

BARCELONA AIR TRAFFIC INTELLIGENCE UNIT

OBSERVATORIO DE TRÁFICO AÉREO DE BARCELONA

Special COVID-19 Report
May 2020

Informe Especial COVID-19
Mayo 2020



Cambrà de Comerç
de Barcelona

37



Elaborado por: / Produced by:



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

Patrocinadores: / Sponsors:



ANÁLISIS DEL MERCADO MUNDIAL 2020

WORLDWIDE MARKET 2020 ANALYSIS

La crisis en el sector aéreo iniciada en el primer trimestre del 2020 a raíz de la pandemia del COVID-19 ha desencadenado una situación sin precedentes. Es la primera crisis sanitaria que ha tenido un impacto tan global en todo el mundo. Por ejemplo, la crisis sanitaria de SARS en 2003 solo impactó en Asia. Los dos principales ejemplos recientes de crisis globales son: la crisis en 2001 después de los atentados del 11-S que supuso un cambio de paradigma en la seguridad y también forzó la reestructuración del sector; por otro lado, la crisis económica del 2008 también fue de carácter global y supuso la reducción del número de operadores aéreos, la aceleración del modelo de bajo coste y un comportamiento diferenciado de los pasajeros de ocio y de negocios.

Por tanto, la actual crisis se espera suponga cambios como los de las crisis anteriores y además introducir un nuevo paradigma de viajes con "garantía sanitaria" con el fin de restablecer la confianza del consumidor. Adicionalmente debido a la excepcional situación financiera de la mayoría de compañías aéreas y la demanda que se espera sea lenta y muy sensible es de esperar una recuperación gradual.

Muchos países a raíz de la pandemia han cerrado sus fronteras al tránsito de personas y solo permiten la entrada de nacionales o residentes (ver gráfico 1). El turismo evidentemente se ha visto muy impactado ya que no es posible viajar por ocio a la mayoría de países y solo se permite algunos viajes y por razones esenciales.

En todas las regiones del mundo ha habido una reducción de la oferta de asientos respecto a la originalmente planteada hasta llegar a un total de reducción del 40% de los pasajeros internacionales en marzo del 2020 (fuente OACI, ver gráfico 2). La reducción de vuelos de los primeros tres meses del 2020 del sector aéreo ha reducido el RPK (Revenue Passenger Kilometer) una media de un 48% en comparación con el año anterior según (fuente IATA, ver gráfico 3). Las velocidades de reducción han sido diferentes ya que la misma pandemia ha afectado de distintas formas y en diferentes tiempos a las regiones.

Muchas aerolíneas han visto reducida su entrada de dinero por lo que muchas han buscado maneras de reducir sus costes mediante planes de regularización de empleo (como en el caso específico de las principales aerolíneas en Barcelona) y maximizar sus vías de financiación públicas o privadas. Los grandes grupos aeronáuticos como IAG, LH, AF/KLM o las compañías americanas no han sido una excepción y los estados han ganado protagonismo a la hora de intentar reflotar estos grupos empresariales.

La recuperación depende en gran medida del desconfinamiento aplicado en cada país y la normativa de cada uno por separado que permita la libre circulación de personas entre ellos. Dicho desconfinamiento se prevé escalonado y que no sea al mismo tiempo, lo que tendrá implicaciones al sector aéreo. La afectación en diferentes regiones a tiempos diferentes probablemente hará más complicada las conexiones internacionales y sobretodo las intercontinentales.

The crisis in the aviation sector started in the first quarter of 2020 as a result of the COVID-19 pandemic has triggered an unprecedented situation. It is the first health crisis that has had such a global impact worldwide. For example, the SARS health crisis in 2003 only impacted Asia. The two main recent examples of global crises are: the crisis in 2001 after the 9/11 attacks that brought about a paradigm shift in security and also forced the restructuring of the sector; On the other hand, the 2008 economic crisis was also global in nature and meant the reduction of the number of air operators, the acceleration of the low-cost model and a different behaviour of leisure and business passengers.

Therefore, the current crisis is expected to involve changes like those of previous crises and also to introduce a new paradigm of trips with a "health guarantee" in order to restore consumer confidence. Additionally, due to the exceptional financial situation of the majority of airlines and the demand that is expected to be slow and very sensitive, a gradual recovery is to be expected.

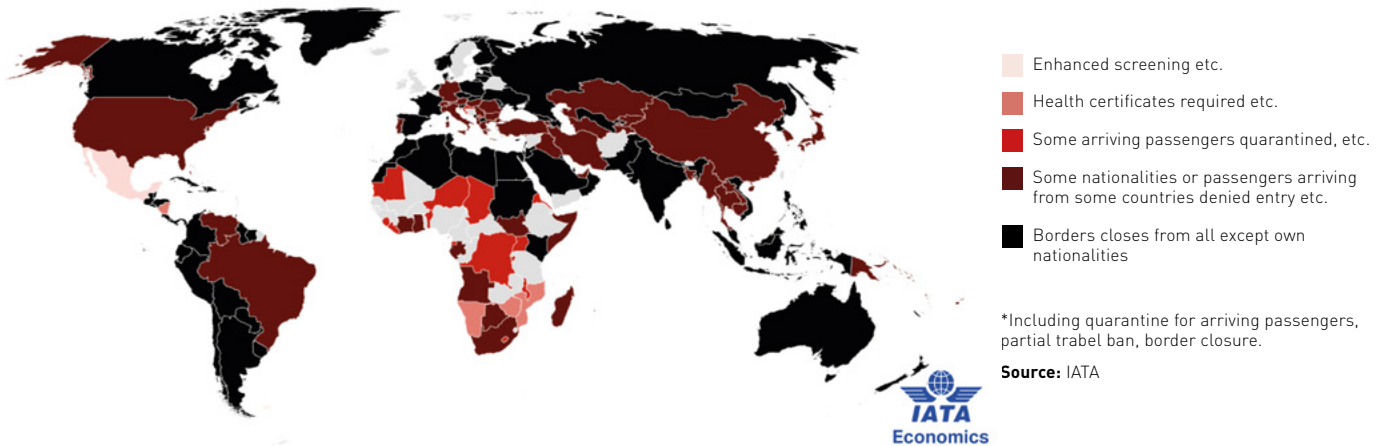
Many countries as a result of the pandemic have closed their borders to the transit of people and only allow the entry of nationals or residents (see figure 1). Tourism has obviously been very impacted since it is not possible to travel for leisure to most countries and only some trips are allowed and for essential reasons.

In all regions of the world there has been a reduction in the offer of seats with respect to the one originally proposed until reaching a total reduction of 40% of international passengers in March 2020 (ICAO source, see figure 2). The reduction of flights in the first three months of 2020 in the airline sector has reduced the RPK (Revenue Passenger Kilometer) an average of 48% compared to the previous year according to (source IATA, see figure 3). Reduction rates have been different since the same pandemic has affected distinct regions in different ways and times.

Many airlines have seen their money inflow reduced, so many have looked for ways to reduce their costs through employment regularization plans (as in the specific case of the main airlines in Barcelona) and maximize their public or private financing channels. Large aeronautical groups such as IAG, LH, AF / KLM or American companies have not been an exception and the states have gained prominence when trying to revive these business groups.

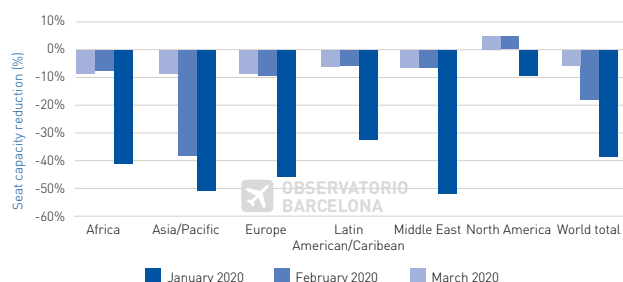
Recovery depends largely on the lack of confinement applied in each country and the regulations of each one that allow the free movement of people between them. This lack of confinement is expected to be staggered and not at the same time what will have implications for the air sector. The affectation in different regions at different times will probably make international connections and especially intercontinental ones more complicated.

1. BORDERS WITH COVID (IATA)



2. SEATS CAPACITY (OACI)

Monthly seat capacity change compare to originally-planned by region (total international and domestic)



3. RPK (IATA)

Region or airline registration	RPKs 2020 (vs. 2019 year-on-year change)	Passenger revenue \$ billion 2020 vs. 2019 levels
Asia-Pacific	-50%	-113
North America	-36%	-64
Europe	-55%	-89
Middle East	-51%	-24
Africa	-51%	-6
Latin America	-49%	-18
Industry	-48%	-314

Note: This assumes, as in the previous impact assessment, that the domestic lock-down lasts 3 months, until the end of Q2. But international travel restrictions are assumed in this assessment to be reduced more slowly, with only 50% of pent-up international RPKs recovered by Q4 (after reduction due to recession impact)

ANÁLISIS BARCELONA PASAJEROS Y CARGA

BARCELONA PASSENGER AND CARGO ANALYSIS

La oferta de asientos en Barcelona se redujo drásticamente a partir de mediados de marzo a raíz de la aplicación del Estado de alarma en España. Inicialmente el estado de alarma tenía que ser más reducido en el tiempo lo que hubiera permitido una recuperación más rápida. Desafortunadamente no ha sido así y la situación sanitaria obligó a ampliar el estado de alarma lo que hizo que las aerolíneas retardaran la oferta de plazas tanto a nivel europeo como intercontinental.

Barcelona según los datos de Eurocontrol se mantiene en el mismo rango de reducción de operaciones respecto al año 2019 que los principales aeropuertos europeos entre un -85% -100%.

Las principales aerolíneas que vuelan en Barcelona al igual que la inmensa mayoría de aerolíneas europeas están paradas con reducciones de actividad respecto al año anterior y su tráfico es nulo a excepción de vuelos de repatriación y de envío de material sanitario. Con esta complicada situación muchas aerolíneas han reducido al máximo sus costes.

Las principales compañías que operan en el aeropuerto de Barcelona Vueling (-97,3%), Ryanair (-97,7%), Easyjet (-99,5%), Norwegian (-94,2%) así como las principales compañías con conexiones intercontinentales American Airlines (-63,5%), Emirates (-99,7%) y Qatar (-85,9%) han reducido al mínimo sus operaciones según datos de la última semana de abril respecto el año anterior (fuente Eurocontrol y CAPA). Las programaciones a partir de Junio o Julio, a fecha de abril, siguen sin cambios drásticos de reducción a la espera de que se levanten las restricciones de los gobiernos, poder iniciar los vuelos y reactivar la demanda.

A nivel de carga aérea, considerando que más del 70% de la mercancía que se mueve en BCN se transporta en bodega de aviones de pasajeros y sobretodo en vuelos intercontinentales, el impacto de las cancelaciones masivas de vuelos está reduciendo notablemente la capacidad de carga. Por tanto, la oferta actual se limita a los pocos vuelos cargueros puros que operan regularmente, si bien se han fletado para este periodo diferentes vuelos chárter (especialmente a/desde China) para el traslado de material sanitario.

El gráfico 6 compara la capacidad de carga aérea entre 2020 y 2019 para las dos regiones con mayor oferta desde BCN: Oriente Medio y Norte América. Se observan reducciones del 80% y 95%, respectivamente. Cabe aclarar que estos datos son dinámicos y cambian semana a semana, a medida que las aerolíneas van cancelando/ajustando vuelos. Por ese motivo, la recuperación que muestran ambos gráficos a partir de junio es teórica, y muy probablemente se irá desplazando en el tiempo hacia el tercer o cuarto trimestre de 2020.

The seats offer in Barcelona was drastically reduced from mid-March as a result of the application of the state of alarm in Spain. Initially, the alarm state had to be shorter over time, which would have allowed a faster recovery. Unfortunately, this has not been the case and the health situation forced the alarm state to be extended, causing airlines to delay the offer of seats at both the European and intercontinental levels.

According to Eurocontrol data, Barcelona remains in the same range of operations reduction compared to 2019 as the main European airports between -85% -100%.

The main airlines that fly in Barcelona, like the vast majority of European airlines, are stopped with reductions in activity compared to the previous year and their traffic is nil except for repatriation flights and shipments of medical supplies. With this complicated situation, many airlines have reduced their costs as much as possible.

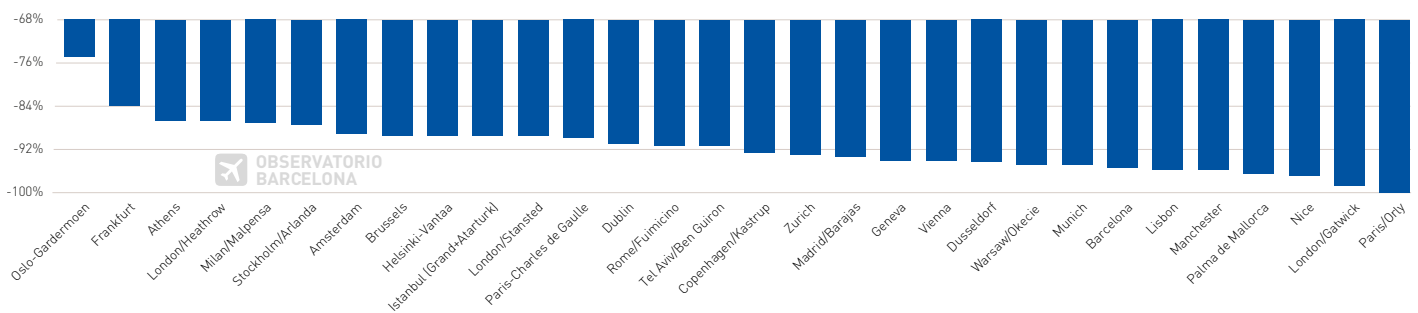
The main companies operating at Barcelona airport Vueling (-97.3%), Ryanair (-97.7%), Easyjet (-99.5%), Norwegian (-94.2%) as well as the main companies with intercontinental connections American Airlines (-63.5%), Emirates (-99.7%) and Qatar (-85.9%) have minimized their operations according to data from the last week of April compared to the previous year (source Eurocontrol and CAPA). The schedules from June or July, as of April, remain without drastic changes of reduction while waiting for the restrictions of the governments to be lifted, to be able to restart flights and reactivate demand.

At the air cargo level, considering that more than 70% of the merchandise that moves in BCN is transported in the hold of passenger planes and especially on intercontinental flights, the impact of massive flight cancellations is significantly reducing cargo capacity. Therefore, the current offer is limited to the few pure cargo flights that operate regularly, although different charter flights (especially to / from China) have been chartered for this period for the transfer of medical equipment.

Figure 6 compares the air cargo capacity between 2020 and 2019 for the two regions with the highest supply from BCN: the Middle East and North America. Reductions of 80% and 95% are observed, respectively. It should be noted that these data are dynamic and change from week to week, as airlines cancel / adjust flights. For this reason, the recovery shown by both graphs from June is theoretical, and most likely will shift in time towards the third or fourth quarter of 2020.

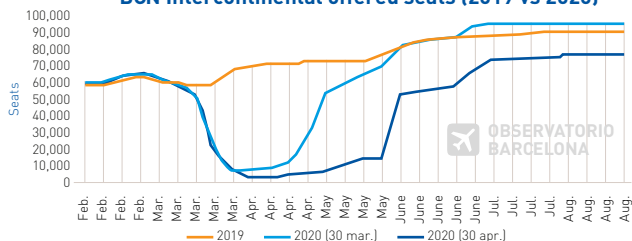
4. EUROPEAN AIRPORTS (Eurocontrol)

Airports-Weekly Moving Average (Traffic) - Tue Apr 28 2020

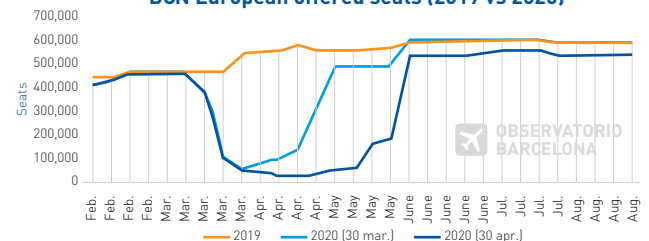


5. OFFERED SEATS (CAPA)

BCN Intercontinental offered seats (2019 vs 2020)

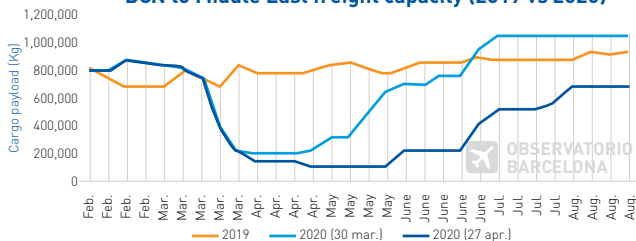


BCN European offered seats (2019 vs 2020)

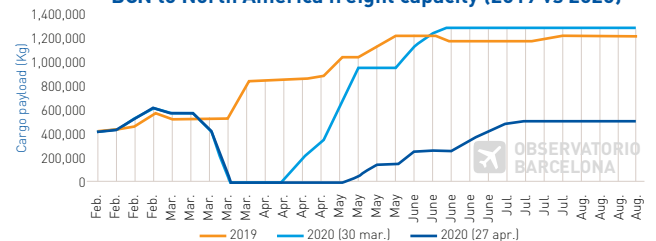


6. CARGO CAPACITY (CAPA)

BCN to Middle East freight capacity (2019 vs 2020)



BCN to North America freight capacity (2019 vs 2020)



PERSPECTIVAS DE FUTURO FORECASTS

Existen diferentes perspectivas de recuperación del tráfico aéreo dada la gravedad de la crisis sanitaria del COVID-19 y sus consecuencias económicas. Según diferentes escenarios dibujados por agentes globales sectoriales, la crisis puede tardar entre 2,5 lo más optimistas o 5 años en el peor de los casos respecto al nivel del 2019. Para el 2020 según OACI se espera una reducción entre un 44%-80% los pasajeros internacionales a nivel global (gráfico 8). Consecuentemente, el sector turístico mundial podría perder entre 300 a 450 mil millones de dólares en facturación por el impacto de la pandemia según (UNWTO, gráfico 9). Eso implica volver a niveles de hace 6 o 7 años.

El ritmo de recuperación del tráfico que irá en paralelo a la evolución de la enfermedad será asimétrico por regiones o países y dependerá sobretodo de 4 variables:

- 1. La liberalización de movilidad de pasajeros internacionales.** Esto evolucionará de forma desigual según los territorios y países afectados. En general sobre todo los vuelos domésticos serán los primeros en recuperarse ya que tienen menos restricciones.
- 2. La confianza del consumidor a viajar:** el 40% de pasajeros según una encuesta de IATA (abril) esperarán 6 meses antes de volver a viajar como anteriormente. También dependerá de las medidas implementadas por las compañías, aeropuertos y del destino en general (hoteles, transportes, etc.) que se acuerden e implementen.
- 3. La confianza empresarial:** la demanda de negocios se verá restringida por los ajustes de costes en los presupuestos de viaje y en algunos casos substituidos por el teletrabajo o cambios generales en sus modelos de negocio.
- 4. La capacidad de reestructuración de las compañías:** habrá una reducción de la oferta de vuelos y del número de compañías sobretodo en Europa donde hay un mercado muy fragmentado. La parte esencial de esa reestructuración es la financiación de sus costes fijos mientras no operen y la inversión necesaria para arrancar la actividad sobretodo mientras la demanda no se recupere y los precios no puedan incrementarse. En este aspecto aquellas empresas que tengan mejor protección de los estados podrán gozar de algunas ventajas financieras.

En una extrapolación de las perspectivas de IATA y OACI para Europa y suponiendo que Barcelona se comporta como la media del mercado se han elaborado dos escenarios: el optimista con una reducción del -48% (respecto al 2019) y otro más moderado que proyecta una reducción del 74%. De esta forma en Barcelona se espera este año un volumen de pasajeros de 12,6 a 24,2 millones de pasajeros O&D (origen o destino Barcelona sin tener en cuenta los pasajeros en tránsito, ver gráfico 7).

Se espera que los vuelos domésticos puedan activarse de forma importante entre junio y principios de Julio. Esto sería el mayor motor de actividad de este verano. En cuanto a los vuelos europeos es previsible que se arranque de forma acordada a nivel de la Comisión Europea e incluyendo otros países no UE. Es difícil estimar una fecha, pero en cualquier caso para el último trimestre del año deberíamos tener una cierta normalidad. Los vuelos intercontinentales no se estima que tengan impacto significativo hasta verano 2021 (Marzo-October).

There are different perspectives for the recovery of air traffic given the severity of the COVID-19 health crisis and its economic consequences. According to different scenarios drawn by global sectorial agents, the crisis may take between 2.5 as optimistic or 5 years in the worst case compared to the 2019 level. For 2020, according to ICAO, a reduction between 44% -80 is expected. Percentage of international passengers globally (graph 8). Consequently, the world tourism sector could lose between 300 to 450 billion dollars in turnover due to the impact of the pandemic according to (UNWTO, graph 9). That implies returning to levels of 6 or 7 years ago.

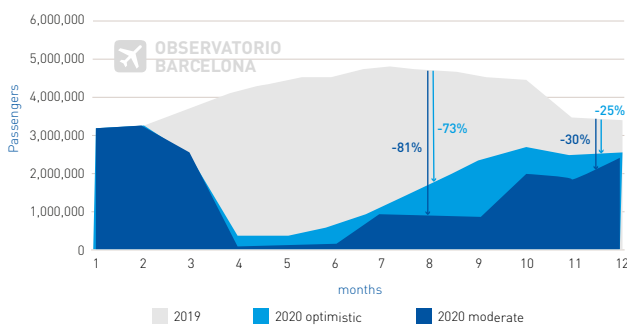
The rate of recovery of the traffic that will go in parallel to the evolution of the disease will be asymmetric by regions or countries and will depend above all on 4 variables:

- 1. The liberalization of international passenger mobility.** This will evolve unevenly according to the affected territories and countries. In general, especially domestic flights will be the first to recover as they have fewer restrictions.
- 2. Consumer confidence to travel:** 40% of passengers according to a survey of IATA (April) will wait 6 months before traveling again as previously. It will also depend on the measures implemented by the companies, airports and the destination in general (hotels, transport, etc.) to be agreed and implemented.
- 3. Business confidence:** business demand will be restricted by cost adjustments in travel budgets and in some cases replaced by teleworking or general changes in their business models.
- 4. The companies' restructuring capacity:** there will be a reduction in the supply of flights and the number of companies, especially in Europe where there is a highly fragmented market. The essential part of this restructuring is the financing of its fixed costs while they do not operate and the investment necessary to start the activity, especially while demand does not recover and prices cannot rise. In this regard, those companies that have better protection from the states may enjoy some financial advantages.

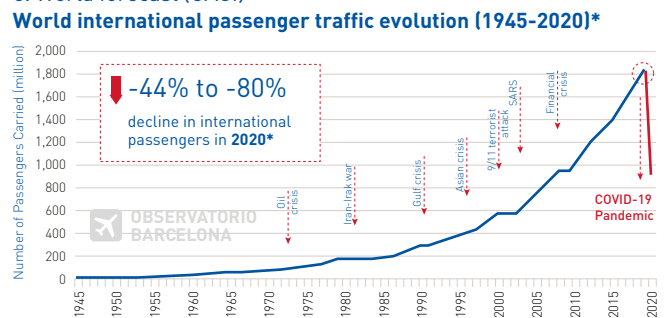
In an extrapolation of the IATA and ICAO perspectives for Europe and assuming that Barcelona behaves like the market average, two scenarios have been developed: the optimistic one with a reduction of -48% (compared to 2019) and the moderate one with a 74% reduction. In Barcelona this year is expected a passenger volume of 12.6 to 24.2 million O&D passengers (origin or destination Barcelona without taking into account passengers in transit, see graph 7).

Domestic flights are expected to be activated significantly between June and the beginning of July. This would be the biggest engine of activity this summer. As for European flights, it is foreseeable that it will start in an agreed way at the level of the European Commission and including other non-EU countries. It is difficult to estimate a date, but in any case for the last quarter of the year we should have a certain normality. Intercontinental flights are not estimated to have a significant impact until summer 2021 (March-October).

7. BCN forecast (GPA)

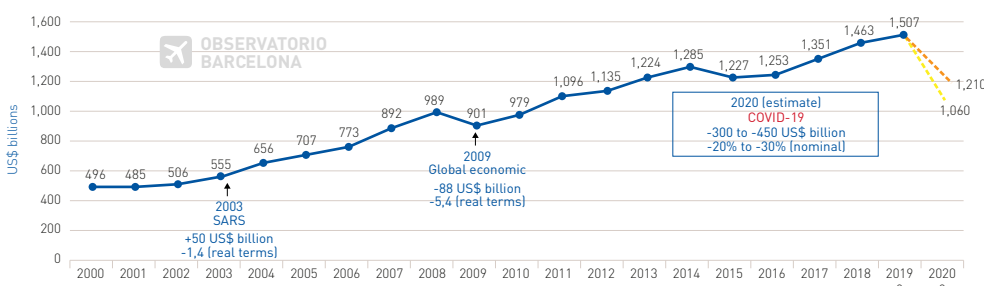


8. World forecast (OACI)



9. Tourist forecast (UNWTO)

2020 forecast-international tourism receipts, world (US\$ billion)



- 290 to 440 million International Tourist Arrivals
- 5 to 7 years Lost in number of tourist
- 300 to 450 US\$ billion Tourism Exports (receipts)
- 1.3 of 1.5 US\$ trillion Lost in Tourism Exports