

MAD 2025 Q1

Enero – Marzo 2025

Informe trimestral
de evolución de la carga aérea
en el aeropuerto de Madrid

Observatorio
carga aérea



MADCargo
Foro Madrid Carga Aérea





- Evolución del mercado global
- Carga aérea Q1 MAD y evolución 2021-25
- Top 10 compañías aéreas
- Distribución por regiones globales
- Top 10 rutas aéreas
- Top 10 rutas aéreas aeronaves cargueras
- Segmentación por tipología de aeronaves
- Top 4 aeropuertos carga aérea en la red Aena
- Cuota carga aérea MAD en la red Aena
- Benchmark de aeropuertos europeos
- Variación de los fletes aéreos MAD por regiones
- Variación de los fletes aéreos MAD por destinos
- Comercio exterior Comunidad de Madrid

EVOLUCIÓN DEL MERCADO GLOBAL

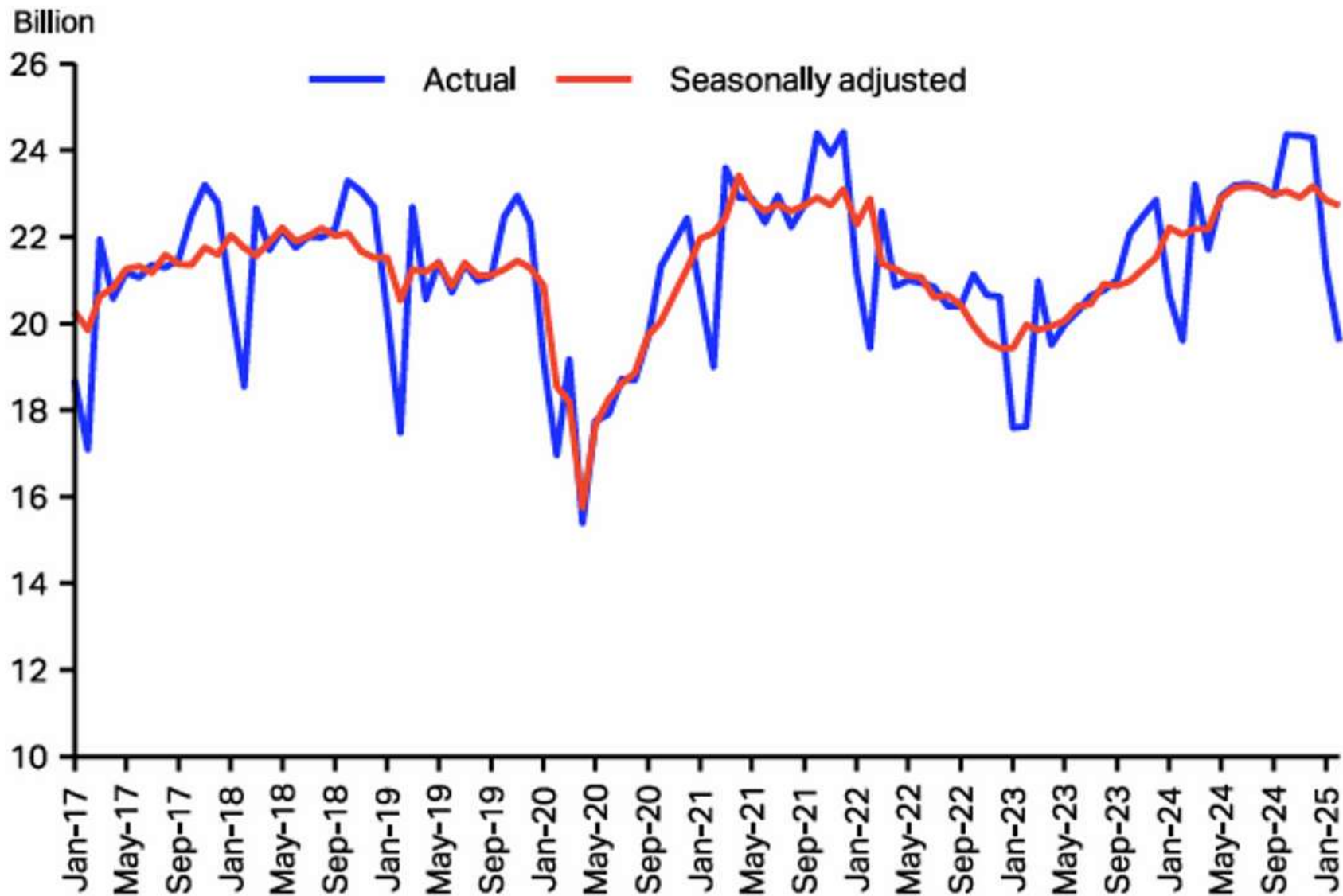
Q1 25

La demanda ajustada cayó un 0,6% desde enero, pero se mantiene un 3% por encima de los niveles de 2024. La demanda en rutas internacionales creció un 0,4%

El sector alcanzó su valor máximo en octubre de 2024, con 24.400 millones de CTK, pero ha entrado en una fase de desaceleración gradual. Los factores estacionales fueron en parte los culpables. las tasas de crecimiento interanual se mantuvieron positivas hasta enero, con volúmenes superiores a los del año anterior. Sin embargo, esa tendencia se invirtió en febrero.

La demanda mundial de carga aérea cayó un 0,1 % interanual, el primer descenso desde mediados de 2023. Sobre la base mensual, la demanda ajustada a la estacionalidad cayó un 0,6 % desde enero.

Carga transportada real y ajustada
CTKs (toneladas-kilómetro de carga)
Miles de millones. Mes



El crecimiento de la Las presiones macroeconómicas se sumaron al aumento de las tensiones comerciales mundiales. Esto se ve agravado por la volatilidad política bajo la nueva administración estadounidense, que ha disminuido aún más la confianza empresarial y perturbado el comercio internacional.

EVOLUCIÓN DEL MERCADO GLOBAL

Q1 25

La capacidad mundial de carga aérea, medida en toneladas-kilómetro de carga disponible (ACTK), cayó un 0,4 % interanual. La menor capacidad impulsó el CLF al alza

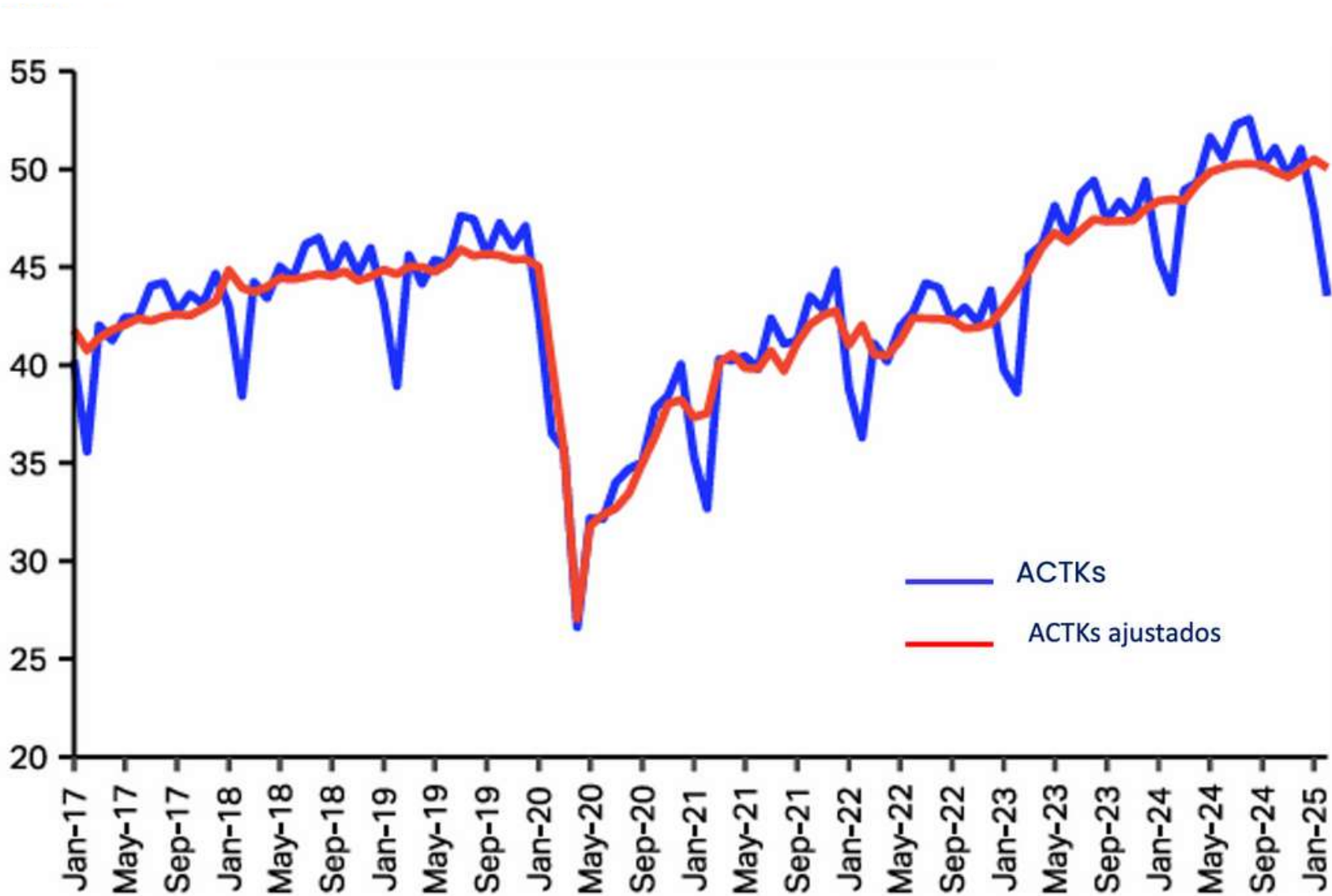
La capacidad total de carga aérea de la industria alcanzó los 43 500 millones de ACTK en febrero, un 0,4 % menos que el año anterior. Tras ajustar la estacionalidad, la capacidad cayó ligeramente en comparación con enero, aunque se mantuvo un 3,3 % por encima del nivel observado hace un año. El factor de carga (CLF) en febrero subió 0,1 puntos porcentuales con respecto al mismo mes de 2024, hasta alcanzar el 45,0 %.

Asia-Pacífico experimentó la mayor mejora, con un CLF que aumentó un punto porcentual interanual, mientras que Las aerolíneas europeas consiguieron el mayor nivel global con un CLF del 58,1 %, impulsado por el buen rendimiento de la ruta comercial entre Europa y Asia.

Fuente: IATA

Fuente: IATA

Capacidad ofertada real y ajustada
ACTKs (toneladas-kilómetro carga internacional disponible)
Miles de millones. Mes



El factor de carga (CLF) mide la utilización de la capacidad de carga disponible de las compañías aéreas

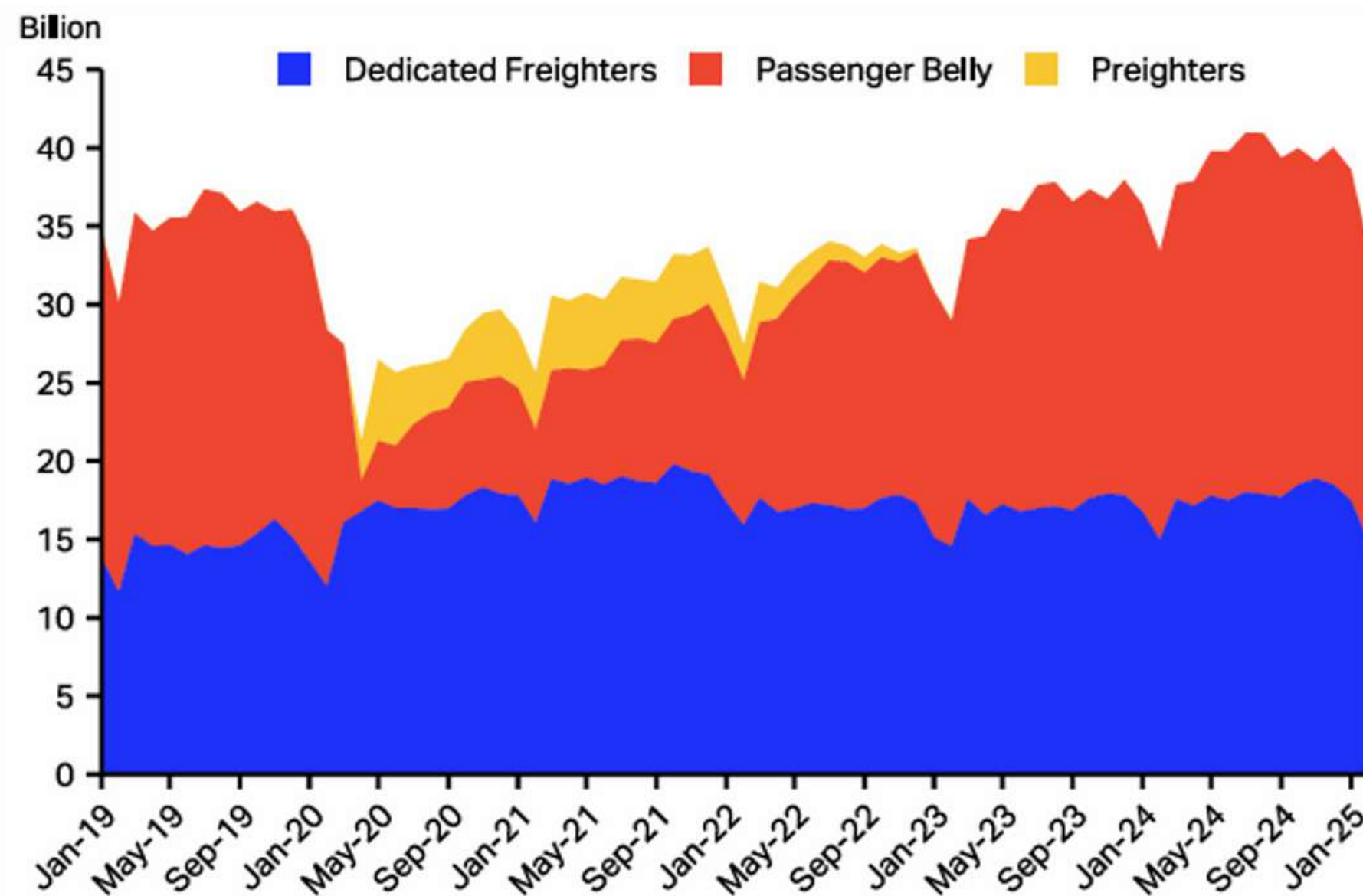
La carga aérea transportada por tipo de aeronaves alcanzó en febrero una capacidad del 56% en bodega de aeronave de pasajeros frente al 44% en cargueros

La mayor parte de la carga aérea para el comercio internacional siguió utilizando el espacio de carga de los vuelos de pasajeros. En febrero, la capacidad de carga de los vuelos de pasajeros representó un total de 18.900 millones de ACTK, lo que supone el 56 % de la capacidad total de carga aérea internacional. Por otro lado, la capacidad proporcionada por las aeronaves cargueras se contrajo ligeramente en un 0,7 % interanual en el ámbito de la carga internacional, en contraste con una expansión del 2,4 % de la capacidad de carga en los aviones de pasajeros.

Fuente: IATA

Capacidad internacional por tipología de aeronave

ACTKs (toneladas-kilómetro carga internacional disponible)
Miles de millones. Mes



Fuente: IATA

Preighters. Aeronaves para el transporte de pasajeros y dedicadas en exclusiva al transporte de mercancías durante la crisis del Covid.

EVOLUCIÓN DEL MERCADO GLOBAL

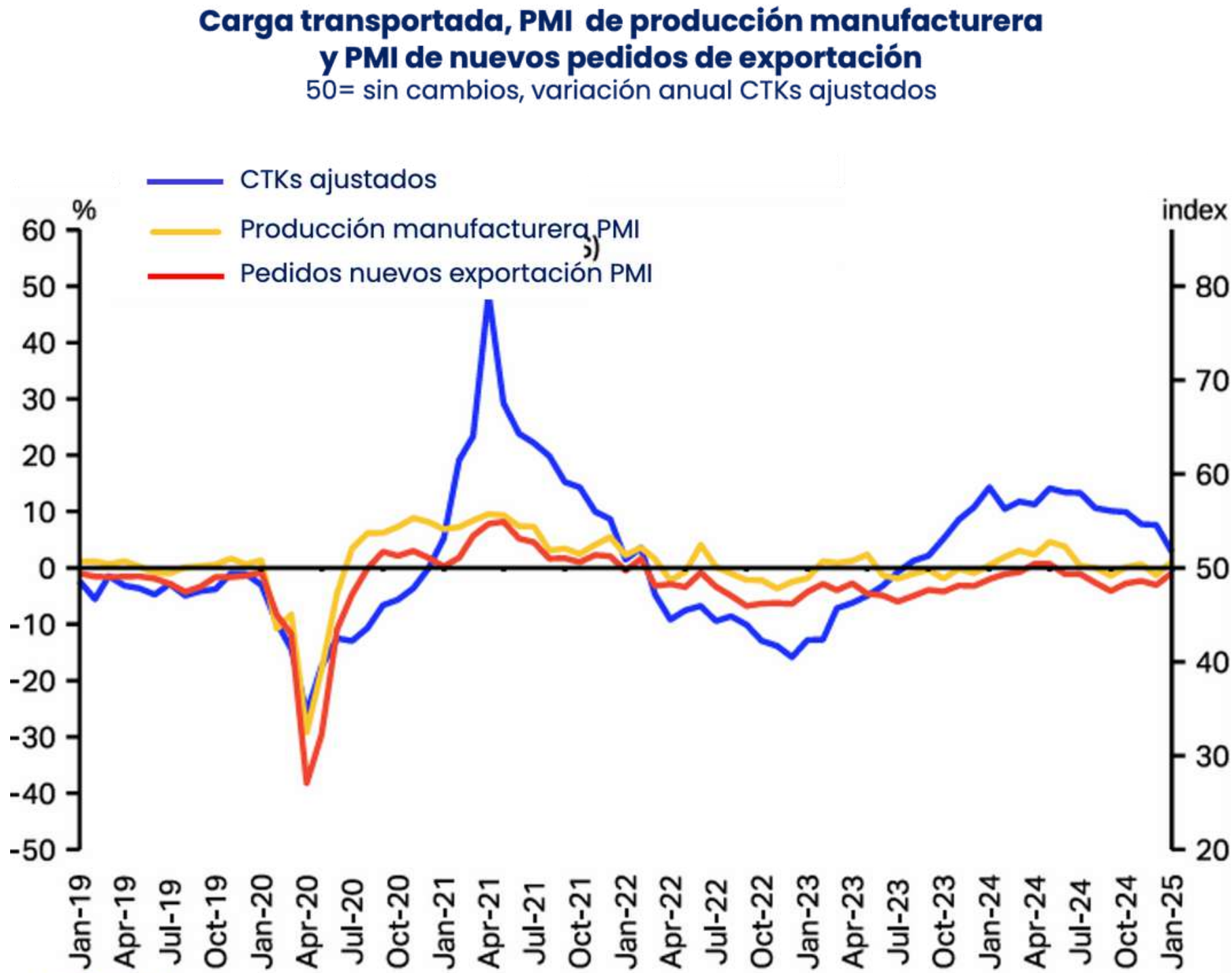
Q1 25

Dos meses de valores positivos en el PMI de producción de manufacturas, mientras que el de nuevos pedidos de exportación se mantiene en contracción por noveno mes

El rendimiento del sector privado se mide mediante indicadores económicos globales, conocidos como Índices de Gerentes de Compras (PMI). La producción manufacturera global se mantuvo en expansión por segundo mes consecutivo con una lectura de 51,5 en febrero. Por otro lado, los nuevos pedidos de exportación se mantuvieron por debajo de la línea crítica de 50 durante nueve meses.

La lectura de febrero de 49,6 es ligeramente superior a la de los meses anteriores, lo que sugiere cierta mejora en los nuevos pedidos de exportación, pero no es lo suficientemente fuerte como para revertir el curso de las contracciones consecutivas observadas desde mediados de 2024.

Fuente: IATA



Fuente: IATA

El índice de gerentes de compras PMI (Purchasing Manager Index) de la producción manufacturera, y el PMI de nuevos pedidos de exportación son históricamente indicadores adelantados de los envíos de carga aérea y del bienestar percibido del comercio internacional. Cualquier lectura por encima de 50 indica expansión, mientras que una lectura por debajo de 50 indica contracción

EVOLUCIÓN CARGA AÉREA

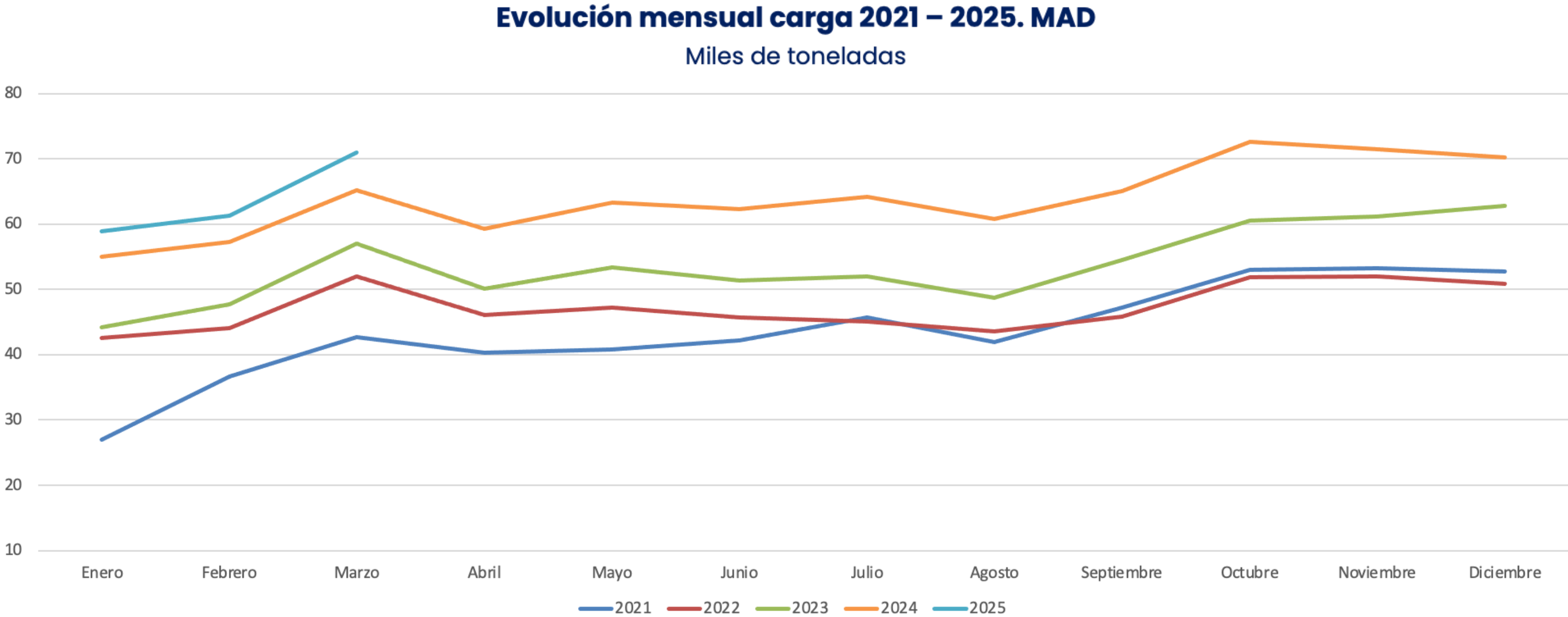
MAD

El crecimiento de la carga se ralentiza hasta el 8% en el trimestre, si bien se observa una ligera tendencia positiva en la evolución mensual

La carga aérea en el aeropuerto de Madrid muestra en el Q1 un crecimiento del 8%, en fuerte contraste con el 19% del Q1 del año 2024, si bien desde el mes de octubre se venía produciendo una ralentización (16%) que parece estabilizada en los tres primeros meses del año.

En el gráfico se compara las curvas de crecimiento de 2021 a 2025.

En los años transcurrido se observa la recuperación en el Q1 del año 2021 posterior a la pandemia, y el crecimiento continuado que se aceleró en el 2023, y especialmente en los tres primers trimestres del año 2024.



Fuente: AENA

2025 Q1	Miles de TM	Vs '24	Vs '23
Enero	58.9	6.92%	33.07%
Febrero	61.3	7.02%	28.37%
Marzo	71.0	8.87%	24.51%

COMPañÍAS AÉREAS

TOP 10

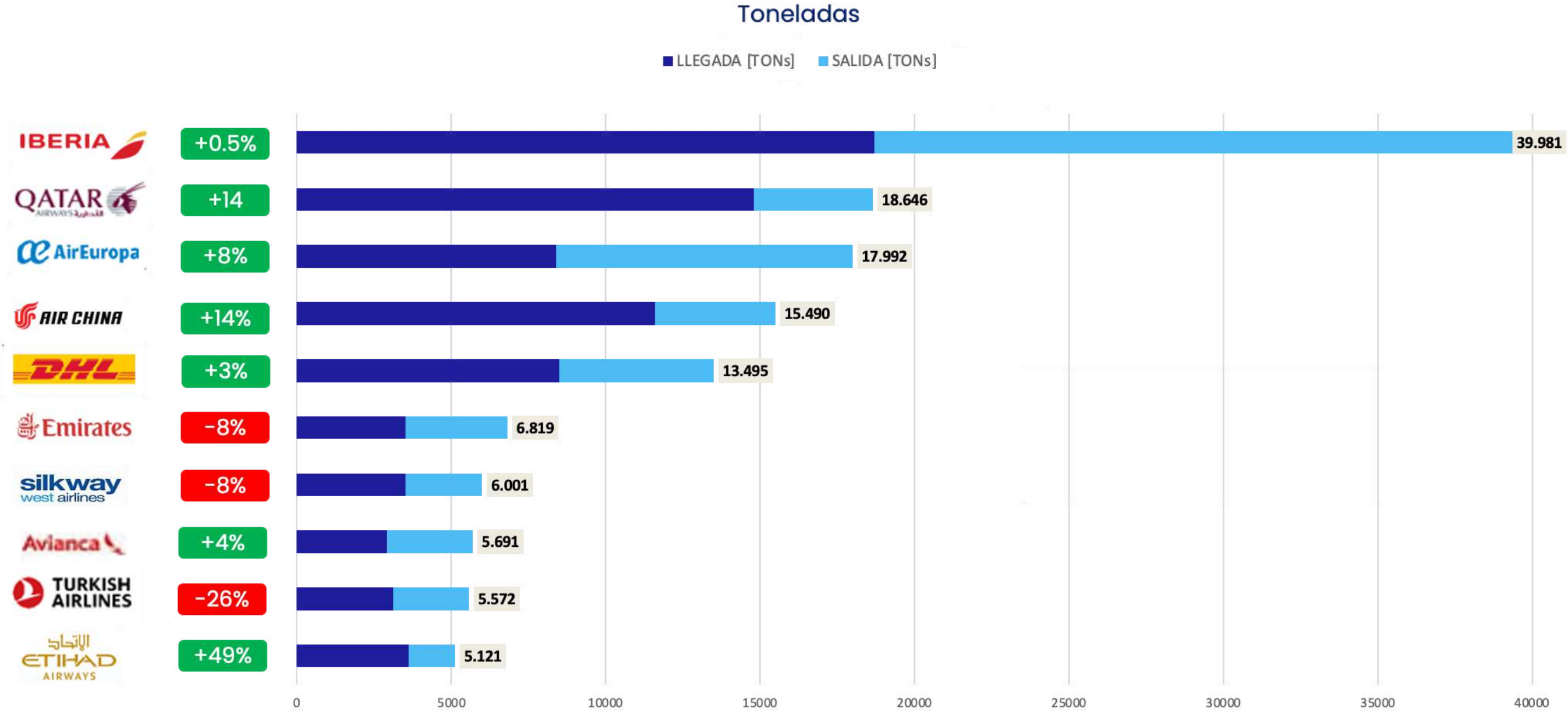
Iberia y Qatar copan las dos primeras posiciones, con 14% de crecimiento de Qatar y prácticamente plana en el caso de Iberia

Iberia mantiene la primera posición, sin apenas crecimiento (0,5%), mientras que Qatar mantiene por segundo trimestre la segunda posición, con un 14% de crecimiento.

Air Europa, Air China y DHL mantiene las posiciones del trimestre anterior en el ranquin, destacando el crecimiento de Air China (14%).

En el resto de las aerolíneas que completan el top 10 se observa que el crecimiento de aerolíneas que transportan carga desde Asia parece mostrar un ajuste, en el que crecen Air China y especialmente Etihad (+49%) en detrimento de Emirates (-8%), Silkway (-8%) y especialmente Turkish (-26%)

Variación top 10 compañías aéreas Q1 2025/2024.



Fuente: AENA

COMPañÍAS AÉREAS

TOP 10

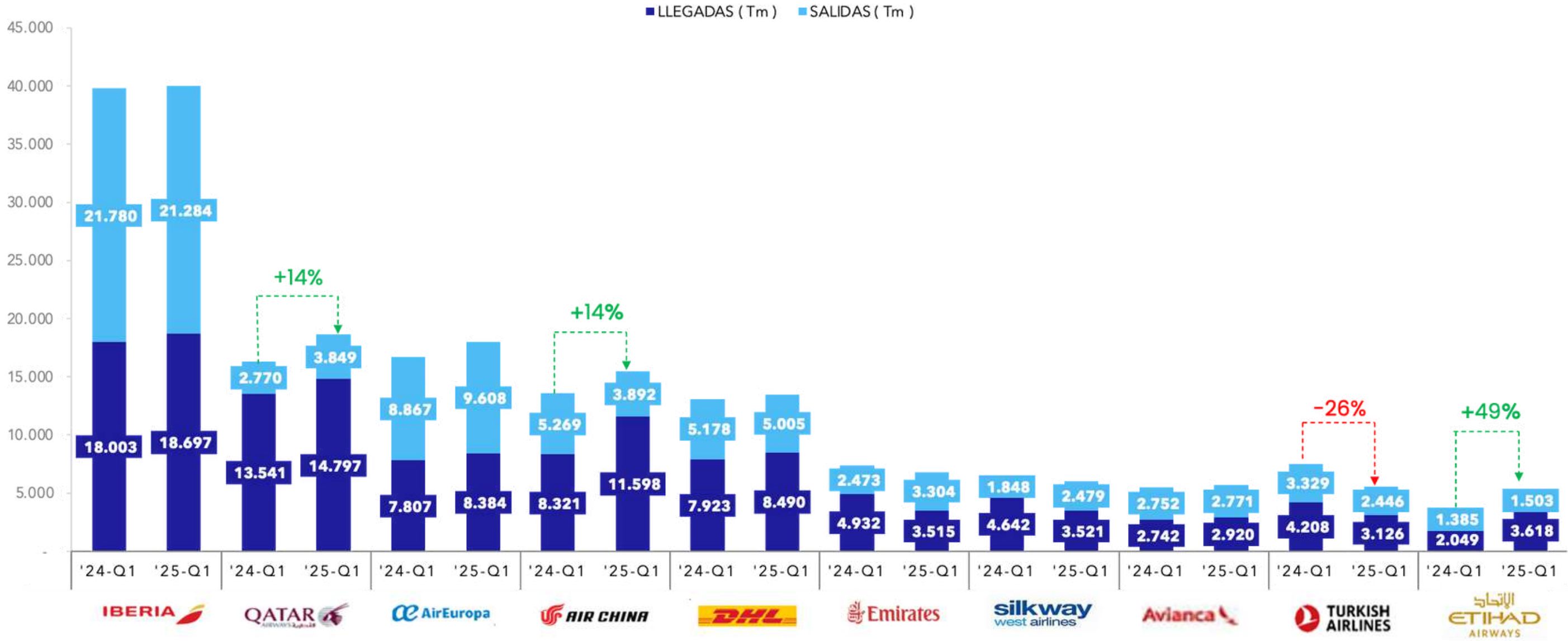
Las compañías aéreas Etihad, Qatar y Air China muestran los mayores crecimientos en tráficos con Asia

Etihad, Qatar y Air China son las aerolíneas que muestran mayores crecimientos, y se caracterizan por transportar mercancías con origen en Asia, ya sea en vuelos directos como Air China, o bien mediante tránsitos en aeropuertos de Oriente Medio.

Es significativa la fuerte caída de Turkish Airlines que llega al 26% posiblemente explicable en base al crecimiento mostrado por las cuatro aerolíneas que muevan carga con origen Asia.

En el caso de las compañías aéreas españolas Iberia muestra un crecimiento casi plano, mientras que Air Europa crece un 8% en línea con el crecimiento medio de la carga en el Q1

Variación top 10 compañías aéreas. Carga llegadas y salidas. Q1. 2025/2024
Toneladas



Fuente: AENA

RUTAS CARGA AÉREA

MAD

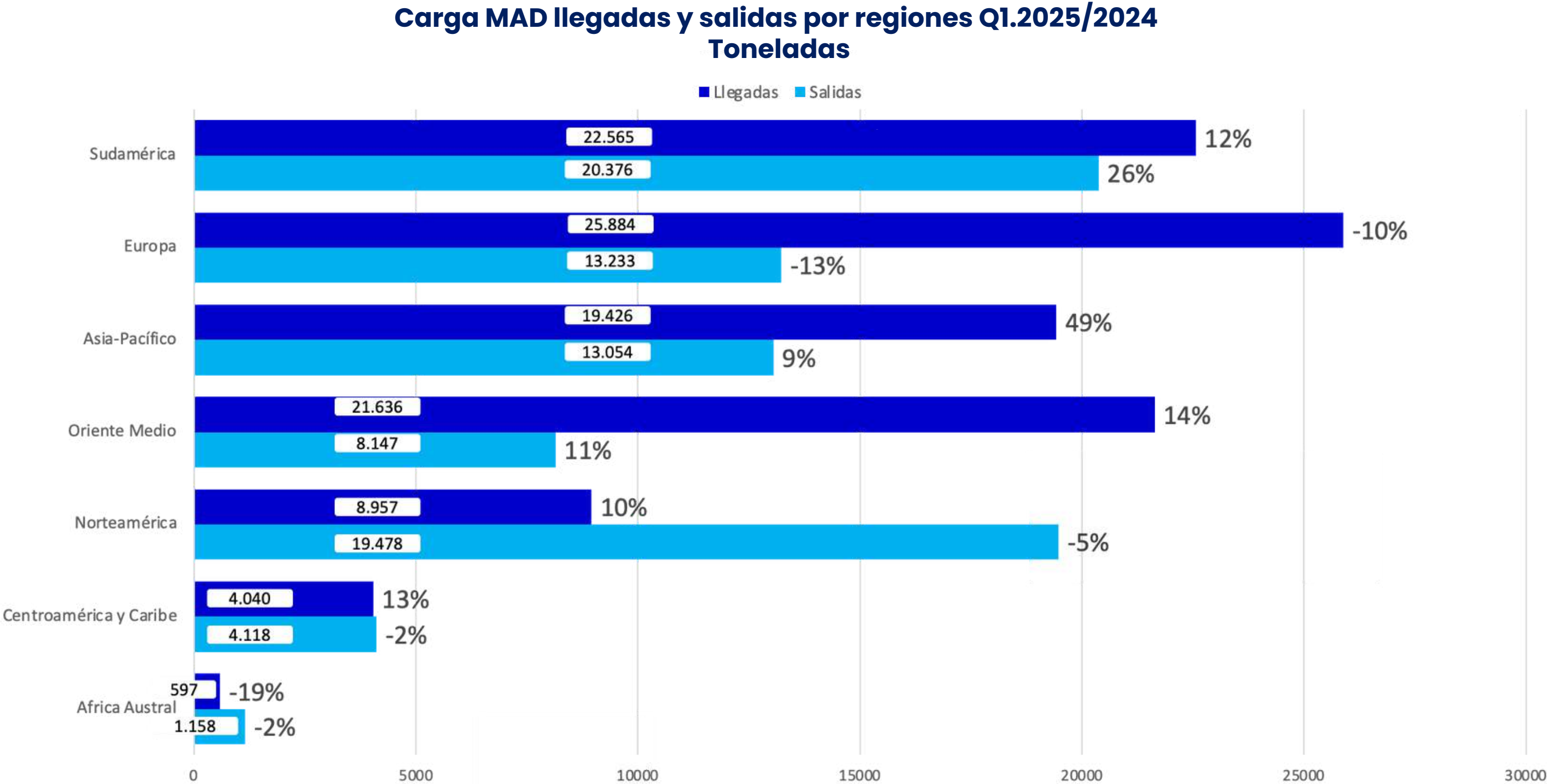
Las rutas con Asia, Oriente Medio y Latinoamérica siguen siendo las de mayor crecimiento con un peso relevante de las importaciones, singularmente en el caso de Asia

En las rutas de Madrid por regiones destacan los tráficos con la región Asia-Pacífico en llegadas (+49%). Es también el caso de llegadas de Oriente Medio (14%), tradicional punto de transito de envíos de Asia con destino Madrid.

Las salidas con destino Asia y Oriente Medio crecen un 9% y 11% respectivamente amortiguando parcialmente el gap entre llegadas y salidas con estas regiones.

Especialmente significativo es el solido crecimiento (26%) de las salidas a Sudamérica, en un contexto global de crecimiento de las llegadas desde Centroamérica (13%) y Sudamérica (12%).

Los movimientos de carga con Europa caen significativamente, de forma similar a la región de África.



Fuente: AENA

RUTAS CARGA AÉREA

TOP 10

La ruta que moviliza mayor volumen de carga con Madrid es con Doha, destacando los fuertes crecimientos con Beijing, Sao Paulo y Abu Dabi

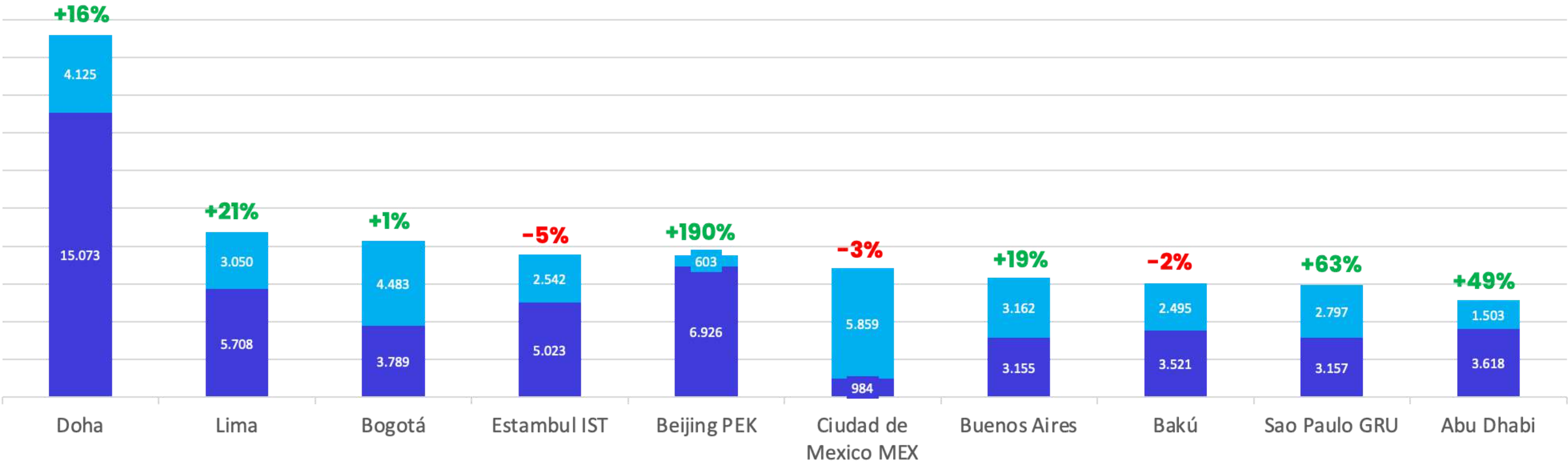
Las dos principales regiones que mueven carga con Madrid son Latinoamérica y Asia-Pacífico. El top 10 de rutas de Madrid se divide entre 5 aeropuertos de Latinoamérica, 3 aeropuertos con tránsitos de mercancías con origen Asia, y el caso de vuelos directos con Beijing PEK. El caso de Estambul IST es singular ya que, aunque se considera por ubicación un aeropuerto europeo, su actividad como base de operaciones de Turkish Airlines está muy relacionada en carga con los tráficos con Asia.

Los mayores crecimientos de las 10 rutas principales de MAD están concentrado en el aeropuerto de Beijing PEK(+190%), base principal de Air China, Sao Paulo GRU (+63%) y Abu Dabi (49%), base de Etihad.

Variación top 10 rutas aeropuerto de Madrid Q1. 2025/ 2024

Toneladas

Mercancia llegada Mercancia salida



Fuente: AENA

RUTAS CARGUEROS

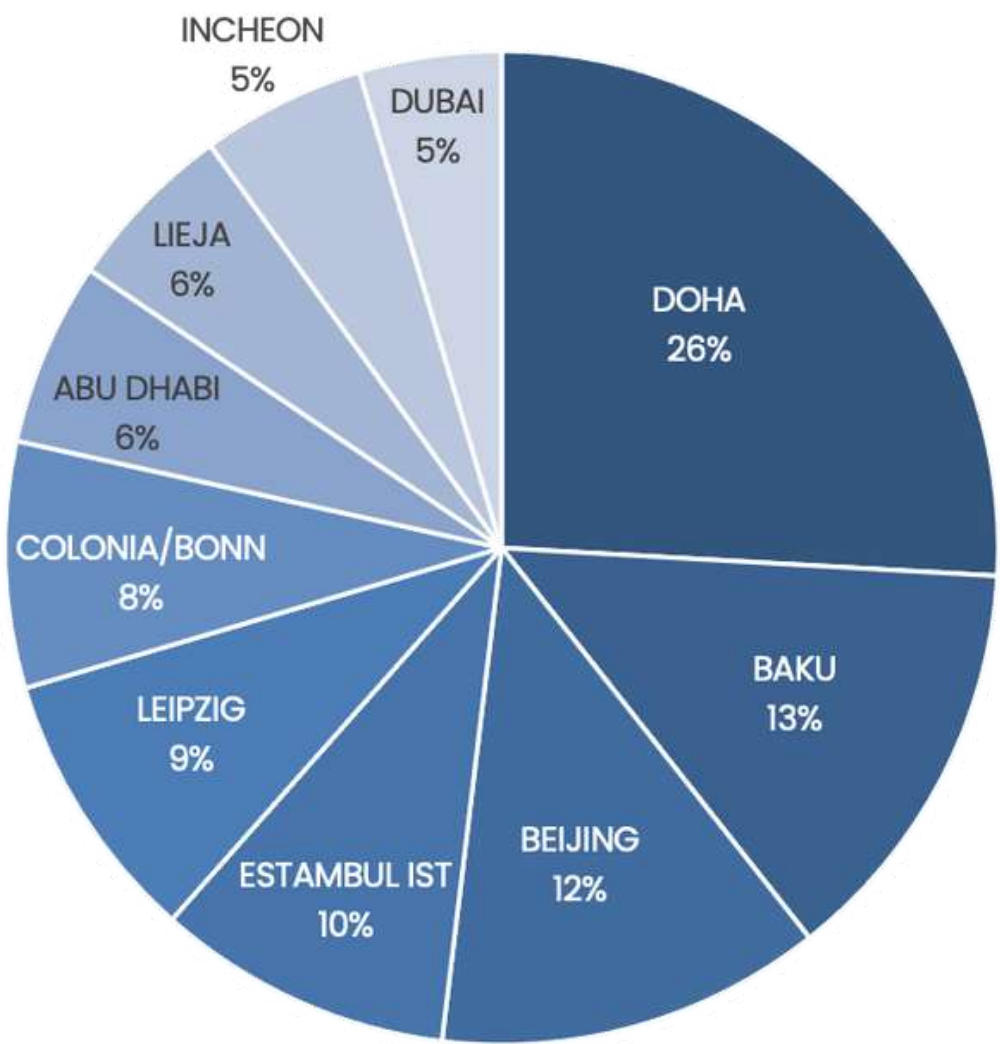
TOP 10

Cinco de las principales rutas alimentadas por aeronaves cargueras wide body están incluidas en el top 10 global de rutas MAD

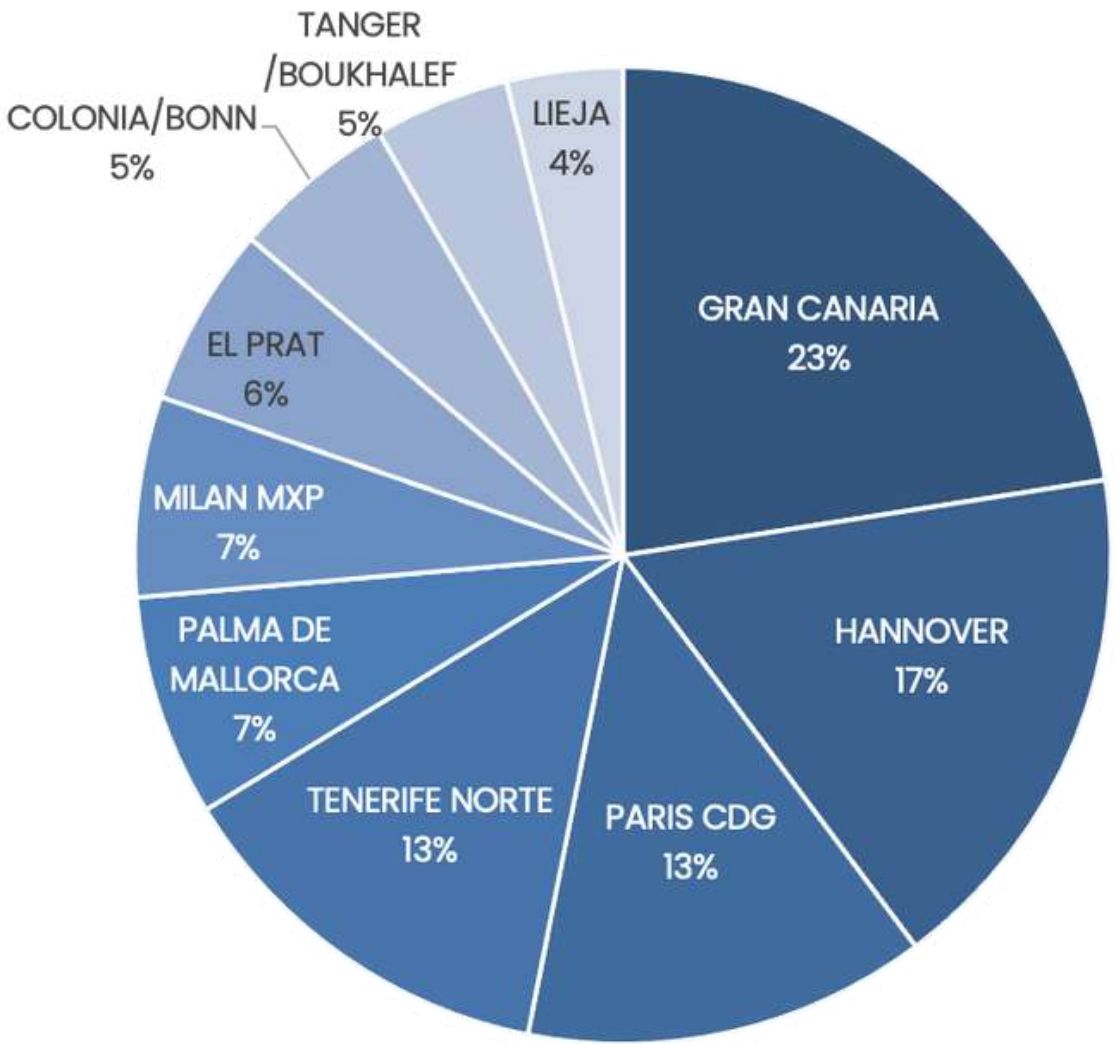
Cinco de las principales rutas de aerolíneas que operan con aeronaves cargueras wide body (fuselaje ancho) están incluidas en el top 10 de mayores rutas de carga del aeropuerto, destacando Doha que mantiene la cuota del 26%, y que es también la primera ruta del aeropuerto en carga. Dos de los tres aeropuertos con hubs europeos de las grandes empresas integradores tienen presencia en el top 10: DHL-Leipzig y UPS-Colonia.

En el caso de las aeronaves narrow body (fuselaje estrecho) destacan destinos insulares en Canarias, Baleares y Barcelona, y terminales de integradores en aeropuertos europeos y norte de África, destacando la presencia de DHL.

Top 10 rutas de cargueros.
Aeronaves de fuselaje ancho



Top 10 rutas de cargueros.
Aeronaves de fuselaje estrecho



Fuente: AENA

DISTRIBUCIÓN POR AERONAVES

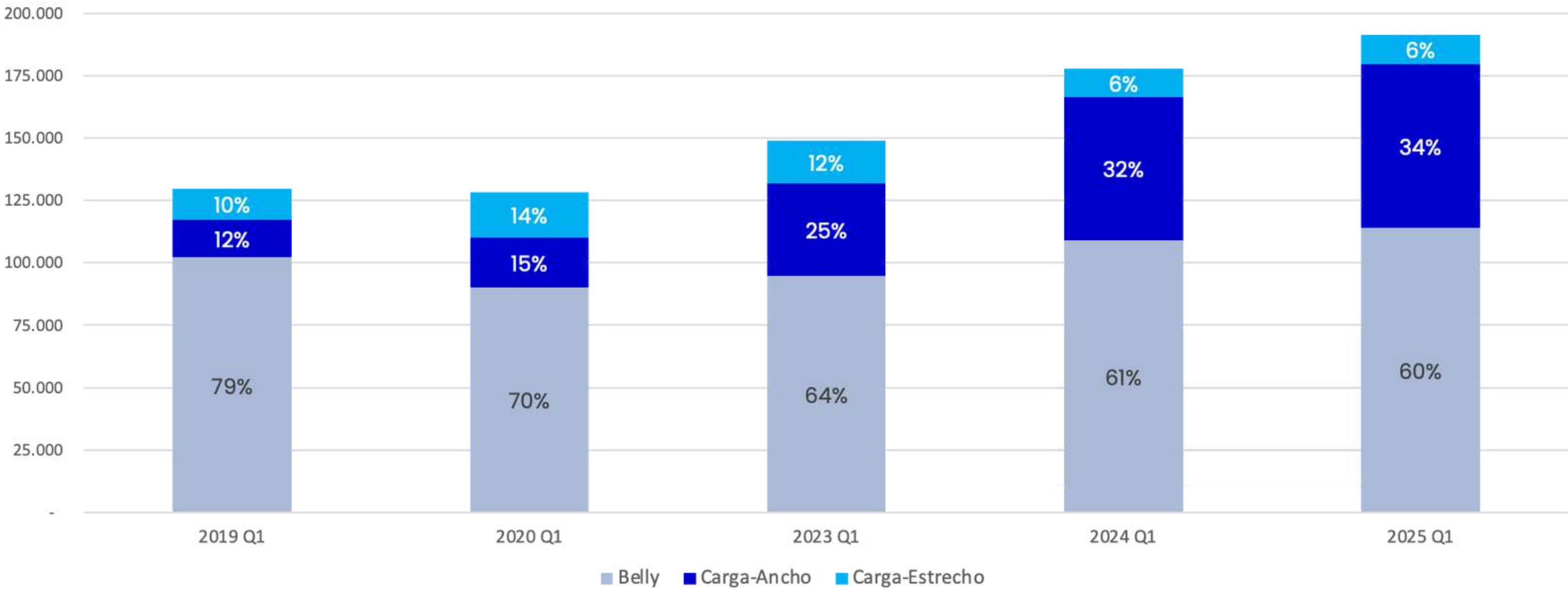


Aumenta la cuota de carga transportada en cargueros hasta el 40%, por un 60% en la bodega de aeronaves de pasajeros

Se observa el aumento de un punto porcentual en la cuota de cargueros respecto al Q1 2024 (39%), por una caída de un p.p en la cuota de carga transportada en la bodega de las aeronaves de pasajeros, (61%).

En el primer trimestre del año 2020 con el estallido de la pandemia, la participación de los cargueros era el 30%, mientras que en el año anterior alcanzaba apenas el 21%. Desde el año 2021 se observa un crecimiento sostenido de la cuota de las aeronaves cargueras, que ha llevado a que la cuota en el Q1 del 2025 se sitúe 18 puntos por encima del valor en el Q1 del año prepandemia 2019, siendo este uno de los mayores cambios observados en las operaciones en MAD

Evolución cuota carga en bodega (*belly*) y en cargueros.
Toneladas. Q1



Fuente: AENA

CARGA AÉREA RED AENA

TOP 4

El crecimiento de la carga en Madrid y Zaragoza impulsa la red de Aena hasta el 5%, con una caída de 13 puntos sobre el Q1 del 2024

La carga aérea en la red de aeropuertos de Aena reduce significativamente el crecimiento (5%) respecto al primer trimestre del año 2024 (18%). El menor crecimiento está impulsado por Madrid con un 8%, y Zaragoza que crece el 7%. Este último se mantiene como el tercer aeropuerto en carga de la red Aena, sobrepasando a Barcelona que crece un modesto 1%. El aeropuerto de Barcelona mostró una suave senda descendente en el año 2024, que se incrementa en el primer trimestre del año, siguiendo la curva de Madrid.

En el caso de Vitoria crece la senda negativa que se mantiene desde el año 2021 (-4,5%).

Vs Q1.2024

+5%

Red AENA

+8%

MAD

+7%

ZAZ

+1%

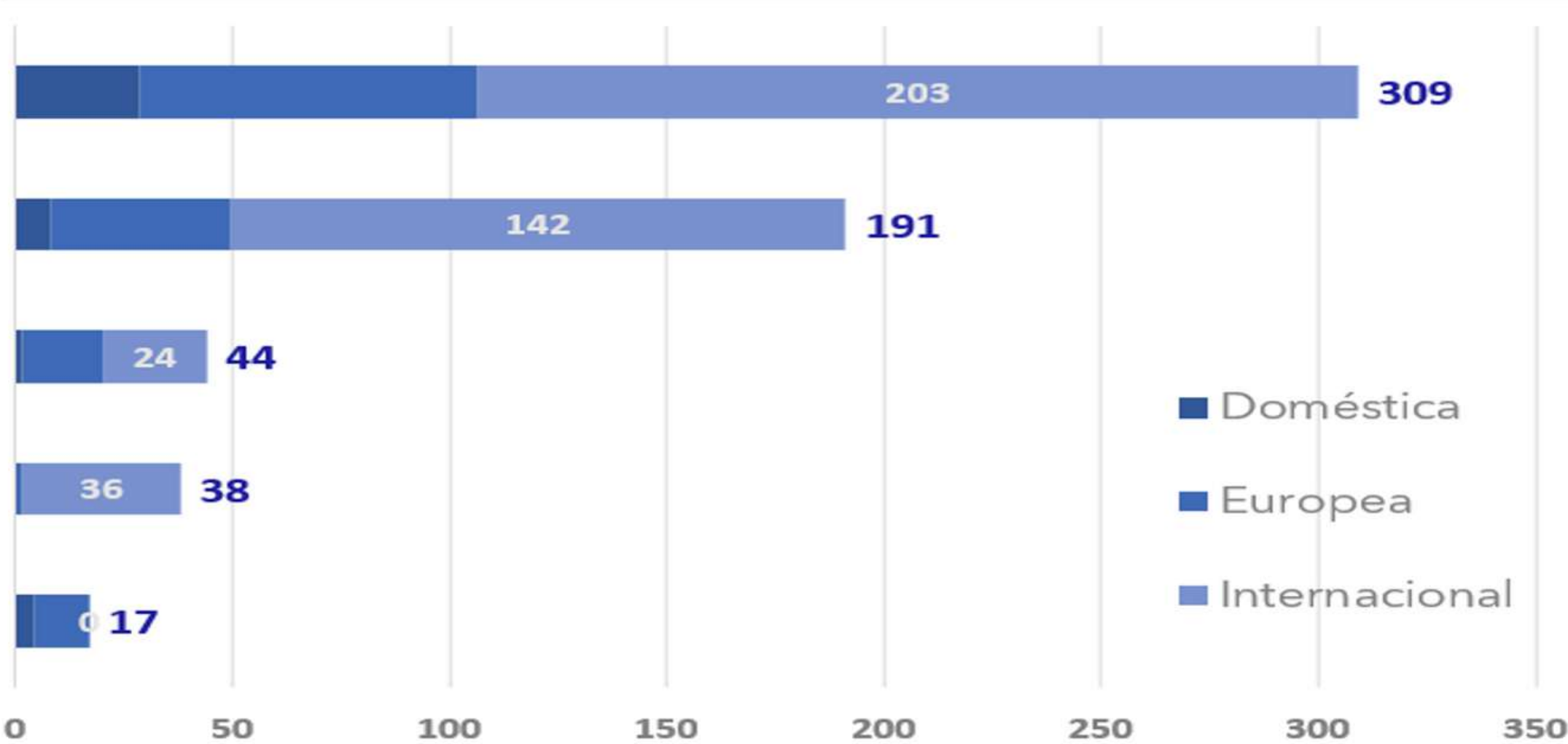
BCN

-4.5%

VIT

Carga total e internacional aeropuertos red Aena y top 4 aeropuertos

Variación 2024. Miles de toneladas



Fuente: AENA

CUOTA CARGA RED AENA

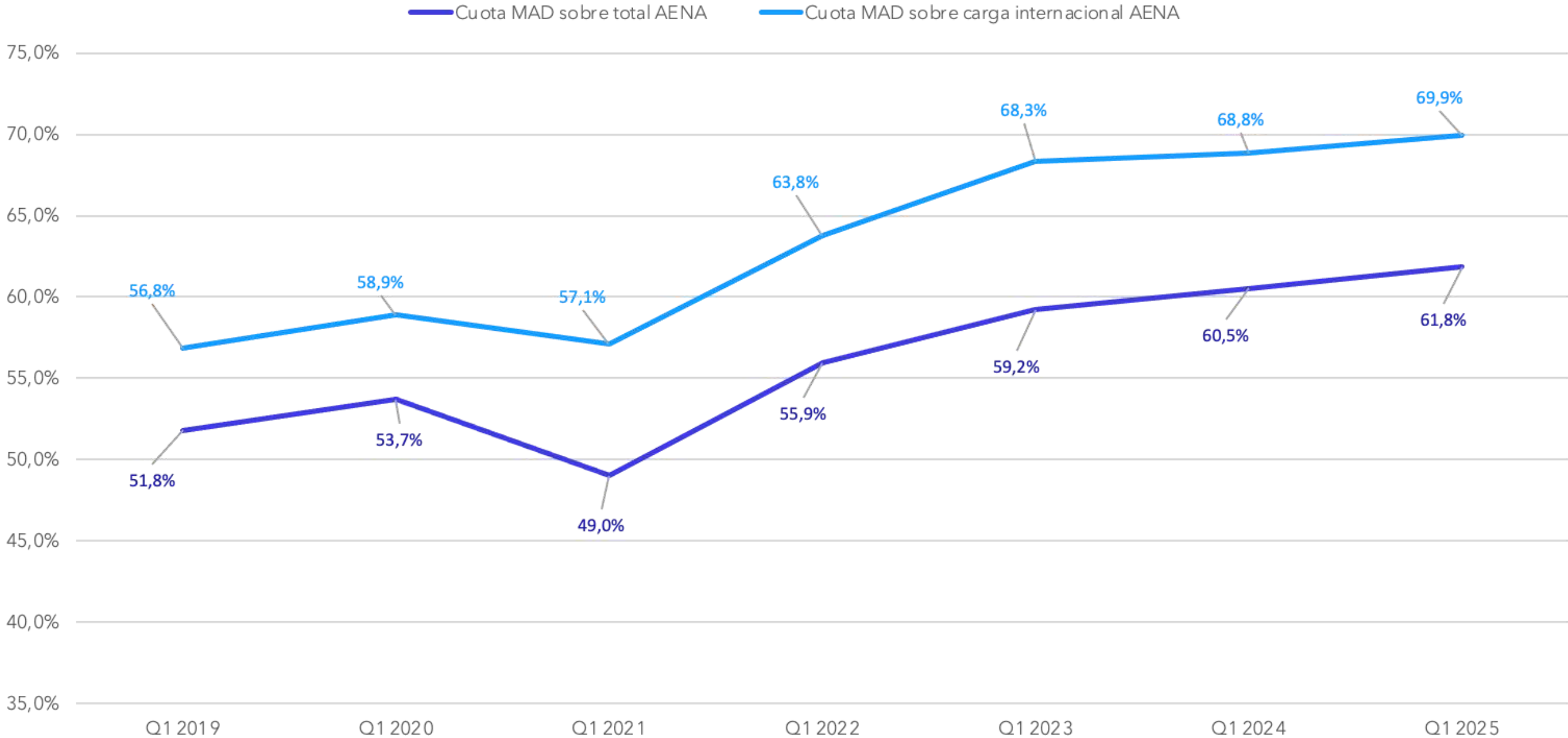
MAD

El 70% de cuota de Madrid en carga internacional en la red Aena, y el 62% en carga total son valores record que consolidan la posición de Madrid en el mapa nacional

La cuota de carga del aeropuerto de Madrid en la red de 46 aeropuertos de Aena aumenta 1,3 p.p. respecto al Q1 del año 2024 y alcanza un valor récord en la última década con el 62%

La cuota de Madrid en carga internacional en la red Aena llega al 69,9% con un aumento de 1,1 puntos, y marcando un valor récord que muestra la tendencia a la concentración de la actividad de carga aérea en el aeropuerto de Madrid.

Variación trimestral cuota carga total e internacional
aeropuerto de Madrid en la red Aena



Fuente: AENA

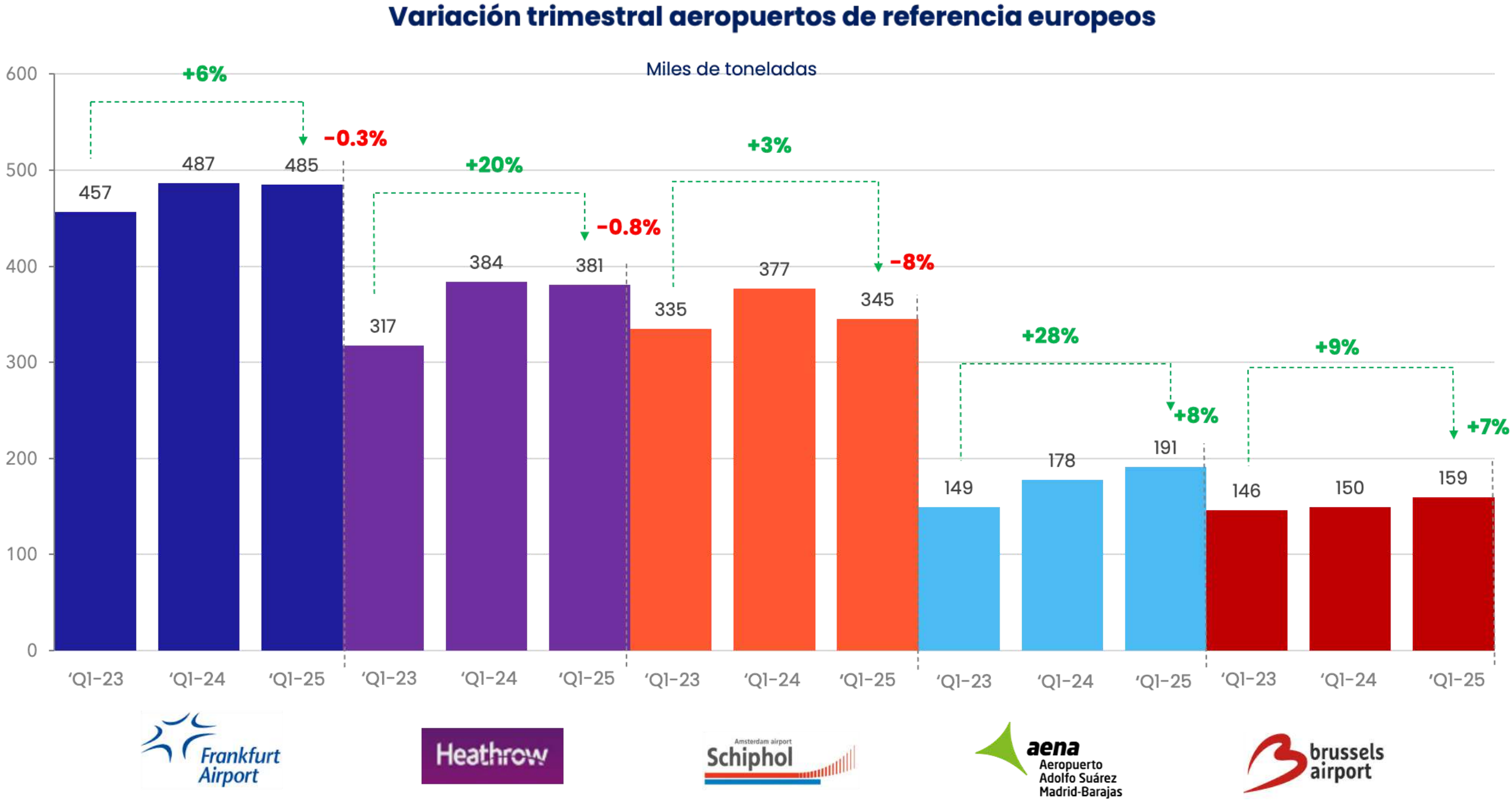
BENCHMARK
AEROPUERTOS
EUROPEOS

MAD

Madrid y Bruselas son los dos únicos aeropuertos que crecen en la comparación interanual, si bien muestran una notable ralentización

De los aeropuertos seleccionados, Frankfurt y Londres- Heathrow muestran leves caídas en la comparación con el Q1 2024, que en el caso deÁmsterdam-Schiphol llegan al 8%, destacando el crecimiento de Madrid (+8%) seguido por Bruselas (+7%).

En la comparación interanual con el Q1 del 2023, todos crecen, si bien nuevamente Madrid muestra el mayor crecimiento (28%) seguido en este caso de Londres-Heathrow con el 20%.



Fuentes: Aena, website aeropuertos

FLETES AÉREOS POR REGIÓN

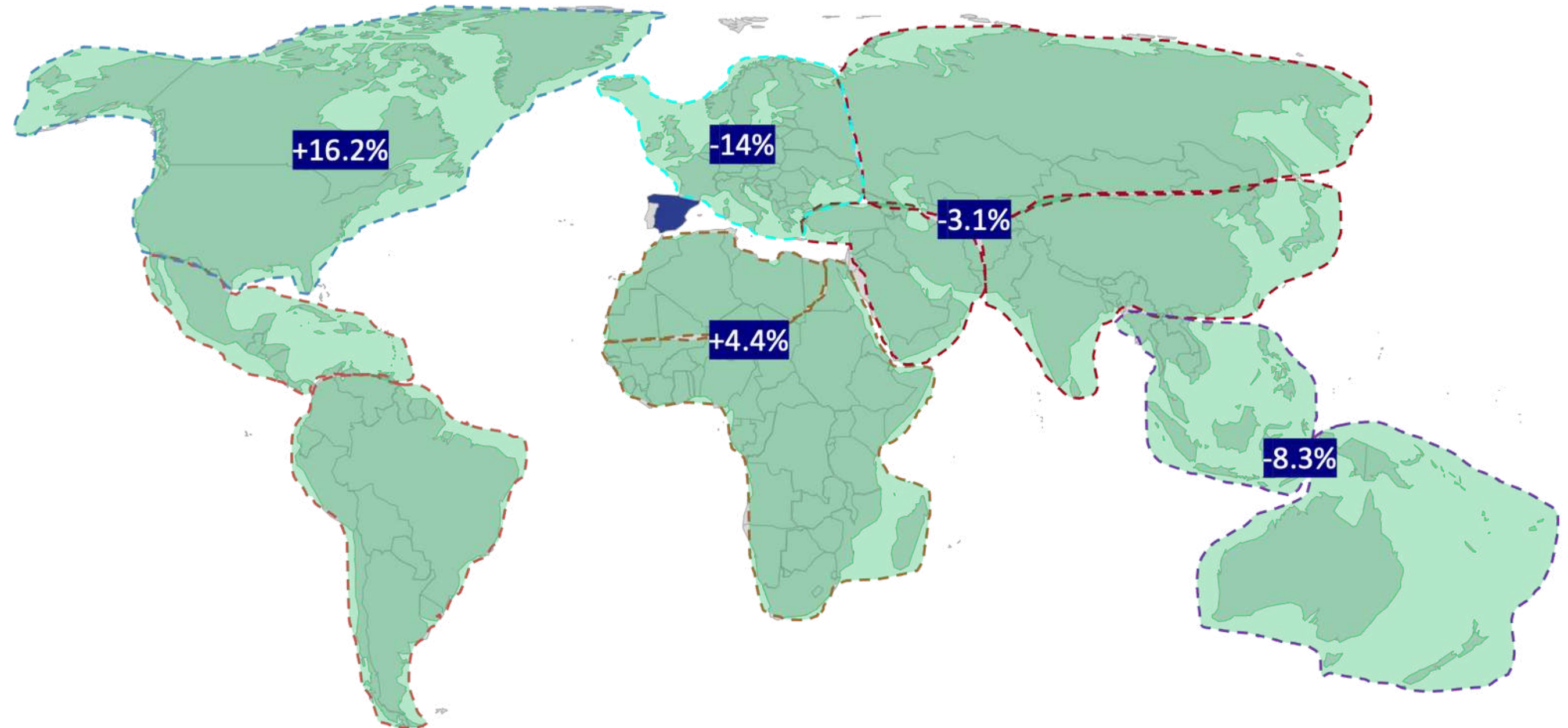
MAD

Los fletes se duplican con Norteamérica y Latinoamérica y similar tendencia se registra en África y Asia, aunque en el caso de Asia se parte de caídas significativas en el año 2024

La inestable situación en el comercio mundial provocada por los anuncios de aranceles de la administración Trump ha encarecido notablemente los fletes, que se duplican en el caso de Norteamérica y Latinoamérica. Con el resto de las regiones globales la tendencia es similar salvo el caso de los tráficos intraeuropeos que caen hasta el 14%.

En el caso de la región Asia-Pacífico se reduce de forma notable la caída de fletes con China (-3,1%) ya que, si bien la oferta de transporte ha aumentado de forma notable, la demanda sigue creciendo de forma sostenida. En el resto de los países de Asia-Pacífico los fletes moderan su caída.

Variación fletes aéreos desde Madrid por regiones
Q1.2025/2024



Fuente: ECS

FLETES AÉREOS POR DESTINO

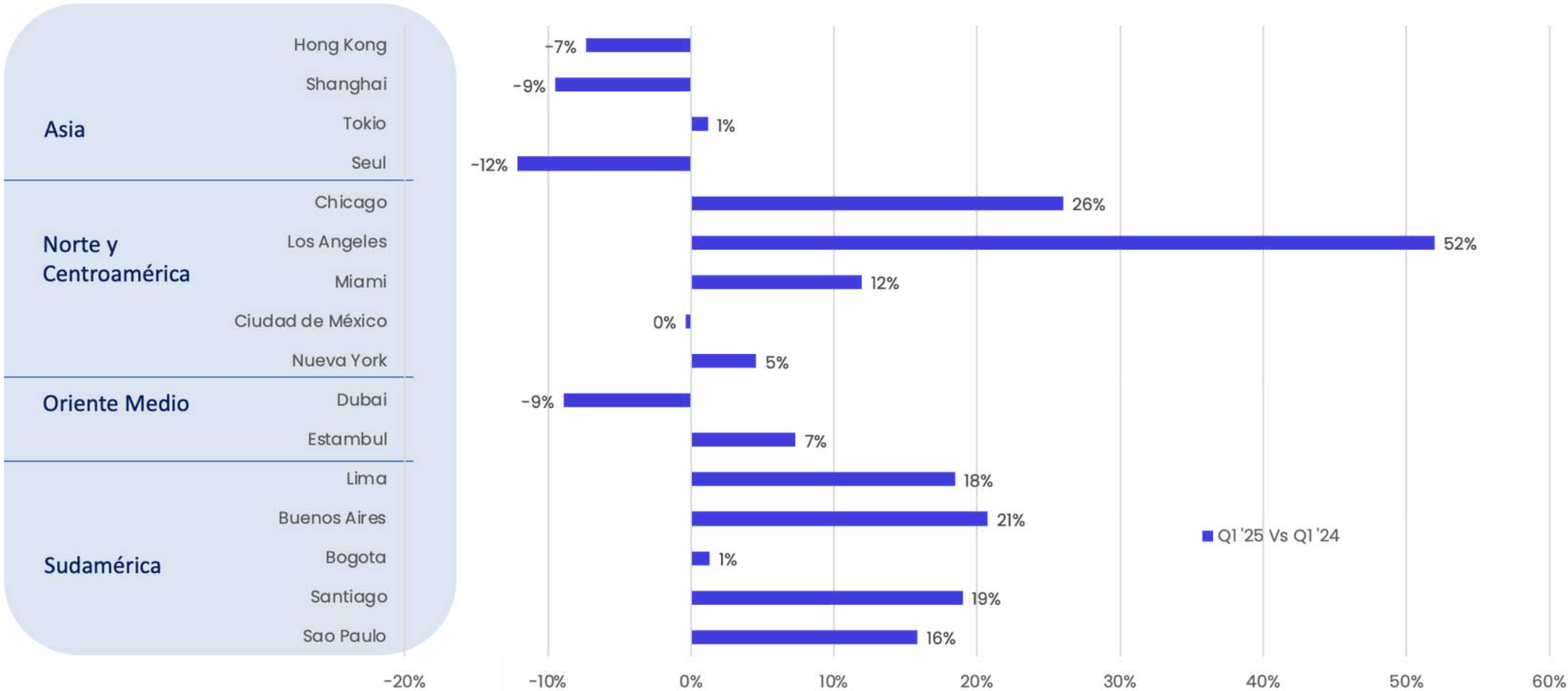
MAD

Continúa la tendencia generalizada al alza en los fletes, singularmente en los destinos EE.UU. y Sudamérica, pero también en Asia que reduce las caídas desde 2023

Los aeropuertos de Chicago (+26%) y Los Ángeles (+52%) lideran el crecimiento de los fletes con Norteamérica, mientras que en el sur los aeropuertos de Buenos Aires (+21%), Santiago de Chile(+19%) y Lima (18%) muestran las mayores alzas en los fletes. Únicamente Ciudad de México muestra una mínima caída con Madrid.

Los fletes con Asia y Oriente Medio continúan en valores negativos, aunque se da una tendencia al alza, destacando los valores de Seúl (-12%) y Dubái(-9%). En el caso de Estambul IST (aeropuerto europeo, pero con notable participación de los tráficos con Asia) y Tokio muestran crecimientos positivos del 7% y 1% respectivamente.

Variación fletes aéreos desde Madrid con aeropuertos por regiones.
Q1. 2025/2024



Fuente: ECS

El comercio exterior por modo aéreo de la Comunidad de Madrid muestra de enero a noviembre una fuerte caída de exportaciones (-27%), que se extiende a las importaciones (-22%), y que en el caso de la importación aumenta considerablemente la tendencia negativa con el trimestre anterior. Entre las principales categorías, la moda crece un robusto 19% en exportación y los equipos médicos un 9%, mientras que en la importación son los productos químicos los únicos que crecen con un sorprendente 399%.

La categoría con mayor retroceso son los productos farmacéuticos (-38%) en la importación, y en la exportación destaca alimentación con una caída del 30%.

Total Carga Ene-Feb '25	EXPORT	Ene-Feb 2025/24	IMPORT	Ene-Feb 2025/24
17.901 tn	4.447 tn	-27%	13.454 tn	-22%

Tendencias principales categorías Madrid

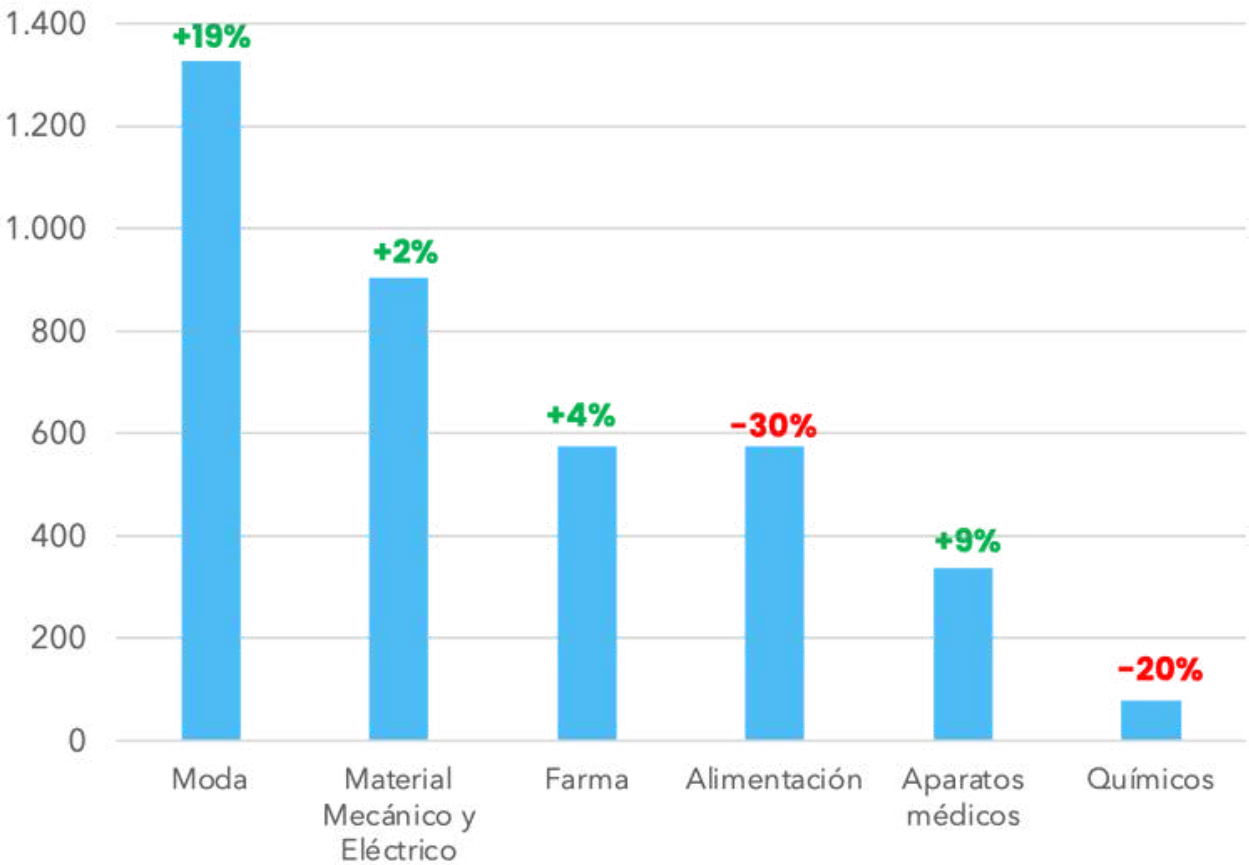
+ INCREMENTA

- RETROCEDE



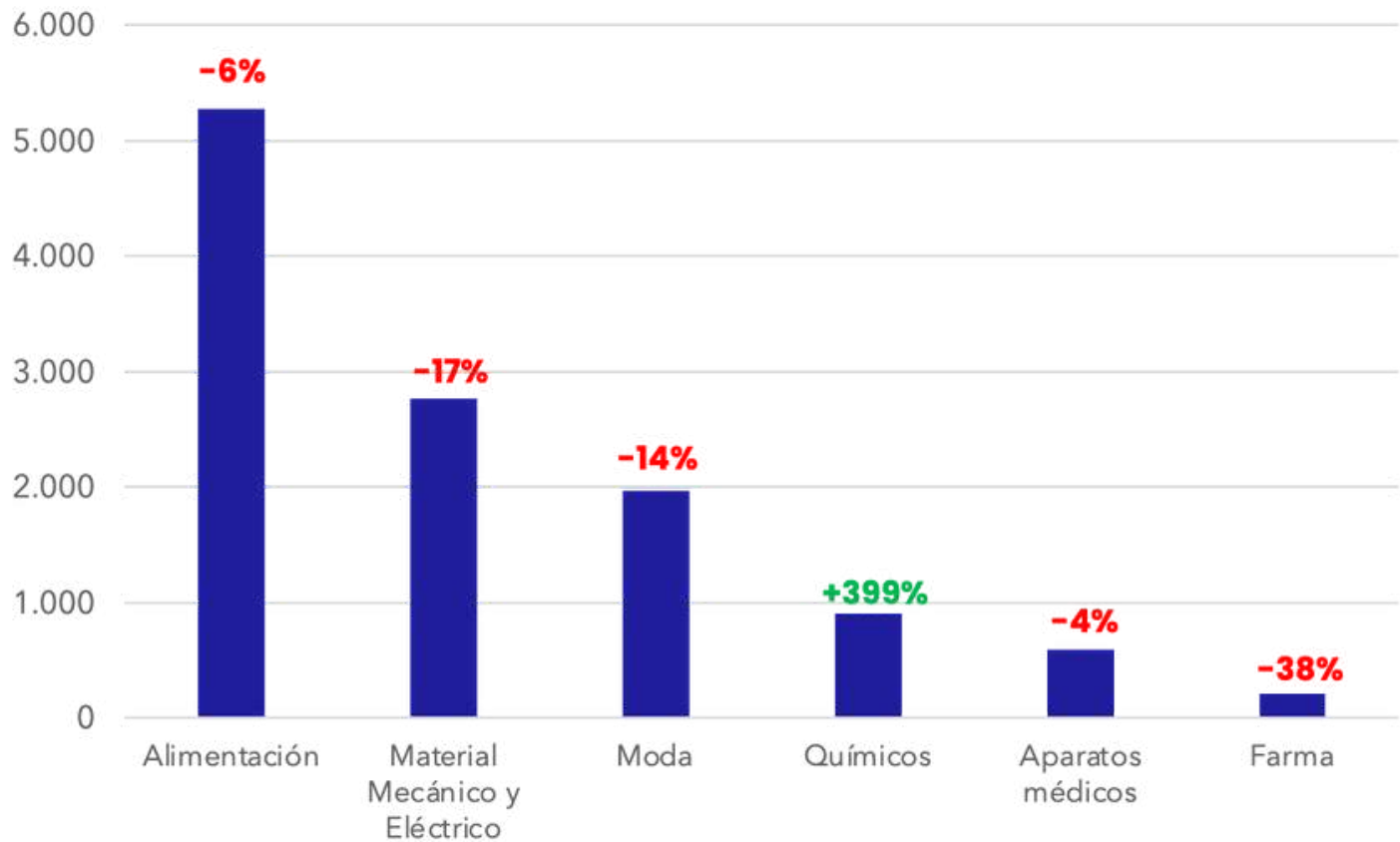
Categorías de Exportación Ene-Feb 2025/ 24

Toneladas



Categorías de Importación Ene-Feb 2025/ 24

Toneladas



Fuente: Datacomex. Datos provisionales enero-febrero

Se mantienen la alimentación, productos mecánicos y eléctricos, y moda como las categorías con los mayores volúmenes de carga transportada en avión, si bien con caídas tanto en exportación como en importación, con la excepción de la exportación de moda que crece hasta el 19%, y un ligero avance del 2% en la exportación de los productos mecánicos y eléctricos.

3



Moda

Total Carga Enero- Febrero'25	EXPORT	Ene-Feb 25/24
	1.327 tn	+19%
3.289 tn	IMPORT	Ene-Feb 25/24
	1.961 tn	-14%

1



Alimentación

Total Carga Enero- Febrero'25	EXPORT	Ene-Feb 25/24
	573 tn	-30%
5.850 tn	IMPORT	Ene-Feb 25/24
	5.277 tn	-6%

2



Prod. mecánicos y eléctricos

Total Carga Enero- Febrero'25	EXPORT	Ene-Feb 25/24
	903 tn	+2%
3.671 tn	IMPORT	Ene-Feb 25/24
	2.768 tn	-17%

TOP 5 Países Export.	Toneladas
Turquía	416
Suiza	152
USA	132
Vietnam	101
Kazajstán	59

TOP 5 Países Import.	Toneladas
China	611
Bangladesh	608
Pakistán	322
India	225
Turquía	81

TOP 5 Países Export.	Toneladas
EAU	155
China	71
México	70
Israel	43
USA	40

TOP 5 Países Import.	Toneladas
Perú	1.448
Chile	1.004
Colombia	688
Brasil	584
Ecuador	462

TOP 5 Países Export.	Toneladas
USA	151
Portugal	86
México	67
EAU	57
China	45

TOP 5 Países Import.	Toneladas
China	1.020
USA	340
Francia	206
Alemania	168
India	160

Fuente: Datacomex. Datos provisionales enero-febrero



Ficha del estudio, equipo y colaboraciones

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.

Para el benchmarking internacional, se han seleccionado los aeropuertos de Londres-Heathrow, Frankfurt, Ámsterdam, Milan-Malpensa, Bruselas y Paris-CDG. Entre los criterios utilizados para la elección de dichos aeropuertos están la existencia de una o varias aerolíneas que usen el aeropuerto como hub, el perfil de las principales compañías aéreas, la excelencia operativa y volumen de carga aérea manejado. Los informes trimestrales incluyen a los cinco primeros citados, por disponibilidad de información en las fechas de edición.

En el caso de España, se han considerado los tres aeropuertos que, junto a Madrid, concentran más del 90% de la actividad de carga aérea en la red de Aena: Barcelona, Vitoria y Zaragoza.

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

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 de los informes que se publican con datos agregados y nunca individualizados.

El equipo responsable de la redacción de este informe está formado por **Javier Aran**, consultor de transporte aéreo y vicepresidente 1º de Foro MADCargo, y **Giovana Flores**, MDSC por ZLC (Zaragoza Logistics Center).

ECS e IATA han aportado información y su valioso tiempo para culminar con éxito este informe.



Javier Aran



Giovana Flores

Con el apoyo de nuestros socios protectores



Observatorio
carga aérea



MADCargo
Foro Madrid Carga Aérea

www.foromadcargo.org