

BARCELONA OBSERVATORIO
AIR TRAFFIC DE TRÁFICO AÉREO
INTELLIGENCE UNIT DE BARCELONA

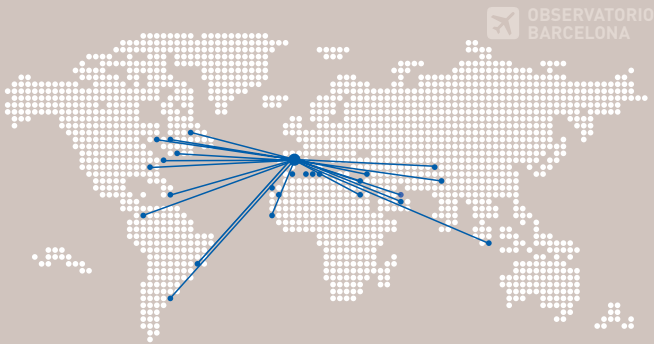
Quarterly report
June 2013



Informe trimestral
Junio 2013

RECOVERY OF AMERICAN ROUTES IN SUMMER

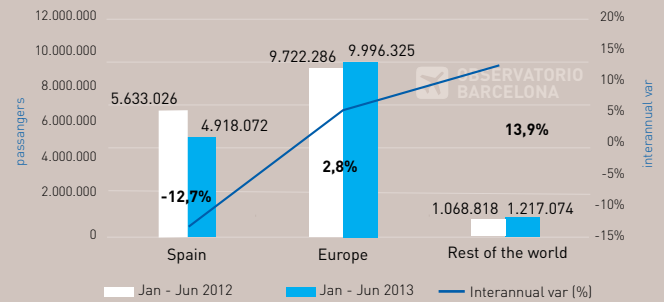
Rutas de largo radio / Long haul routes. Summer 2013 (S13)



Fuente: Innovata. Semana 19-25. Agosto de 2013 / Source: Innovata. Week of 19-25. August 2013

THE RISE OF INTERCONTINENTAL AND EUROPEAN TRAFFIC BARELY COMPENSATES THE FALL IN SPANISH PASSENGERS

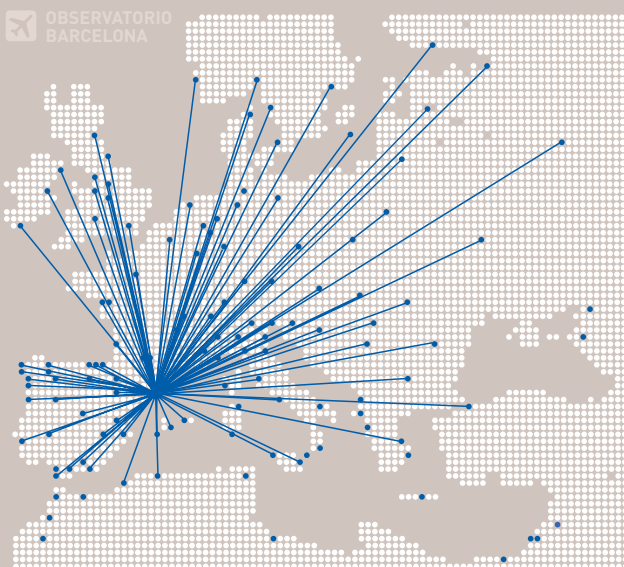
Total pax BCN (Jan - Jun 2013): Pax 16,131,471 (-1.8%). Capacity (-12.3%)



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

EXCELLENT SHORT HAUL NETWORK

Rutas corto radio / Short haul routes. Summer 2013 (S13)



Fuente: Innovata. Semana 19-25. Agosto de 2013 / Source: Innovata. Week of 19-25. August 2013

January 2013

La Comisión europea bloquea la compra de TNT por parte de UPS.
 Los B787 se quedan en tierra por riesgo de sus baterías.
 Qatar Airways incrementa frecuencias a 10 por semana.
 AENA aplica un 20% de descuento en las tarifas de los pasajeros de conectividad.

EC blocks the acquisition of TNT by UPS.
 B787s grounded by battery hazard.
 Qatar Airways increases frequencies to 10 per week.
 20% discount in connection taxes in AENA airports.

February 2013

El personal de Iberia inicia diversos periodos de huelga para protestar por su plan de despidos.
 La Comisión europea bloquea la compra de Aer Lingus por parte de Ryanair.
 El precio del carburante se estabiliza en los 85-87€ por barril Brent.

Iberia workers on strike to protest against restructuring plan
 EC blocks the acquisition of Aer Lingus by Ryanair
 Oil price stabilizes at 85-87€ per Brent barrel

March 2013

IAG inicia la compra de Vueling. A finales de Abril controla más del 90% de las acciones de la compañía.

IAG starts buying Vueling. At the end of April they control 90% of shares.

Abril 2013

AENA tiene intención de reducir los alquileres de las oficinas del centro de carga.
 El B787 vuelve a volar.
 Vueling anuncia su intención de doblar flota y rutas en los próximos 5 años.

AENA to reduce leases for cargo sector offices at Madrid, Barcelona and Valencia airports.
 El B787 starts flying again.
 Vueling announces that it plans to double fleet in the next 5 years.

May 2013

AENA y las líneas aéreas llegan a un acuerdo para moderar la subida de tasas.

AENA and the airlines reach an agreement to moderate airport charge increases.

June 2013

AENA bonifica con hasta un 50% el tráfico intercontinental de mercancías en conexión.
 Vueling lanza la nueva ruta BCN - BEI con 2 frecuencias semanales.

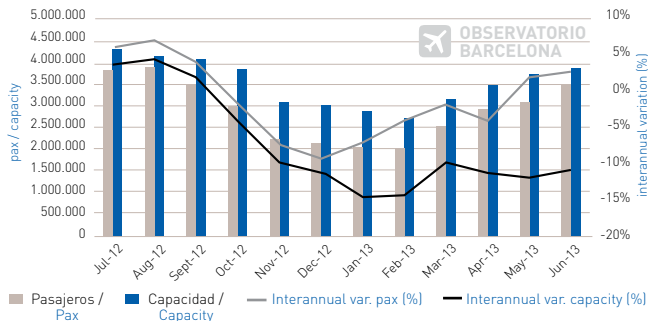
AENA applies airport charges discounts of up to 50% in intercontinental connection cargo.
 Vueling launches the new BCN-BEI route (2 weekly flights).

EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO DIRECTO DE BCN

BCN DIRECT PASSENGER EVOLUTION

RECOVERY OF DEMAND IN S13 AFTER A WEAK WINTER SEASON

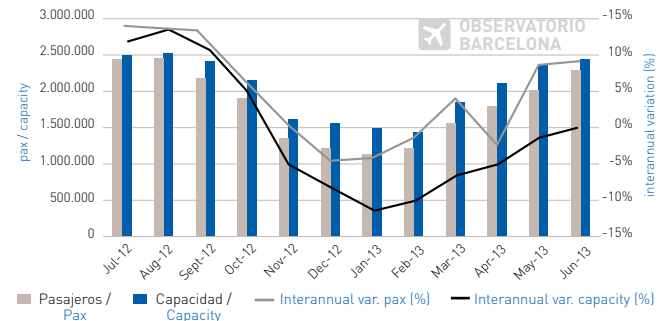
TOTAL PAX BCN / Last 12 months



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AENA e Innovata / Source: GPA using Innovata and AENA data

STRONG SECOND TERM PAX RECOVERY

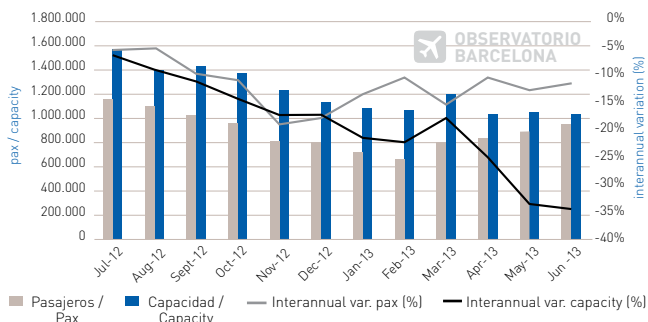
EUROPE PAX / Last 12 months



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AENA e Innovata / Source: GPA using Innovata and AENA data

13% LOWER PASSENGER DEMAND AND HIGH CAPACITY ADJUSTMENT

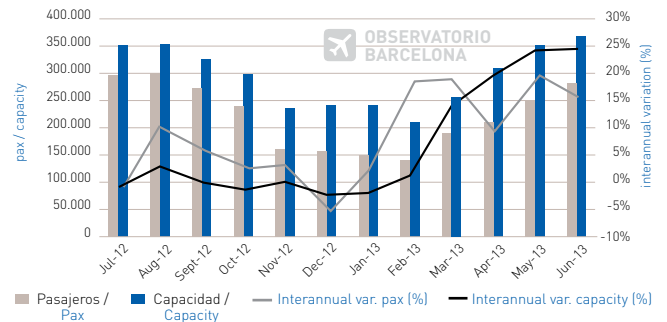
SPAIN PAX / Last 12 months



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AENA e Innovata / Source: GPA using Innovata and AENA data

INTERCONTINENTAL PAX RISE IN THE FIRST TERM, SPECIALLY TOWARDS THE EASTERN MARKETS

INTERCONTINENTAL PAX / Last 12 months



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AENA e Innovata / Source: GPA using Innovata and AENA data

- **TOTAL BCN** (ene – jun 2013): pasajeros -1,8%; capacidad -12%. **Barcelona mantiene sus pasajeros de 2013 estables en el primer semestre (-290.000) aunque sufre una importante pérdida de capacidad disponible por el hundimiento de las rutas españolas, sobre todo con Madrid.** La disminución de capacidad en las rutas españolas se ha acelerado en el segundo trimestre (-32%). El tráfico europeo crece, pero a un ritmo moderado. En el segundo trimestre acelera su ritmo de crecimiento hasta el 4,9% pero no compensa la fuerte caída del tráfico español (-12%). El tráfico intercontinental directo sigue creciendo por los importantes incrementos de capacidad hacia Oriente Medio y África. Se reduce la capacidad en todos los mercados excepto en el intercontinental, donde la capacidad (+22,7%) crece por encima del pasaje (+14,6) en el segundo trimestre.

- **ESPAÑA** (ene-jun 2013): pasajeros -13%; capacidad -26%. Cae el tráfico español un 11,5% en el segundo trimestre. La capacidad (-31,5%) se desploma. La caída es generalizada hacia todos los grandes aeropuertos, aunque MAD lidera la caída de pasaje (-19,7% en el primer semestre).

- **EUROPA** (ene-jun 2013): pasajeros +3%; capacidad -5%. El pasaje europeo crece un 4,9% en el segundo trimestre poniendo el crecimiento para el primer semestre en positivo. Su tímido incremento no compensa la caída del tráfico español. La capacidad sigue disminuyendo en el segundo trimestre (-5,3%); a día de hoy la capacidad y pasaje se hallan muy próximos, con load factors medios superiores al 85%.

- **INTERCONTINENTAL** (ene-jun 2013): pasajeros +14%; capacidad +14%. El tráfico intercontinental sigue creciendo con fuerza, tanto en capacidad como en pasaje sobre todo por las rutas norteafricanas y hacia Oriente Medio. Para la temporada de verano se recuperan las rutas estacionales norteamericanas.

- **TOTAL BCN** (Jan – Jun 2013): passenger -1.8%, capacity -12%. **Barcelona maintains the passenger numbers stable in the first half of the year (-290,000). However, it suffers a significant reduction in capacity, especially due to the decreases in the Spanish routes.** The capacity reduction in the Spanish routes has accelerated in the second term of the year (-32%). European traffic grows, but at a moderate speed. The second quarter has seen a speed up of the growth up to 4.9% but this has not fully countered the decrease of Spanish traffic (-12%). Intercontinental traffic keeps growing due to the growth of capacity and passage towards Africa and the Middle East. Capacity reductions in all markets except the intercontinental. Intercontinental capacity grows +22.7% in the second term, above its passenger increase (+14.6).

- **SPAIN** (Jan–Jun 2013): passenger -13%, capacity -26%. Spanish traffic diminishes 11.5% in the second term. Capacity takes a hard dive (-31.5%) in the same period. The capacity and traffic diminishes towards all the big airports, even if Madrid sees the largest absolute decrease.

- **EUROPE** (Jan-Jun 2013): passenger +3%, capacity -5%. European traffic grows 4.9% in the second term, and brings the passenger total back into the black. Nowadays capacity and passenger numbers are extremely close together, with average load factors around 85%.

- **INTERCONTINENTAL** (Jan-Jun 2013): passenger +14%, capacity +14%. Intercontinental traffic keeps growing strongly, both in capacity as passenger numbers. This is specially true for the North African and Middle East routes. The North American routes have opened again for the Summer season.

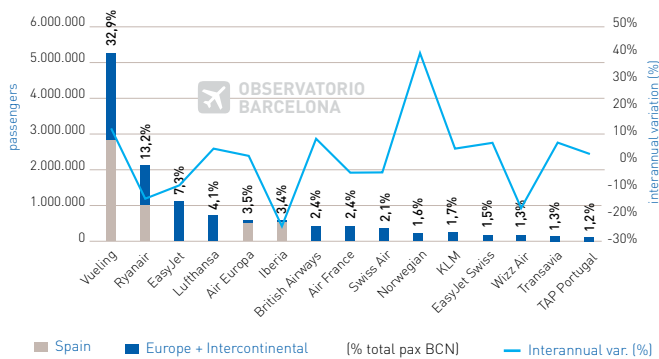
TOP 15 COMPAÑÍAS Y RUTAS

TOP 15 AIRLINES AND ROUTES

IBERIA: RETREAT STRATEGY FROM BARCELONA

Top 15 Airlines BCN (Jan-jun 2013)

They represent 80% of BCN traffic



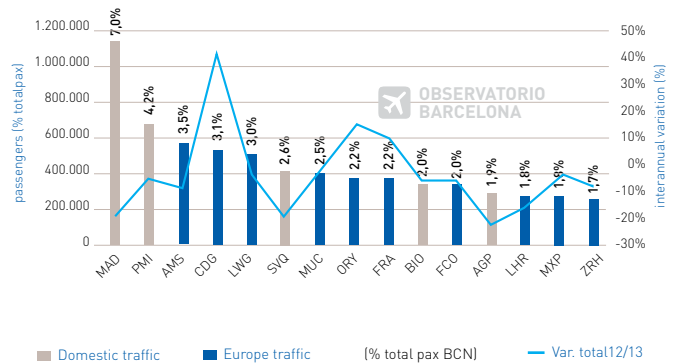
Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AENA / Source: GPA using AENA data

- Durante la temporada de verano llegan operadores estacionales al aeropuerto, por lo que el porcentaje de pasaje de las compañías del top 15 disminuye ligeramente.
- Iberia (-25% de pasaje en el primer semestre) y Air Nostrum (-78%) se retiran del aeropuerto en beneficio de Vueling (+12%). Sin embargo el grupo IAG representa un 40% del tráfico del aeropuerto, sobre todo por el peso de Vueling sobre el total del aeropuerto (32,9%).
- Ryanair y Easyjet disminuyen su presencia en el aeropuerto, aunque aún son la segunda y tercera compañía.
- Iberia, Air Europa y Air Berlin siguen reduciendo su presencia en el aeropuerto y son superadas por Lufthansa. En el segundo trimestre, Iberia transporta menos de la mitad de pasajeros que Easyjet en BCN.
- Norwegian crece un 41% en el primer semestre y pasa de ser la compañía #15 del ranking a la 10ª.
- Las pérdidas de pasaje de Ryanair (-305.000 pasajeros), Easyjet (-114.000) e Iberia (-186.000) en la primera mitad de año contrarrestan el importante crecimiento de 583.000 pasajeros de Vueling. Esta compañía es la principal beneficiada de la creciente debilidad de sus competidores en Barcelona, adquiriendo una clara posición de dominio del mercado con un 33% de cuota de mercado.
- Han aumentado de manera significativa el número de nuevos destinos servidos desde Barcelona, si bien el crecimiento de Vueling y la retirada de Ryanair de algunas rutas propician que exista un número significativo de rutas con un solo operador.
- Aún con la crisis económica, crecen de manera significativa las rutas con París (Charles de Gaulle +43,6% en el primer semestre; Orly +14,7%) y Frankfurt (+9,7%).
- A pesar de la disminución del tráfico hacia aeropuertos del top 15 (-7% de enero a junio), el incremento de rutas estacionales compensa esta bajada de las rutas principales.

DROP IN SPANISH TRAFFIC, RISE OF SECONDARY AIRPORTS/ DESTINATIONS

Top 15 destinations (Jan-Jun 2013)

They represent 42% of total passengers



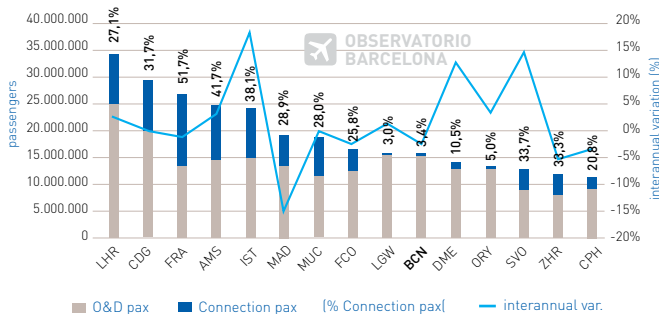
Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de AENA / Source: GPA using AENA data

- During the Summer season seasonal operators open routes in Barcelona. This causes the % of total traffic flown by the top 15 airlines to diminish slightly.
- Iberia (-25% pax in the first half of the year) and Air Nostrum (-78%) withdraw from the airport. Vueling benefits from this (+12%). Despite Iberia's retreat, the IAG group controls 40% of total traffic in BCN, mostly due to the specific weight of Vueling (32,9%) on the total number of passengers of the airport.
- Ryanair and Easyjet decrease their presence at the airport, even if they remain the second and third airlines.
- Iberia, Air Europa and Air Berlin keep reducing their capacity at the airport. Lufthansa surpasses them in terms of transported passengers for the first half of 2013. Iberia has transported less than half the number of passengers of Easyjet.
- Norwegian grows 41% in the first half of the year and becomes the 10th airline in the ranking.
- The passengers losses of Ryanair (-305,000 passengers), Easyjet (-114,000) and Iberia (-186,000) in the first half of the year counter the great growth of Vueling (+583,000 passengers). This airline is the primary beneficiary of the growing weakness of some of its old competitors in Barcelona, acquiring a clearly dominant position with a 33% market share.
- The number of new destinations served from Barcelona has also increased significantly, but the growth of Vueling and the partial retreat of Ryanair bring on a significant number of routes with a single operating airline.
- Despite the economic crisis, the routes of Paris (Charles de Gaulle +43.6% in the first half; Orly +14.7%) and Frankfurt (+9.7%) grow strongly.
- The increase of seasonal routes and operators compensates the decrease in the top 15 routes of the airport (-7% passengers in the first half of the year).

BCN EN EUROPA BCN IN EUROPE

ISTAMBUL, AMONG THE TOP 5 AIRPORT

Top 15 European airports by total O&D (Jan-Jun 2013)



Fuente: Elaboración GPA a partir de datos de ADI & ACI Europe

Source: GPA using ADI & ACI Europe data

Pasajeros de conexión contados desde el punto de vista del aeropuerto, cuando llegan y cuando se van. Crecimientos de aeropuertos basados en datos ADI.

Connection passengers counted from the airport's point of view, once when they land and once when they leave the airport. Airport growth statistics based in ADI data.

- **Estambul** se consolida en el Top 5 de los **aeropuertos europeos**, desplazando a **Madrid** a la sexta posición. **Munich** amenaza esta posición y es probable que le supere si la tendencia no se invierte en los meses estivales. **Barcelona** es superado por **Gatwick** y pasa a ocupar la décima posición del ranking de pasajeros europeo, aunque es probable que recupere la novena posición dada su mayor curva de estacionalidad estival. Los aeropuertos de **Moscú** siguen con su constante crecimiento.

- La carga aérea de Barcelona crece un 2,7% en la primera mitad del año. Esta tendencia positiva se mantiene en julio, con un crecimiento de +0,3%.

- Las compañías del Top 15 concentran el crecimiento de la carga en el aeropuerto: crecen un 10% de media, impulsadas por la entrada de Emirates en el ranking y los crecimientos de Qatar Airways y American Airlines.

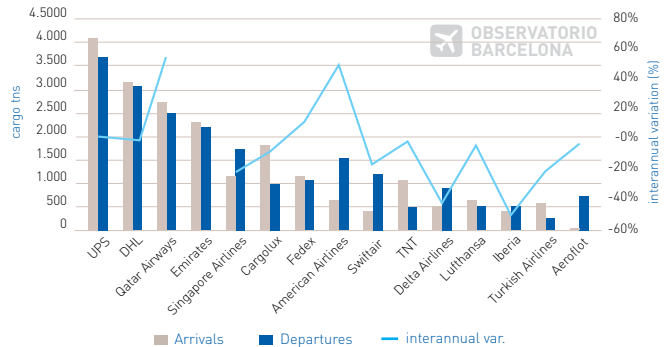
- **Singapore Airlines** sufre la competencia de las compañías del Golfo, que capturan tráficos previamente operados por esta aerolínea. **Las compañías del Golfo Pérsico** crecen con fuerza y se consolidan como la tercera y cuarta aerolíneas de carga del aeropuerto, por detrás de las compañías de paquetería UPS y DHL.

- Las compañías cargueras o que mantienen vuelos diarios de largo radio en el aeropuerto son las que acumulan la mayor parte de la carga aérea en Barcelona. El tráfico de estas compañías está equilibrado entre exportaciones e importaciones excepto en el caso de las aerolíneas americanas que muestran una clara tendencia hacia la exportación y Cargolux, que importa más carga de la que exporta desde Barcelona. Destaca el caso de Aeroflot, cuya carga se halla totalmente sesgada hacia las exportaciones catalanas. El grupo IAG sigue perdiendo peso en el aeropuerto de Barcelona.

CARGA AÉREA AIR FREIGHT

HIGH RISE OF THE MIDDLE EAST CARRIERS. DAILY ROUTES ON THE LEAD

BCN Top 15 cargo airlines (Jan - jun 2013)
They represent 87% of total cargo in BCN



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

- **Istanbul** consolidates itself as one of the Top 5 European Airports moving **Madrid** to the sixth position. **Munich** also challenges that position and is likely to beat **Madrid** in the summer season if the current traffic trends continue. **Barcelona** is surpassed by **Gatwick** and occupies the 10th position in the passenger ranking. However, given its seasonality curve, Barcelona can still recover the ninth position. The **Moscow** airports continue their constant growth.

- Air freight grows 2.7% in the first half of the year. This positive trend is maintained in July (+0.3%).

- The top 15 airlines concentrate most of the airport's growth: they grow 10% on average. This is caused by the entry of Emirates in the ranking and the growth rates of Qatar Airways and American Airlines.

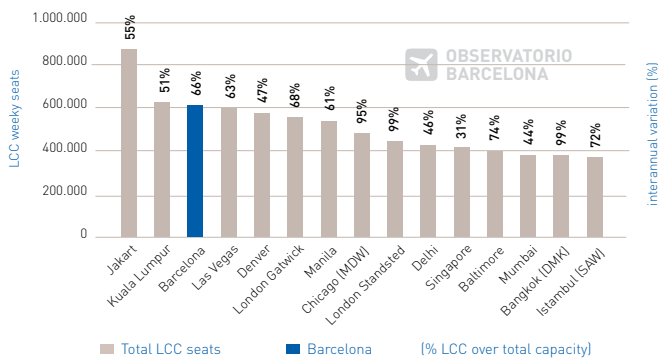
- **Singapore Airlines** suffers the competence of the Gulf airlines; they capture traffics that previously were travelling with SQ. **The Gulf airlines** grow strong and consolidate themselves as the third and fourth cargo airlines at the airport, after the UPS and DHL courier companies.

- Cargo airlines or the ones that maintain weekly long haul flights accumulate most of the air freight in Barcelona. Their traffic is quite balanced between exports and imports, except for the American airlines (mostly exports) and Cargolux (mostly imports to BCN). The case of Aeroflot is interesting, since its demand is totally biased towards exports. The IAG group seems to be losing presence at the airport.

CAPACIDAD BAJO PRECIO LOW FARE CAPACITY

BARCELONA, A TOP CITY FOR POINT TO POINT TRAFFIC

Top 15 world airports by LCC seats (week 2 Sept to 8 Sept- 2013)



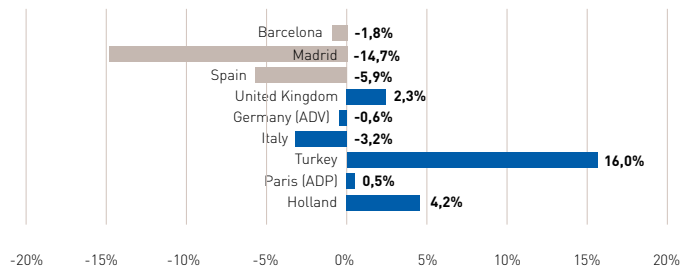
Fuente: Elaboración GPA a partir de datos Innovata y Capa /
Source: GPA using Innovata and Capa data

- Barcelona es el tercer aeropuerto del mundo en términos de oferta de asientos de aerolíneas de bajo precio; El 66% de los asientos ofertados en Barcelona son de este tipo. Dado que este tipo de aerolíneas operan punto a punto este tipo de tráfico destaca el atractivo de Barcelona como destino directo. De hecho en 2012 Barcelona fue la cuarta ciudad de Europa por número de pasajeros de origen y destino, los cuales mayoritariamente volaron de manera directa desde Europa.
- El hecho de que todas las principales aerolíneas de bajo precio de Europa estén presentes en Barcelona hace que los niveles de precios sean muy competitivos; ayudan a mantener una alta demanda y a diversificar el riesgo del crecimiento entre muchos operadores.
- Barcelona tiene un alto nivel de demanda intercontinental no servida y además sigue sin tener una compañía aérea con base en BCN para vuelos de larga distancia. En un futuro cercano donde este tipo de aerolíneas ofrezcan larga distancia, Barcelona podría jugar un papel destacado para estas compañías de nueva generación.
- En la primera mitad de 2013 España sigue teniendo porcentajes de crecimiento negativos que algunos mercados europeos como Alemania o Italia. Francia (Paris), Inglaterra o Holanda han conseguido incluso porcentajes de crecimiento discretos a pesar de la situación económica actual.
- Barcelona consigue minimizar la pérdida de pasaje que afecta al conjunto de España. Barcelona aprovecha su mayor cercanía geográfica a los mercados europeos que Madrid y su mayor atractivo turístico. Barcelona es también la principal puerta de entrada en España de los tráficos intercontinentales de Canadá, Israel, India o Japón entre otros.

EVOLUCIÓN DE LOS MERCADOS EUROPEOS / EVOLUTION OF EUROPEAN MARKETS

BARCELONA MINIMIZES PASSENGER LOSSES

Main European Markets 2013. Interannual variation (Jan - Jun 2013)



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

- Barcelona is the third world airport in terms of low fare seat capacity: 66% of the seat offer in Barcelona belong to low fare airlines. This highlights the attractiveness of Barcelona as a direct destination, since these airlines operate mostly point to point passage. In fact, during 2012 Barcelona was the 4th city in Europe in terms of O&D traffic. Most of these travelled to Barcelona directly from Europe.
- All the major low fare airlines of Europe operate in Barcelona. This makes the fares to fly to Barcelona very competitive. This helps to maintain a high demand and to diversify the risk among a large number of different operators.
- Barcelona has a large unserved intercontinental demand and it still lacks a based airline offering long haul services. When the low fare airlines offer long haul services in the medium term, Barcelona might play a significant role in their strategies.
- In the first half of 2013, Spain has a higher decrease of traffic than other large European markets like Germany or Italy. France (Paris), UK or the Netherlands have even reached positive growth rates despite the slow economic situation in Europe.
- Barcelona manages to minimize the loss of passengers that affects most of Spain. Barcelona takes advantage of its positioning for better European travel than Madrid as well as its better attractiveness for tourism. Barcelona is also the main Spanish gate for the intercontinental passengers from Canada, Israel, India or Japan among others.

LEYENDA / *LEGEND*

Código <i>Code</i>	Aeropuerto <i>Airport</i>	Código <i>Code</i>	Aeropuerto <i>Airport</i>
AGP	Málaga	LGW	London (Gatwick)
AMS	Amsterdam	LHR	London (Heathrow)
BCN	Barcelona	MAD	Madrid
BIO	Bilbao	MUC	Munich
CDG	Paris (Charles de Gaulle)	MXP	Milan (Malpensa)
CPH	Copenhague / Copenhagen	ORY	Paris (Orly)
DME	Moscú / Moscow (Domodedovo)	PMI	Palma de Mallorca
FCO	Roma / Rome (Fiumicino)	SVO	Moscú / Moscow (Sheremetyevo)
FRA	Frankfurt	SVQ	Sevilla / Seville
IST	Estambul / Istanbul	ZHR	Zurich

Se permite la reproducción total o parcial y los contenidos de este documento sin que sufran modificación alguna y se cite como fuente el "Observatorio de Tráfico Aéreo de Barcelona"

Reproduction of the contents of this document is allowed as long as they are not modified and the Barcelona Air Traffic Intelligence Unit is acknowledged as the source.

O&D

Origen y Destino. Pasaje que inicia su viaje en uno de los aeropuertos/países mencionados y termina su trayecto en el otro aeropuerto/país mencionado, ya sea en vuelos directos o a través de aeropuertos de conexión.

Origin and Destination. Passengers that start their route in the mentioned airport/country and finish their route in the second mentioned airport/country. Includes both passengers that travel directly between the two points or that travel via an intermediate (connection) airport.

Conexión / Connection

Pasajeros que hacen escala en el aeropuerto en su pasaje entre los aeropuertos de origen y destino final. Los pasajeros de conexión computan dos veces en los aeropuertos, una cuando llegan y otra cuando se van del aeropuerto.

Passengers that pass through one or more intermediate airports between their O&D airports. These passengers are counted twice in airport statistics, once when they land and once when they leave the airport.

Directo / Direct

Pasaje que no pasa por ningún punto intermedio (aeropuerto) en su trayecto entre su origen y su destino.

Passengers that do not pass through any intermediate (connection) airports on their route between the origin and destination airports.

Indirecto / Indirect

Pasaje que pasa por uno o más puntos (aeropuertos) intermedios entre su origen y su destino.

Passengers that pass through one or more intermediate (connection) airports on their route between the origin and destination airports.