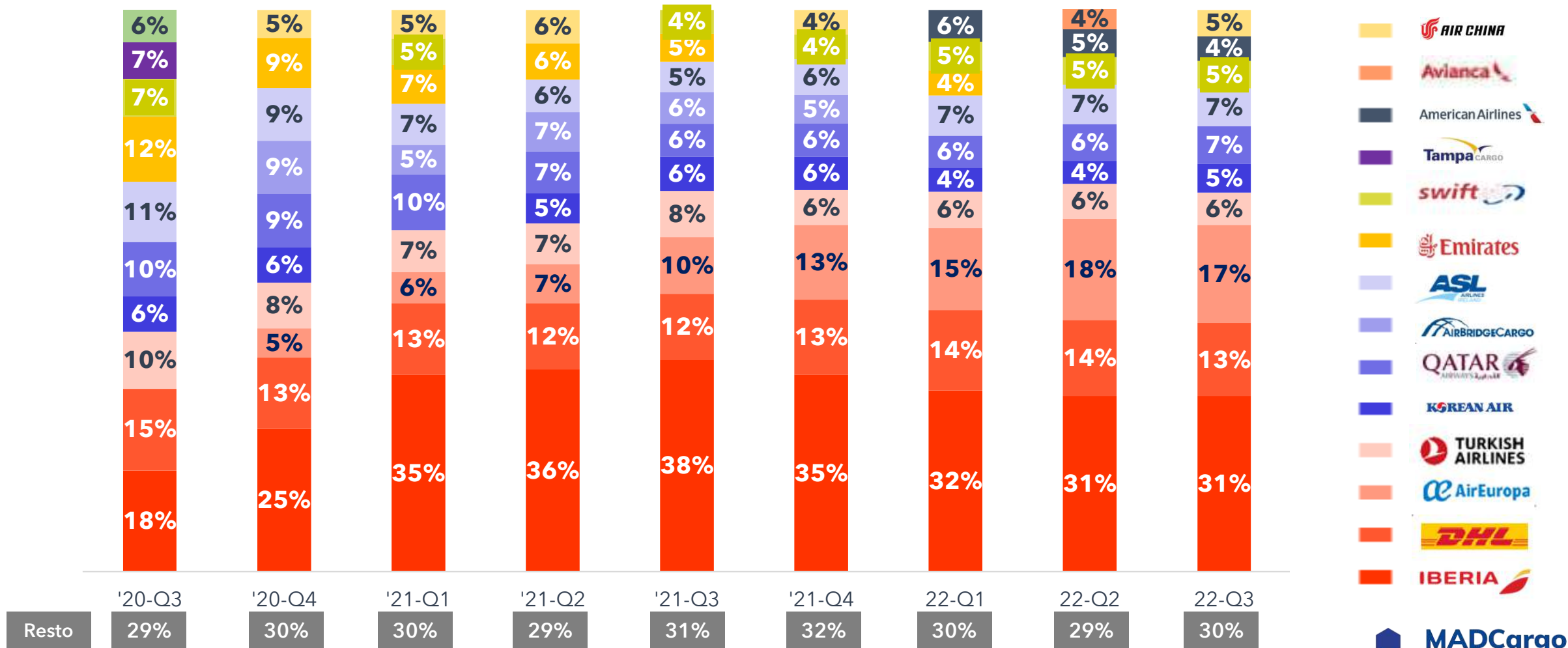
Source: IATA Economics, IATA Monthly Statistics by Route

TOP 10

COMPAÑÍAS AÉREAS MAD

La participación de los dos principales operadores españoles basados en Madrid (Iberia y Air Europa) disminuye ligeramente hasta el 48%, con DHL cayendo un punto hasta el 13% de participación. Air China aparece con un 5% en detrimento de Avianca con el resto de compañías aéreas en posiciones estabilizadas.

EVOLUCIÓN TRIMESTRAL | PARTICIPACIÓN DE MERCADO | COMPAÑÍAS AÉREAS



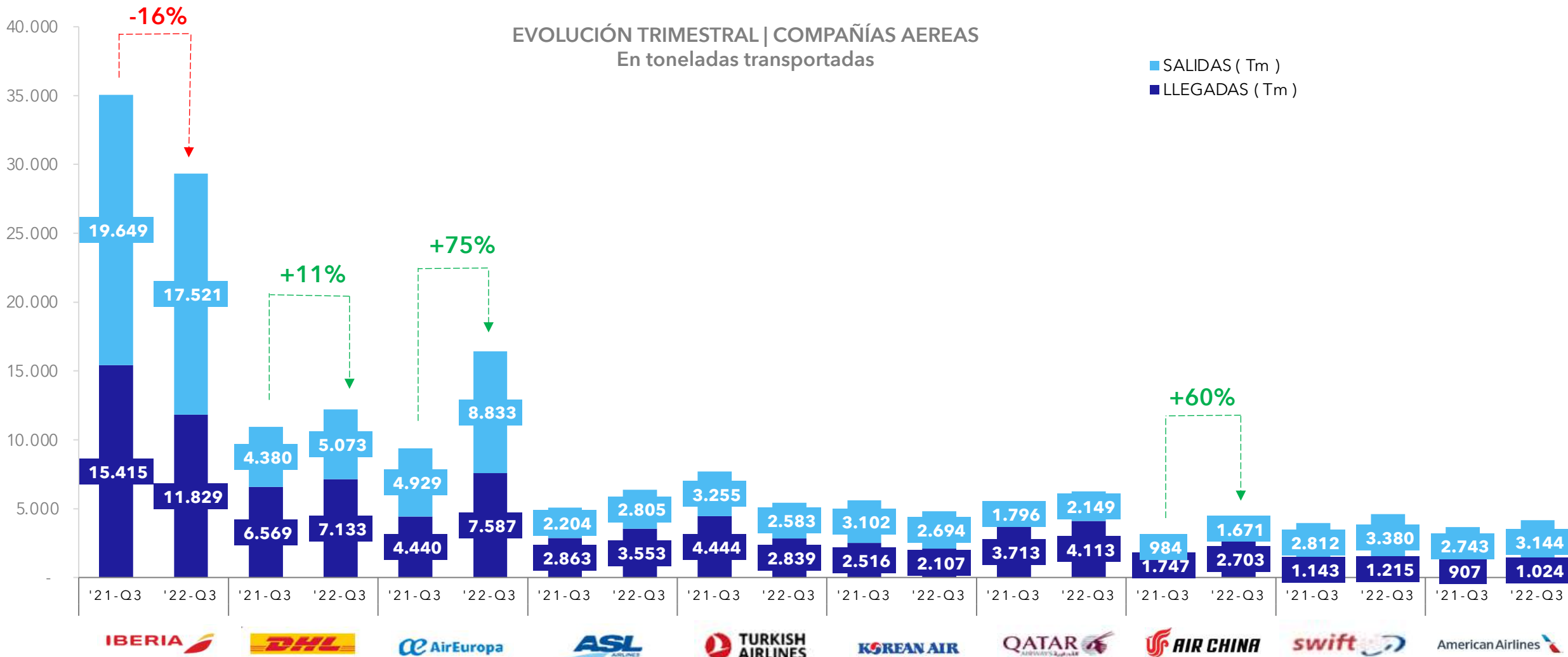
TOP 10

COMPAÑÍAS AÉREAS MAD

Air Europa muestra un fuerte crecimiento con la reactivación de los tráficos con Latinoamérica y EEUU comparada con el año anterior, mientras que IB intensifica la caída del trimestre anterior hasta el -16%. En el caso de Iberia desde la temporada de verano del 2021 inicio una fuerte reactivación de vuelos, por lo que no parece problema de oferta aérea sino de ralentización de la demanda de transporte. DHL mantiene una notable senda de crecimiento mientras que Air China reactiva frecuencias con Madrid que se traduce en un fuerte crecimiento.

EVOLUCIÓN TRIMESTRAL | COMPAÑÍAS AEREAS
En toneladas transportadas

■ SALIDAS (Tm)
■ LLEGADAS (Tm)



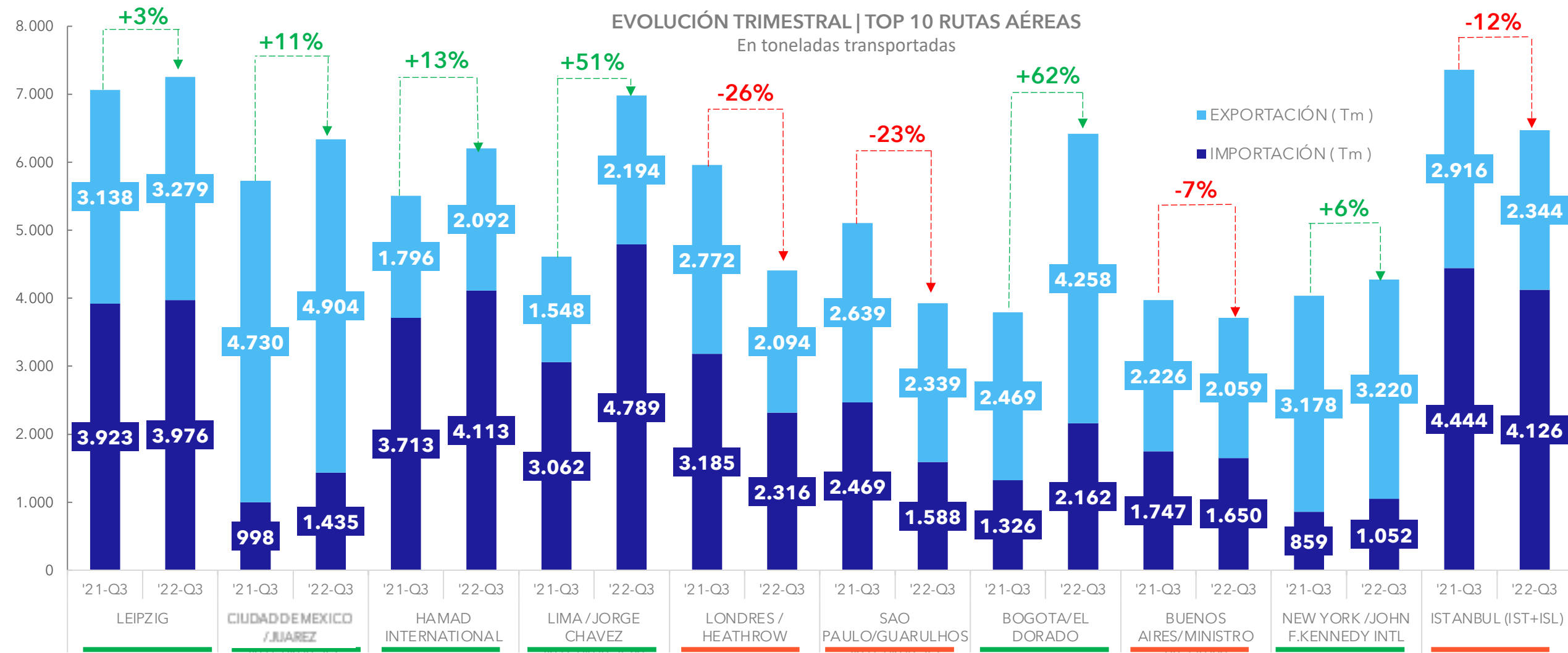
Fuente: AENA. MADCargo

TOP 10

RUTAS CARGA AÉREA MAD

Los mayores crecimientos de las 10 rutas principales de MAD esta concentrado en Lima y Bogotá. La primera ruta del top 10 esta alimentada por los tráficos de cargueros con Leipzig, sede de los hubs europeos de DHL y Amazon. Los tráficos con Londres/ Heathrow mantienen la caída del trimestre anterior de forma similar a Sao Paulo y Estambul.

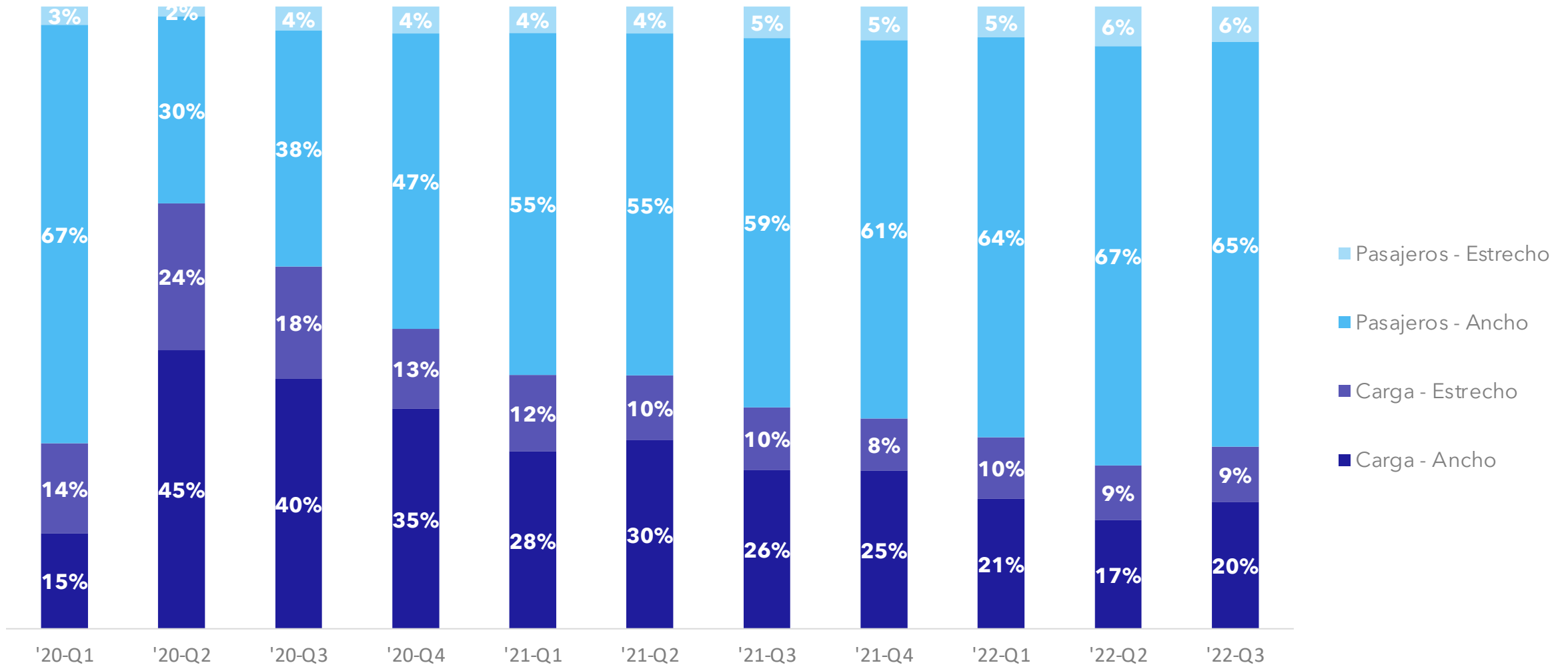
EVOLUCIÓN TRIMESTRAL | TOP 10 RUTAS AÉREAS
En toneladas transportadas



Fuente: AENA. MADCargo

La ralentización en la recuperación de frecuencias de larga distancia, y por tanto de capacidad en bodegas, hace que por primera vez desde el Q2 del 2020 la cuota de cargueros cambie la tendencia de caída en favor de la carga en bodega, y así aumenta hasta el 29% en comparación con el 26% del trimestre anterior. Se aleja por tanto del 25% valor medio en la prepandemia.

EVOLUCIÓN TRIMESTRAL | DISTRIBUCIÓN DE TIPOS DE AERONAVES

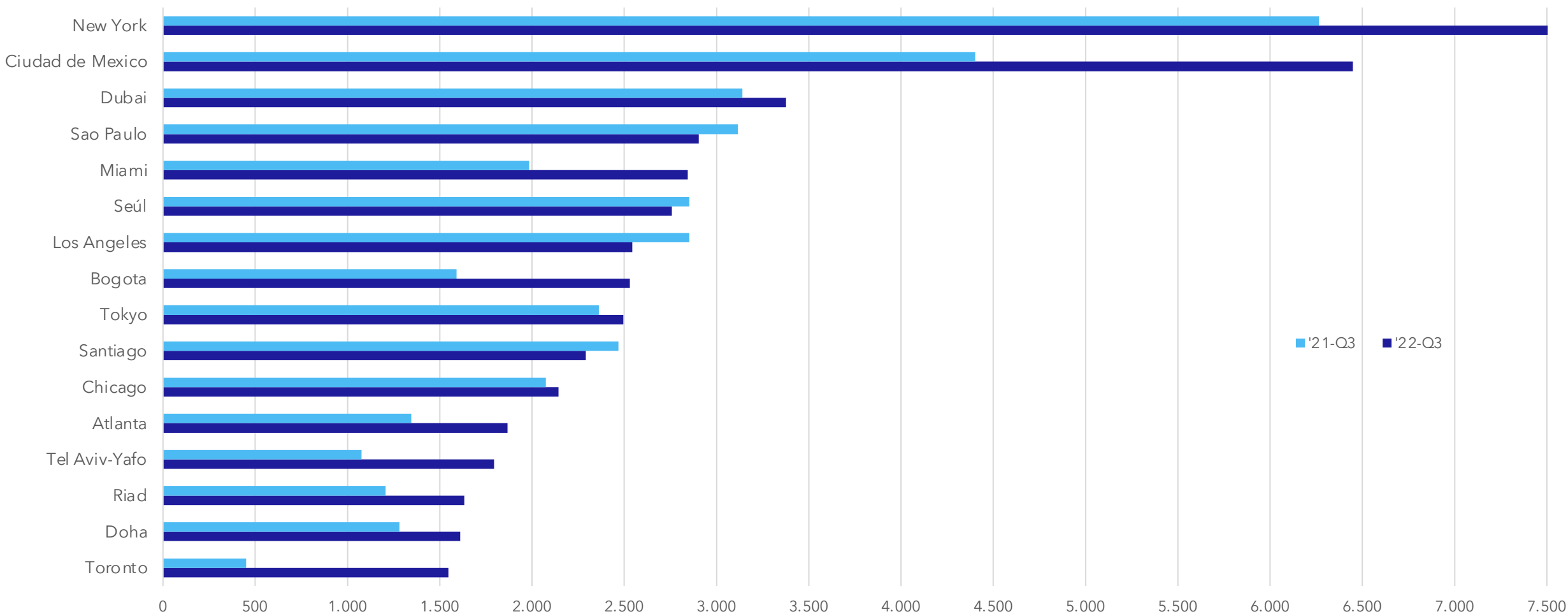


TOP 16

DESTINOS FINALES - MAD

Entre los 16 principales destinos finales de la carga con origen Madrid, se observan crecimientos significativos con New York, Miami y Atlanta en EEUU y Toronto en Canadá. En Latinoamérica destacan los fuertes crecimientos en Ciudad de Méjico y Bogotá. El crecimiento de la oferta aérea con recuperación de vuelos y frecuencias, y una demanda sostenida en las rutas de Europa con las dos regiones están detrás de estos datos. En el caso de los destinos asiáticos y Oriente Medio muestran crecimientos en Tel Aviv, Riad y Doha.

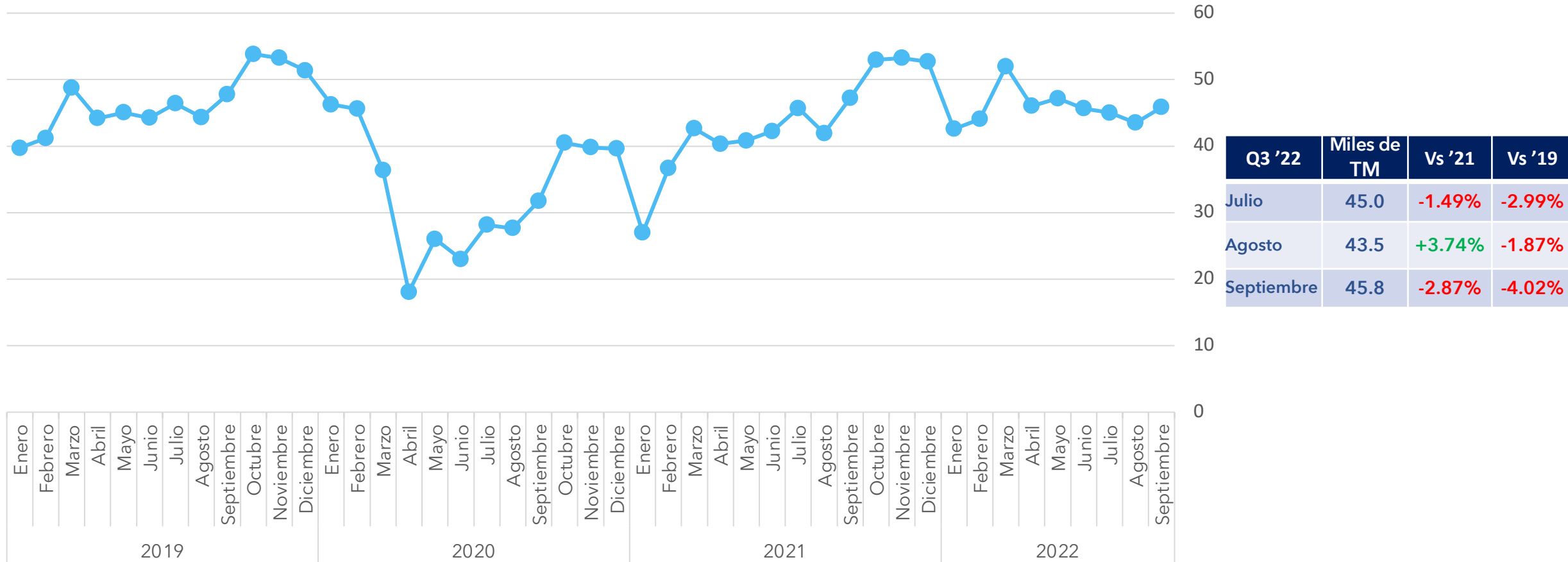
DESTINOS FINALES DE CARGA | TOP 16 AEROPUERTOS | ORIGEN MAD



Fuente: ECS. MADCargo

El aeropuerto de Madrid en el tercer trimestre muestra caídas mes a mes en comparación con el año 219 y también respecto al 2021 con la excepción positiva de agosto. La progresiva ralentización que se observa desde el inicio del segundo trimestre se ha mantenido en el Q3 hasta perder los valores positivos por encima del año prepandemia 2019.

TRÁFICO MENSUAL | AEROPUERTO DE MADRID
En miles de toneladas



Fuente: AENA. MADCargo

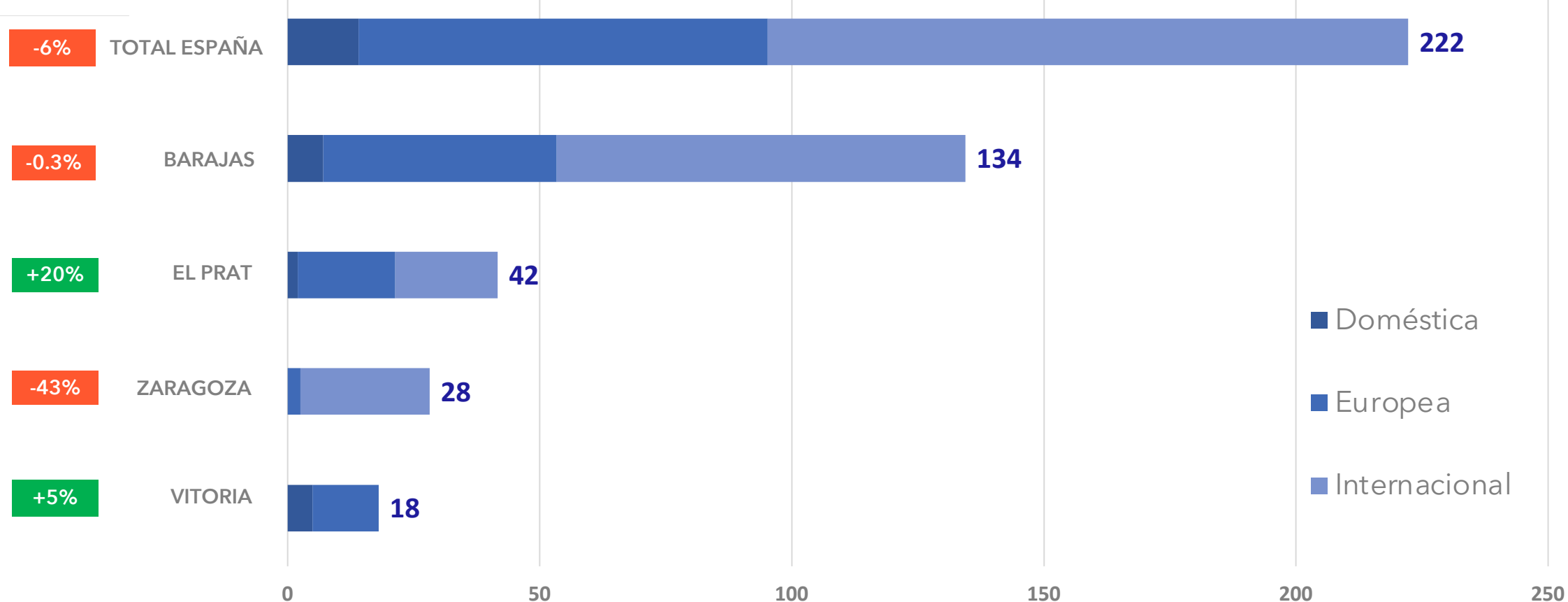
AEROPUERTOS CARGA AÉREA ESPAÑA

Madrid cae hasta valores negativos (-0,3%) en la tendencia mantenida desde el Q2 2022, y que contrasta con el crecimiento de Barcelona que se mantiene en un fuerte crecimiento del 20% durante los tres trimestres del año, con la recuperación gradual de vuelos de largo recorrido. El aeropuerto de Zaragoza incrementa las fuertes caída de los dos trimestres anteriores (-43%) por los persistentes problemas de las cadenas de suministro globales y la débil demanda que afecta a Inditex, principal generador de carga en el aeropuerto, mientras que el aeropuerto de Vitoria ligado de forma mayoritaria a la operación de DHL repite el crecimiento del trimestre anterior (+5%).

CARGA SEGÚN TRAMO | TOP 4 AEROPUERTOS EN ESPAÑA | Q3 2022

En miles de toneladas

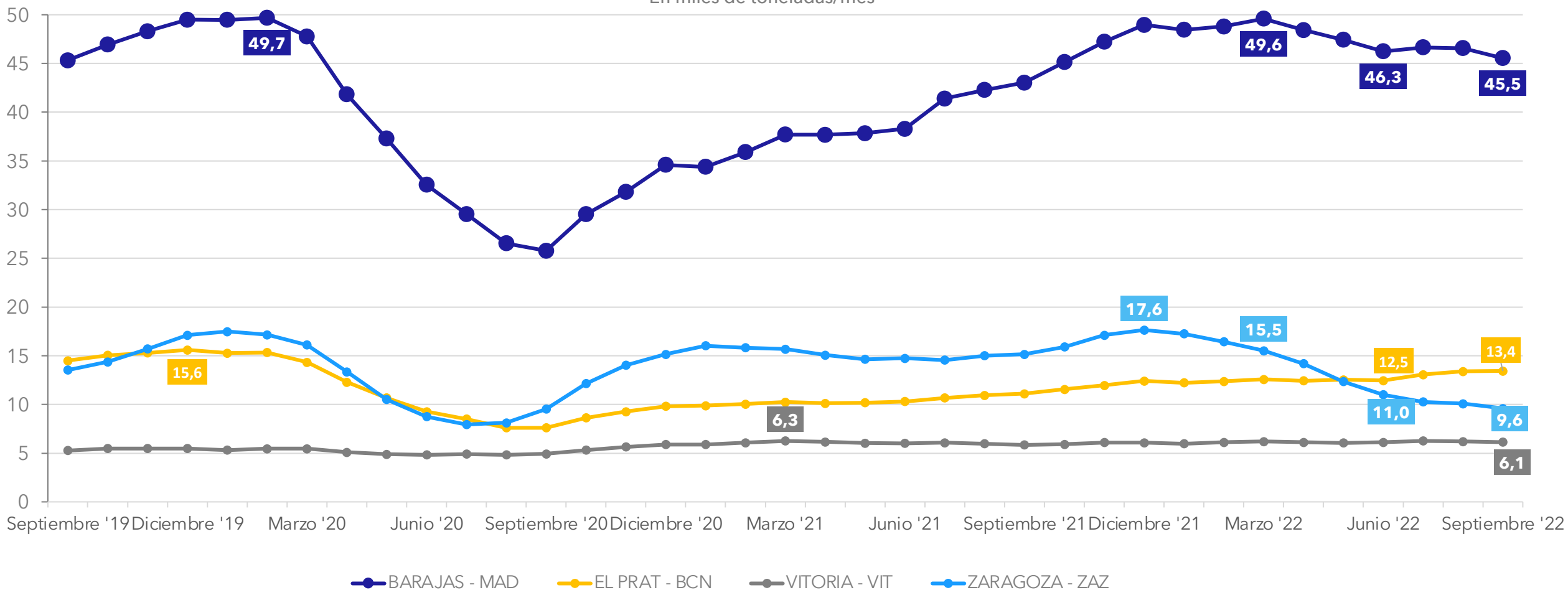
Vs Q3 '21



AEROPUERTOS CARGA AÉREA ESPAÑA

La media móvil muestra la caída del tráfico de carga en Madrid desde el mes de abril. Barcelona presenta una tendencia positiva con una curva de crecimiento constante, que es casi plana en Vitoria, mientras que en Zaragoza continúa la caída desde finales de año 2021.

MEDIA MÓVIL DE 6 MESES | TOP 4 AEROPUERTOS EN ESPAÑA
En miles de toneladas/mes



Fuente: AENA. MADCargo

La carga transportada en camión aéreo aumenta en el tercer trimestre más del 10% respecto a 2021, si bien por debajo del trimestre anterior (+17,3 %), y muy por encima de la caída en volúmenes de carga transportada en aeronaves (-0,3%). Este crecimiento aproxima la participación del camión aéreo respecto a la carga en aeronaves a los valores del primer trimestre (+11,4 %).



134.395 toneladas

Fuente: AENA. MADCargo



15.615 toneladas*

Camión aéreo.
Carga transportada en camión con conocimiento aéreo y origen/ destino aeropuerto de Madrid.
* No se dispone de datos de IAG Cargo

Variación Q3
2022 vs 2021

-0,3%

Variación Q3
2022 vs 2021

+10,46%

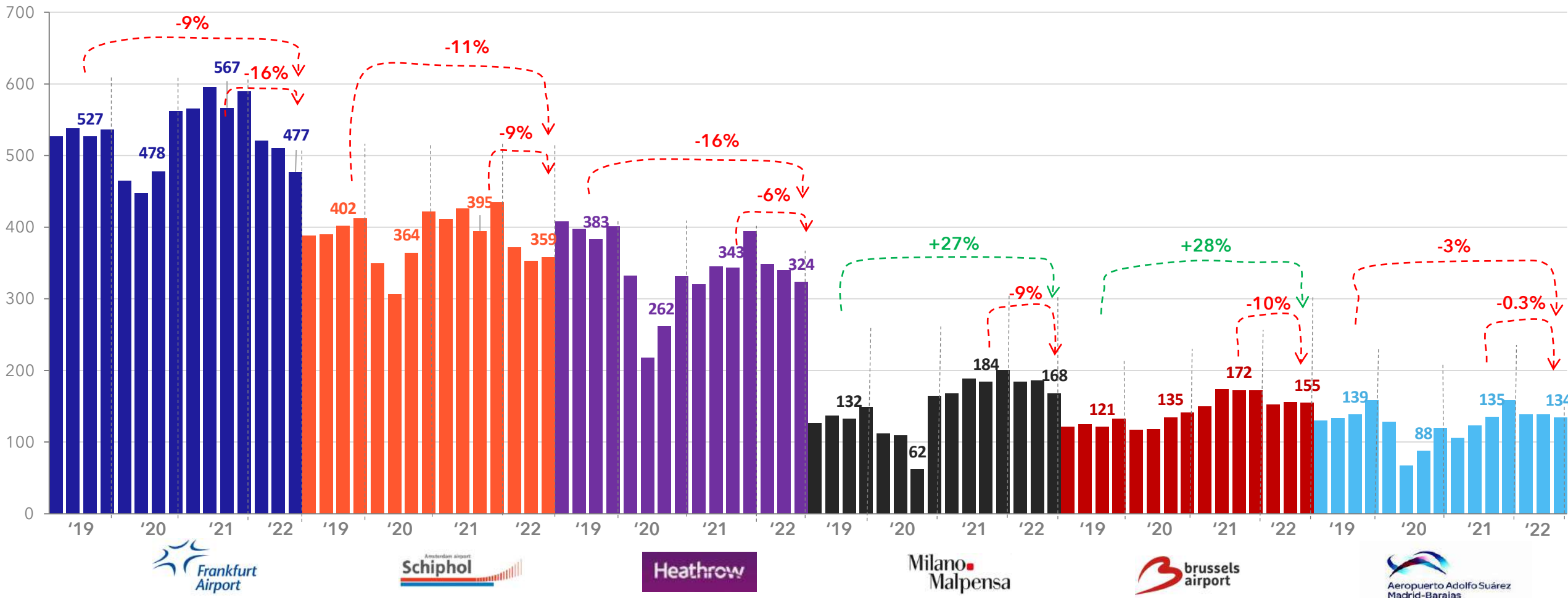
MAD
Q3 2022

% carga camión aéreo*
sobre carga en aeronaves

11,62%

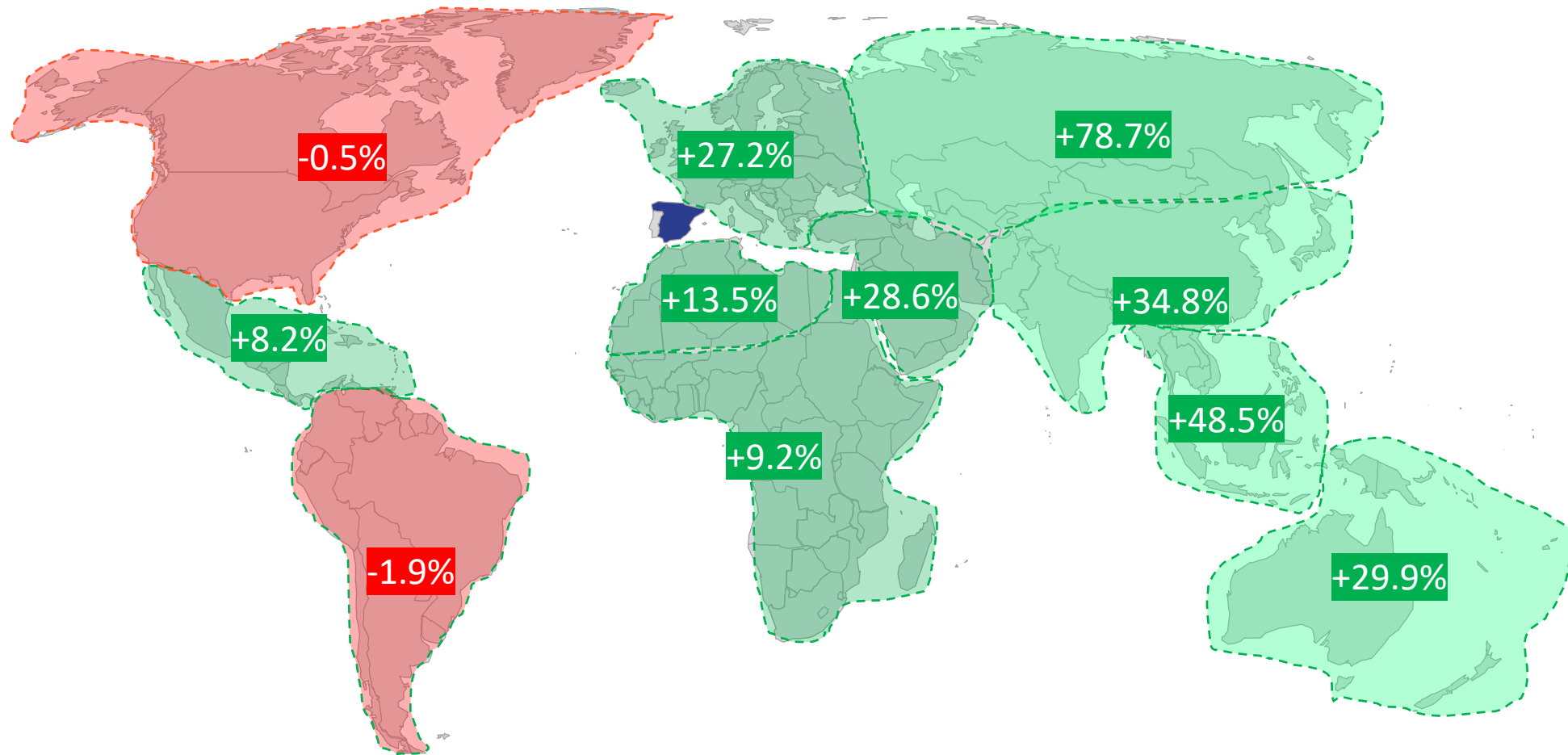
En coincidencia con el comportamiento global de la carga aérea en el Q3 los aeropuertos europeos seleccionados muestran caídas en la comparación con el Q3 del 2019, salvo Milán y Bruselas. En la comparación con el 2021 todos sin excepción muestran caídas en la comparación del tercer trimestre, siendo Madrid el que muestra mejor comportamiento con una ligera caída del -0,3%. La carga aérea en Europa no es inmune a la desaceleración del crecimiento del PIB mundial, altas tasas de inflación y precios de la energía, a los que se añade la guerra en Ucrania.

COMPARACION EVOLUTIVA TRIMESTRAL | Aeropuertos de referencia europeos Miles de toneladas



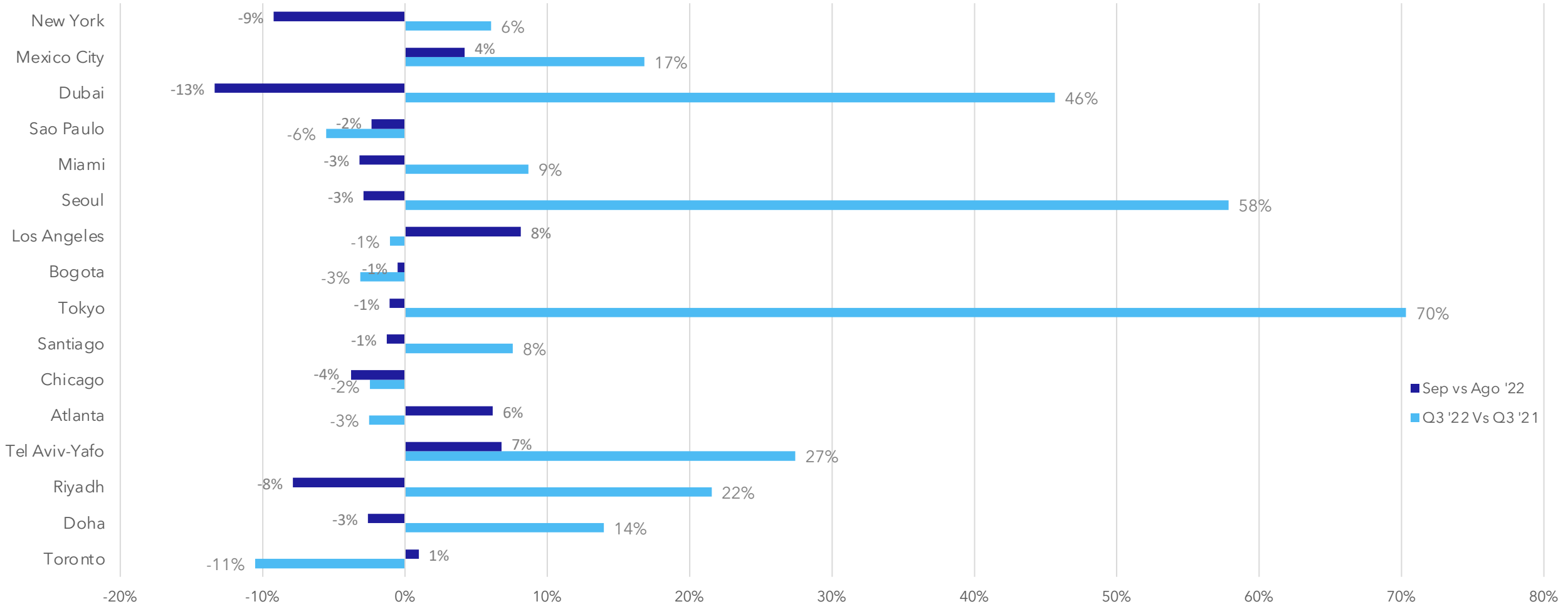
La estabilización en la capacidad ofertada a EEUU Y Latinoamérica y las difíciles perspectivas económicas con el impacto sobre la demanda han ajustado a la baja los fletes aéreos con EEUU y especialmente Sudamérica, aunque en Centroamérica se mantiene el crecimiento (+3%) respecto al trimestre anterior. En el resto de regiones, y desde valores muy altos en el primer semestre, se aprecia la desaceleración en el crecimiento de forma generalizada, salvo Asia y Oriente Medio donde se mantienen las dificultades asociadas a la pandemia y las nuevas rutas impuestas por la guerra en Ucrania.

VARIACIÓN TARIFA MEDIA | Q3 22/21 | DESDE MADRID POR REGIÓN



La ralentización en el crecimiento de la oferta en las rutas a los principales destinos en Latinoamérica y EEUU y síntomas de debilitamiento en la demanda justifican caídas generalizadas en la comparación con el mes anterior y desaceleración en comparación con el Q3 del año 2021. En Asia se observan fuertes crecimientos en Tokio y Seúl pero en senda de descenso en el intermensual y en la comparación intertrimestral, de forma similar a Riadh y Doha en Oriente Medio, con las excepción de Dubái.

VARIACIÓN FLETES AÉREOS | CIUDADES DESTINO FINAL | ORIGEN MADRID



El comercio exterior por modo aéreo de la Comunidad de Madrid mantiene un importante crecimiento en exportación, mientras que los valores de importación se mantienen estables con una mínima caída. La categoría con mayor crecimiento es moda impulsada por la exportación, y la que presenta el mayor retrocesos son productos mecánicos y eléctricos con caídas tanto en exportación como en importación.

Total carga Enero - Agosto 2022
104.633 tn

EXPORT	Enero-Agosto 2022/21
47.194 tn	+22%
IMPORT	Enero-Agosto 2022/21
57.438 tn	-0.2%

Tendencias principales categorías Madrid

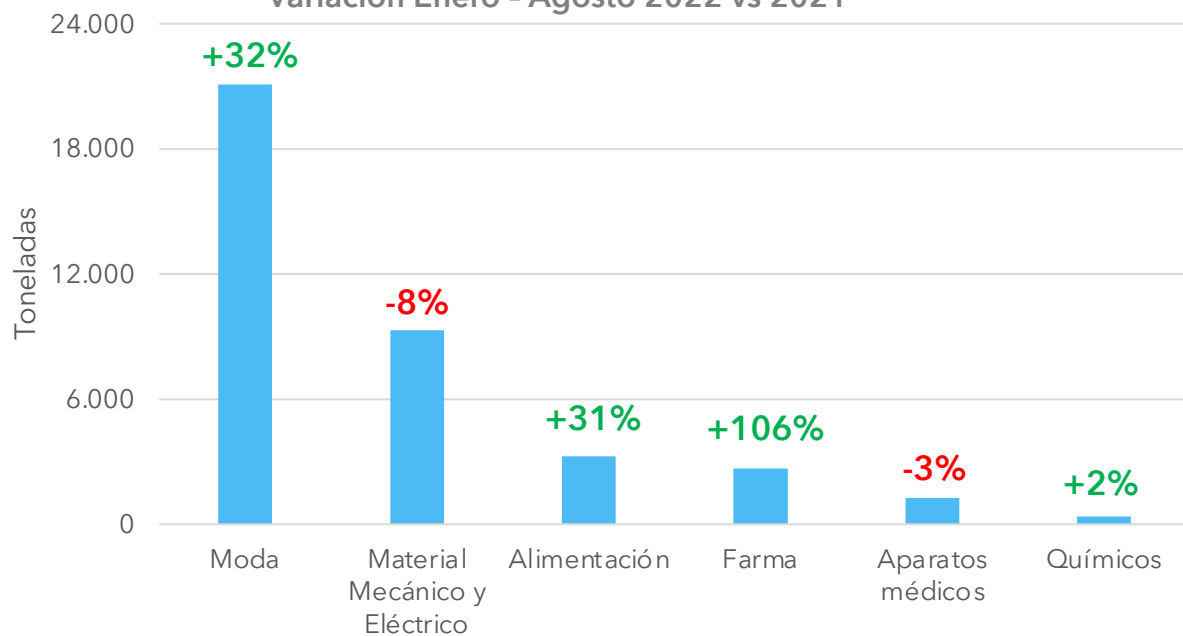
+ INCREMENTA



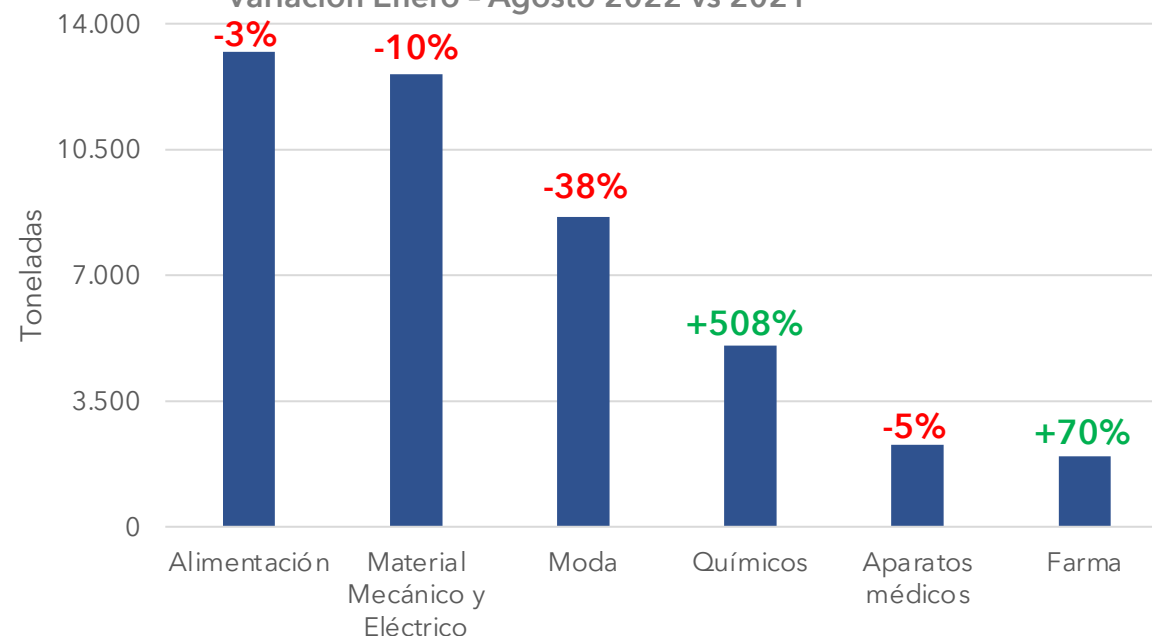
+ RETROCEDE



Categorías de exportación
Variación Enero - Agosto 2022 vs 2021

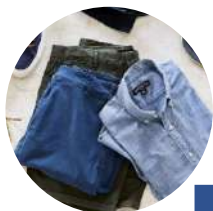


Categoría de importación
Variación Enero - Agosto 2022 vs 2021



Fuente: Datacomex (datos enero-agosto 2022) MADCargo

Moda, productos mecánicos y eléctricos, y alimentación se mantienen desde el inicio de año como las categorías que presentan los mayores volúmenes de carga transportada en avión con caídas generalizadas en el Q3, con la excepción de moda y productos de alimentación que muestran una importante subida en exportación.



PRENDAS DE VESTIR/ MODA

EXPORT	Enero-Agosto 22/21
21.078 tn	+32%
IMPORT	Enero-Agosto 22/21
8.627 tn	-38%

Total Carga Enero-Agosto'22

29.704 tn



PRODUCTOS ALIMENTACIÓN

EXPORT	Enero-Agosto 22/21
3.249 tn	+31%
IMPORT	Enero-Agosto 22/21
13.216 tn	-3%

Total Carga Enero-Agosto '22

16.465 tn



PRODUCTOS MECÁNICOS Y ELÉCTRICOS

EXPORT	Enero-Agosto 22/21
9.302 tn	-8%
IMPORT	Enero-Agosto 22/21
12.597 tn	-10%

Total Carga Enero-Agosto '22

21.898 tn

TOP 5 Países Exportación	Toneladas	TOP 5 Países Importación	Toneladas
Suiza	4.004	Bangladesh	2.748
USA	3.881	China	1.537
Qatar	1.245	India	1.508
México	1.091	Pakistán	1.350
China	1.038	Turquía	558

TOP 5 Países Exportación	Toneladas	TOP 5 Países Importación	Toneladas
Emiratos Ar.	626	Perú	2.801
China	214	Brasil	2.421
USA	192	Costa Rica	1.250
Portugal	190	Chile	1.219
México	189	México	963

TOP 5 Países Exportación	Toneladas	TOP 5 Países Importación	Toneladas
USA	2.928	China	5.910
Italia	1.131	USA	1.114
Turquía	1.118	Vietnam	892
Sri Lanka	677	India	575
México	284	Países Bajos	372

Ficha del estudio

El objetivo del observatorio trimestral de la carga aérea de Madrid es presentar la evolución de la carga aérea en Madrid en el periodo considerado, mediante graficas e indicadores que de forma sintética muestren información de interés para los profesionales del sector. Se han seleccionado seis aeropuertos europeos para análisis de benchmarking. Entre Los criterios utilizados están la estructura hub, perfil de compañías aéreas, excelencia operativa y volúmenes de carga aérea. Se han descartado aeropuertos cargueros. Valorando dichos criterios la opción elegida incluye los aeropuertos de Londres-Heathrow, Frankfurt, Ámsterdam-Schiphol, Paris-CDG, Bruselas y Milán-Malpensa.

La información estadística de Aena incluye los tránsitos de mercancías en el aeropuerto.

La información proporcionada con el top 16 destinos finales desde Madrid esta limitada a compañías participantes en el CASS-IATA.

Foro MADCargo cumple con los requisitos de privacidad y manejo de datos aportados por terceros. La información personal se conserva de forma segura y se trata conforme a las regulaciones legales existentes. Los datos recabados por Foro MADCargo tienen como finalidad exclusiva el análisis y la realización del informe anual de la carga en Madrid, así como los informes trimestrales que se publica con datos agregados y nunca individualizados.

El equipo de Foro MADCargo responsable de la redacción de este informe está formado por el vicepresidente Javier Aran, que ha coordinado el equipo de trabajo junto a Tomás Aranda y Óscar Álvarez. Los tres socios cuentan con una extensa experiencia en gestión y consultoría de transporte aéreo.

En base al acuerdo suscrito con la Fundación Zaragoza Logistics Center (ZLC), el equipo redactor han contado con el trabajo entusiasta de Giovana Flores, alumna del Master en Dirección de Supply Chain (MDSC) de ZLC.

ECS e IATA han aportado información y su valioso tiempo por lo que estamos especialmente agradecidos.

Javier Aran



Tomas Aranda



Oscar Álvarez



Giovana Flores



CON EL APOYO DE NUESTRO SOCIOS PROTECTORES



MAD 2022 Q3

Observatorio carga aérea Madrid
Abril - Septiembre 2022



www.madcargolab.com



www.foromadcargo.org