



LOS EMPLAZAMIENTOS LOGÍSTICOS MÁS DESEABLES EN EUROPA

ESTUDIO A USUARIOS DE INSTALACIONES LOGÍSTICAS 2013

INTRODUCCIÓN

Europa cuenta con una mayor población y un Producto Interior Bruto (PIB) superior al de EE.UU., pero tiene un espacio logístico de Clase A que es 4,5 veces menor en tamaño. En este contexto, la reconfiguración de la cadena de suministro europea y el auge del comercio electrónico implican un notable potencial para el desarrollo de modernas y eficientes instalaciones de distribución por todo el continente. Las preguntas que afrontan promotores, propietarios, directivos y sus clientes son: “¿Dónde se encuentran los emplazamientos logísticos más estratégicos de Europa y por qué?”.

Las respuestas a estas preguntas son fundamentales para tomar decisiones bien fundadas en inversiones y desarrollo. Prologis ha colaborado con Eyefor-transport (EFT) para explorar el punto de vista de la industria acerca de los emplazamientos logísticos más deseables en Europa, así como para cuantificar los criterios que influyen sobre la selección del centro. Además de la demanda, la oferta es igualmente importante para los inversores ya que los mercados con una oferta limitada de inmuebles y mayores barreras de entrada generalmente sobrepasan a los mercados con una dinámica más débil de demanda y oferta.

Los usuarios de almacenes pertenecientes a diversos sectores – desde el comercio minorista a

la automoción y el farmacéutico – han participado en este estudio y compartido sus puntos de vista clasificando 100 emplazamientos en función de varios criterios prioritarios.

A partir de los resultados del estudio, este informe destaca:

1. Principales criterios de selección de emplazamientos logísticos;
2. Emplazamientos logísticos más deseables de Europa, hoy y en 2018; y
3. Principales factores que impulsarán la demanda en el futuro.

RESUMEN EJECUTIVO

A través de este estudio, Prologis ha identificado 13 criterios que influyen sobre la capacidad de atracción de un emplazamiento logístico y por tanto a la decisión sobre la selección del centro. Los tres criterios más importantes son: 1) proximidad a redes económicas y acceso estratégico a transporte; 2) proximidad a los clientes; y 3) disponibilidad y flexibilidad laboral.

Se pidió a los participantes en el estudio que puntuaran 100 emplazamientos de distribución en Europa en función de estos criterios de selección del centro. Los tres primeros emplazamientos se encuentran en Holanda y Bélgica: Venlo, Amberes-Bruselas y Rotterdam. Con la excepción de dos mercados, Madrid y Rumania Panregional, los diez emplazamientos más deseables se encuentran en la Europa Occidental Continental.

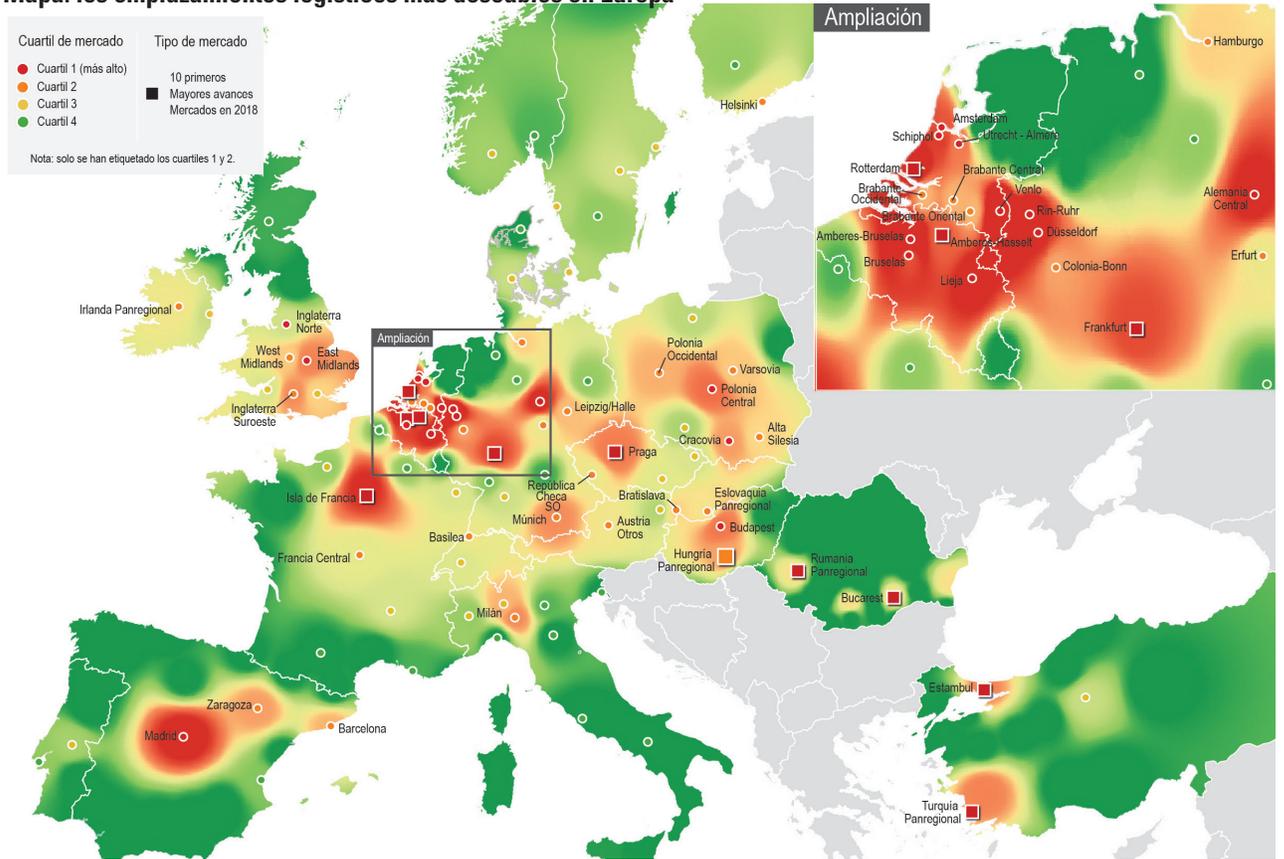
Mirando hacia 2018, los resultados muestran que Venlo seguirá siendo el emplazamiento más valorado, si bien se reduce su margen de liderazgo respecto a los otros cuatro primeros emplazamientos. Los resultados también demuestran que los emplazamientos en Europa Central y Oriental experimentarán un auge y resultarán más atractivos dentro del panorama de la logística europea.

Figura 1

10 primeros emplazamientos en Europa

	2013	2018
1.	Venlo	Venlo
2.	Amberes-Bruselas	Rotterdam
3.	Rotterdam	Amberes-Bruselas
4.	Rin-Ruhr	Rin-Ruhr
5.	Madrid	Rumania Panregional
6.	Lieja	Isla de Francia (Paris)
7.	Alemania Central	Rumania Panregional
8.	Rumania Panregional	Lieja
9.	Isla de Francia (Paris)	Frankfurt
10.	Düsseldorf	Alemania Central

Figure 2
Mapa: los emplazamientos logísticos más deseables en Europa



Los usuarios de instalaciones logísticas continúan consolidando su presencia en mayores centros de distribución de Clase A más eficientes y tienen previsto operar en redes de mayor tamaño. Casi dos tercios de los entrevistados esperan operar una red de distribución paneuropea en 2018.

Prologis ha identificado 11 factores clave de cambio que afectarán a las estrategias de las redes de distribución europeas a lo largo de los cinco próximos años. Factores ya bien conocidos como el comercio mundial, la subcontratación y la globalización tendrán más peso que los factores cíclicos. Todos excepto uno de los 11 factores claves conllevarán la consolidación de la cadena de suministro. El aumento de los precios del combustible, que tendrá el mayor impacto sobre las estrategias de las redes de distribución durante los cinco próximos años, puede contribuir a una mayor descentralización.

EMPLAZAMIENTOS MÁS DESEABLES

Introducción

Se pidió a los participantes que valoraran 100 emplazamientos logísticos en Europa en función de 13 criterios divididos en cuatro categorías: 1) Proximidad a clientes y proveedores; 2) Entorno laboral y administrativo; 3) Inmuebles; y 4) Infraestructuras. A partir de estos criterios se determinaron los emplazamientos más deseables a día de hoy y en 2018.

Los 10 emplazamientos más deseables en 2013

El Benelux es el claro vencedor como región, con tres mercados en las tres primeras posiciones: Venlo, Amberes-Bruselas y Rotterdam. Con la excepción de dos mercados, Madrid y Rumania Panregional, todos los mercados se encuentran en la Europa Occidental Continental (Benelux, Alemania y Francia). Los cuatro primeros mercados se encuentran entre los más atractivos para la distribución paneuropea, y por tanto incluyen a un gran número de centros europeos de distribución.

Ocho de los diez primeros emplazamientos se encuentran en Europa Occidental

1) Conjunto de datos clasificado y dividido en cuatro grupos iguales.

Hemos segmentado los 10 primeros mercados en tres grupos. El primero de ellos es un mercado, Venlo, con una valoración total que es 1,5 veces mayor a la del siguiente, Amberes-Bruselas. El segundo está formado por Amberes-Bruselas, Rotterdam y Rin-Ruhr (excepto Düsseldorf), cuya valoración es relativamente parecida. El tercer grupo incluye emplazamientos situados entre el quinto puesto (Madrid) y el décimo puesto (Düsseldorf). La diferencia en cuanto a valoración entre estos seis emplazamientos es de tan solo 11 puntos.

Figura 3
Los 10 emplazamientos más valorados en 2013

Región	Valoración
1. Venlo (Holanda)	249
2. Amberes-Bruselas (Bélgica)	163
3. Rotterdam (Holanda)	156
4. Rin-Ruhr (Alemania)	153
5. Madrid (España)	110
6. Lieja (Bélgica)	108
7. Alemania Central (Alemania)	106
8. Rumania Panregional (Rumania)	104
9. París (Francia)	102
10. Düsseldorf (Alemania)	99

Entre el total de 100 emplazamientos hay aspectos comunes dentro de cada cuartil 1. Aparte de los 10 primeros, el primer cuartil incluye a Frankfurt, Praga, el aeropuerto de Schiphol y Polonia Central. El segundo incluye a Múnich, Hamburgo, West Midlands, Barcelona, Varsovia y Alta Silesia. El tercero incluye a Lyon, Stuttgart, Inglaterra Occidental y Gales. Los emplazamientos del cuarto cuartil se encuentran en la periferia de Europa y desempeñan un papel principal en la red logística europea.

Venlo ganó en tres de las cuatro categorías (Infraestructuras, Entorno laboral y administrativo e Inmuebles). Fue reconocido como el mejor emplazamiento según muchos criterios determinados como la proximidad a redes económicas, acceso a transporte estratégico, costes de transporte, flexibilidad de la plantilla y mejor emplazamiento en cuanto a aspectos regulatorios.

Los participantes consideraron que Venlo es el emplazamiento logístico más deseable

Amberes-Bruselas quedó en segundo o tercer lugar para cada categoría. El tercer puesto de Rotterdam se debió principalmente a su valoración como mejor emplazamiento por las modalidades disponibles, compensando así sus resultados más bajos en cuanto a proximidad a los clientes y requisitos de los proveedores.

Figura 4²
Valoración en función de cada requisito para los 5 primeros emplazamientos en 2013

	Infraestructuras	Proximidad a clien. y provee.	Entorno laboral y admntvo.	Inmuebles	Valoración total
Venlo	105	16	85	42	249
Amberes-Bruselas	75	22	41	25	163
Rotterdam	93	14	26	23	156
Rin-Ruhr	75	41	22	15	153
Madrid	38	14	37	22	110

Rin-Ruhr se situó muy cerca, en la cuarta posición, por su proximidad a clientes y proveedores. Madrid se colocó en una distante quinta plaza (seguida de cerca por Lieja), pero puntuó bien en las categorías de Entorno laboral y administrativo y en Inmuebles. Rumanía Panregional podría parecer una sorpresa, pero debe su presencia entre los 10 primeros sobre todo a las buenas valoraciones que ha obtenido en las categorías de Inmuebles y Entorno laboral y administrativo.

Rin-Ruhr ganó en la categoría de "Proximidad a clientes y proveedores"

Por lo que respecta a los mercados verticales, los comerciantes minoristas prefieren el Reino Unido, la industria farmacéutica seleccionó a Suiza por los incentivos y los clientes de alta tecnología y los proveedores de servicios logísticos optaron por los mercados situados en Holanda.

Los criterios de ubicación difieren en importancia entre proveedores de servicios logísticos de grupos industriales y expedidores, si bien ambos tienen en cuenta los costes de la cadena de suministro en su conjunto. Los costes de los inmuebles y la proximidad a clientes y proveedores son los más

2) Figura 4: Los números en color verde indican los dos valores más elevados por mercado.

importantes para proveedores de servicios logísticos, mientras que la una infraestructura de buena calidad y los aspectos regulatorios son los criterios más importantes para los expedidores.

Una diferencia importante es que los proveedores de servicios logísticos no poseen mercancías propias, mientras que en el caso de los expedidores sí es así. Dado que los expedidores son los propietarios de las mercancías, un marco regulatorio atractivo como la regulación aduanera y el entorno impositivo constituyen requisitos primordiales.

Los proveedores de servicios logísticos se enfrentan generalmente a unos márgenes más bajos, lo cual explica la importancia de los costes de los inmuebles. Además, dado que la estrategia de los proveedores de servicios logísticos pasa por proporcionar un servicio de extremo a extremo, los expedidores dan más importancia a la proximidad a clientes y proveedores si se compara con los expedidores.

Los 10 emplazamientos más deseables en 2018

Los resultados del estudio indican que Venlo seguirá siendo el emplazamiento más deseable en 2018, si bien las diferencias se estrechan ligeramente con los otro cuatro primeros emplazamientos.

Además de los 4 primeros, Rumania Panregional, París y Frankfurt (+3) experimentarán los avances más fuertes en 2018. Rumania Panregional mejorará en la categoría Entorno laboral y administrativo, e Inmuebles. París habrá seguido avanzando en las cuatro categorías en 2018. Se espera que Frankfurt mejore también en las cuatro categorías y ofreció los mejores resultados en la categoría de proximidad a clientes y proveedores.

Seis de los 10 emplazamientos que logran mayores avances se encuentran en Europa Central (2) y Oriental (4). Por ejemplo, Praga avanzará siete posiciones hasta la 14ª plaza, mientras que Estambul subirá nueve puestos hasta la 15ª posición en 2018.

Los resultados indican que los emplazamientos en Europa Central y Oriental ganarán puestos y se convertirán en emplazamientos más atractivos en el panorama logístico europeo

Figure 5
Los 10 emplazamientos más valorados en 2018

Región	Cambio respecto a 2013
1. Venlo (Holanda)	estable
2. Rotterdam	(+1)
3. Amberes-Bruselas	(-1)
4. Rin-Ruhr	estable
5. Rumania Panregional	(+3)
6. París	(+3)
7. Madrid	(-2)
8. Lieja	(-2)
9. Frankfurt	(+3)
10. Alemania Central	(-3)

Figure 6³
Verticales

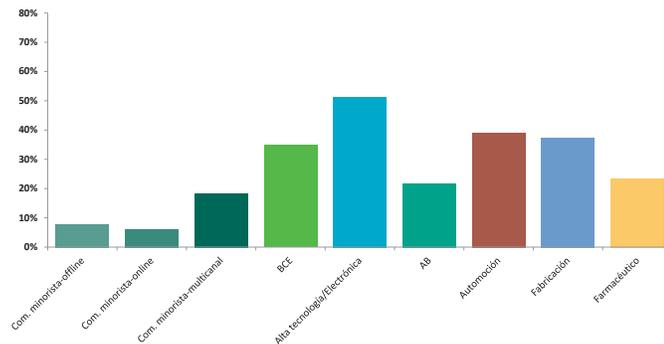
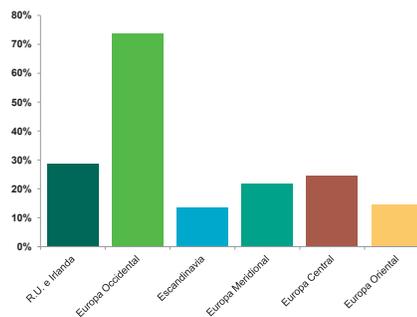


Figure 7
Reparto geográfico



3) Figura 6: BCE (Bienes de Consumo Envasados), CB (Alimentación y Bebidas)

ESTUDIO Y CARACTERÍSTICAS DE LOS PARTICIPANTES

Los 13 factores acerca del emplazamiento han sido valorados por los participantes, que les han asignado diferentes grados de relevancia a la hora de escoger un emplazamiento. Las valoraciones varían entre uno y cinco, siendo cinco la de más importancia.

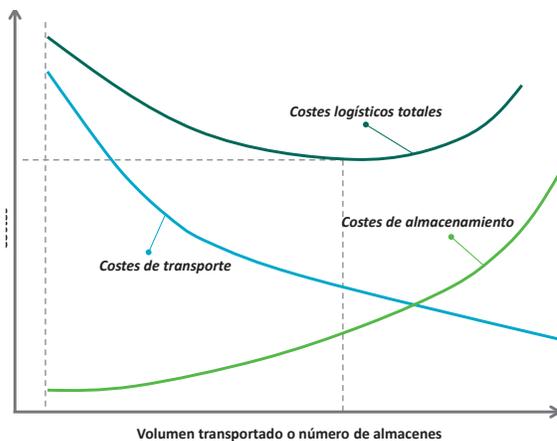
Para este estudio los participantes tuvieron la oportunidad de escoger entre 100 emplazamientos repartidos en 22 países y dos regiones agregadas en Europa Central (p.ej., los Balcanes) y Europa Central (p.ej., los países bálticos).

Enviamos un cuestionario a un gran número de usuarios de centros de distribución, como comerciantes minoristas, proveedores de servicios logísticos y expedidores, en el primer trimestre de 2013. En total hubo 160 participantes que completaron el estudio y 120 respondieron a todas las preguntas. Los participantes están muy repartidos desde el punto de vista sectorial y geográfico, tal como indican los gráficos.

PRINCIPALES FACTORES QUE IMPULSARÁN LA DEMANDA EN EL FUTURO

Introducción

Figura 8
Evaluación de los costes logísticos totales ⁴



Los factores de tipo económico y estructural experimentan un cambio constante; de ahí que las compañías necesiten evaluar y optimizar continuamente las estrategias de distribución para asegurar los mayores niveles de servicio con los menores costes.

La extensión de estos cambios y la necesidad de consolidación difieren entre los diferentes tipos de operaciones logísticas (p.ej., bienes de venta lenta frente a los de venta rápida) y productos (p.ej., valor del producto).

A partir del crecimiento del volumen transportado (economías de escala) o del número de almacenes (distancias más cortas) se produce un equilibrio entre los costes de transporte y de almacenamiento (traslado de existencias).

Existe un punto de inflexión que representa los menores costes logísticos totales, y que implica un volumen transportado óptimo o un número de instalaciones logísticas para un determinado sistema de distribución de mercancías. Llegar a este equilibrio es el objetivo común en las operaciones logísticas. En esta sección cubrimos cambios en la red y los principales factores que alterarán las estrategias de distribución en Europa en 2018.

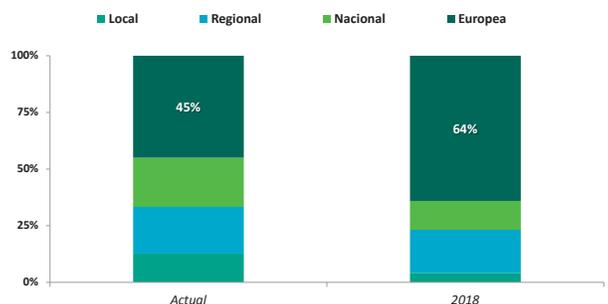
Redes de distribución

La figura 9 indica que el 45% de los participantes gestionan una red de distribución europea y esperan que se siga produciendo la tendencia hacia la consolidación hacia instalaciones logísticas modernas, a expensas de redes nacionales/locales.

Casi dos tercios de los participantes, lo cual supone un aumento de 19 puntos porcentuales, esperan gestionar una red de distribución europea en 2018. Para las compañías con una red de distribución europea, casi todas ellas permanecerán tal como están.

La tendencia hacia la consolidación seguirá su curso e impulsará una fuerte demanda de espacio para almacenes modernos

Figura 9
Tipo de red de distribución en 2013 y 2018



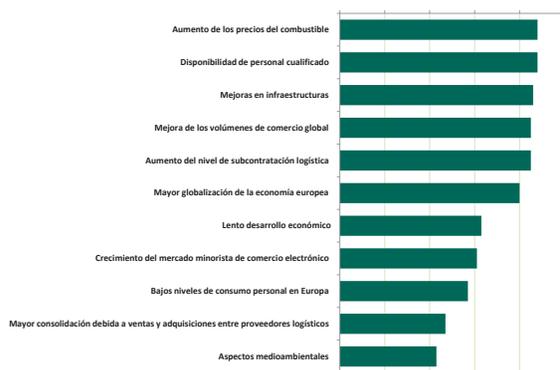
4) Fuente: Investigación realizada por Prologis a partir de la Universidad de Herriot-Watt.

Entre quienes aún no gestionan una red de distribución europea, un 61,5% espera cambios para 2018. Para los usuarios de instalaciones de distribución que gestionen redes nacionales, casi el 50% espera evolucionar hacia una red europea en 2018 y solo el 15% espera descentralizar a una red regional. Entre quienes gestionan una red regional de centros de distribución, el 51% espera cambios, en su gran mayoría hacia una red europea (33%) o nacional (15%).

Entre quienes gestionan redes locales, solo una cuarta parte seguirá manteniendo su red local en 2018. Los resultados indican que los usuarios de almacenes continuarán consolidando sus operaciones en centros de distribución de mayor tamaño y mayor eficiencia, y tienen previsto gestionar redes más grandes.

Factores que impulsan el cambio

Figura 10
Principales factores de cambio en 2018



Hemos pedido a los participantes que anticipen la importancia de 11 factores clave que afecten a las estrategias de la red de distribución europea durante los cinco próximos años. Tal como se puede ver en la figura 10, factores bien conocidos del cambio como el comercio mundial, la subcontratación y la globalización tendrán un mayor peso que factores cíclicos como el desarrollo económico y el consumo. El aumento de los precios del combustible será el factor con mayor impacto sobre las estrategias de las redes de distribución durante los cinco próximos años. Los costes del transporte logístico representan el mayor componente del coste para los usuarios de almacenes (aproximadamente 50-60%). El aumento de los precios del combustible es por tanto fundamental dentro del cambio del centro de atención de la optimización de costes, de las existencias al transporte.

El segundo factor más importante es la disponibilidad de personal cualificado, si bien esto difiere notablemente entre países. Si bien hay más personal disponible debido al creciente desempleo existente en Europa, sigue siendo difícil encontrar a empleados cualificados y experimentados.

Esto resulta especialmente válido para el noroeste de Europa, cuyas cifras de desempleo son más bajas que en la Europa Meridional, Central y Oriental. Para el tercer factor de cambio, la mejora de las infraestructuras, es de prever que cambie el mercado de forma notable, especialmente en Europa Central y Oriental, donde las infraestructuras se están desarrollando con rapidez.

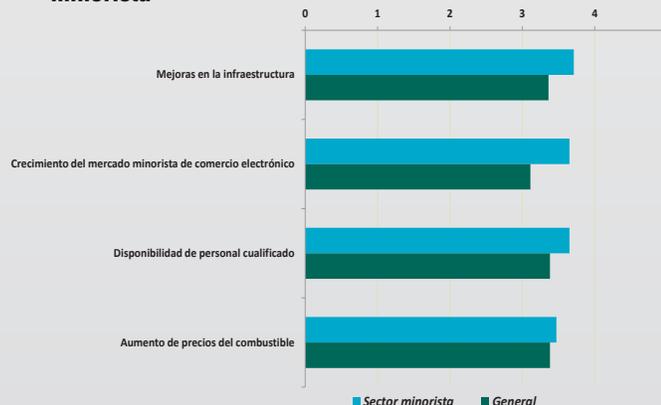
Se prevé que los factores estructurales sean factores de cambio más relevantes que los de tipo cíclico

Comercio electrónico

El comercio electrónico es un factor que está impulsando con fuerza la demanda, si bien el crecimiento varía en función de cada sector. Los minoristas verticales esperan que la madurez y el crecimiento continuo del mercado de comercio electrónico constituyan el segundo factor de cambio más importante en los cinco próximos años. Los minoristas piensan que la mejora de las infraestructuras y la disponibilidad de personal son otros factores de importancia crítica para impulsar el mercado del comercio electrónico. Las mejoras en la infraestructura permiten que los minoristas incrementen su nivel de servicio, proporcionando así a los clientes un servicio de entrega en el mismo día.

Los centros que trabajan en comercio electrónico tienen una densidad de empleados muy superior para seleccionar y procesar pedidos. Para facilitar el acceso a los recursos laborales a nivel local, los centros de distribución regional y los centros de venta por correo se deben ubicar cerca de los centros de población. Esto también ayuda a las empresas presentes en el mercado del comercio electrónico a minimizar los costes de transporte al manipular los envíos de salida y las devoluciones, así como a proporcionar un mejor servicio a sus clientes. Los minoristas omnicanal, por su parte, ofrecen a los consumidores la posibilidad de recoger o devolver las mercancías en sus tiendas. No existe un solo modelo de distribución para el comercio electrónico que se adapte a todas las necesidades, pero hay una tendencia cada vez más sólida hacia submercados clave hasta los centros de consumo.

Figura 11
Factores de cambio más importantes para el comercio minorista



Existen diferencias entre las compañías más pequeñas (facturación inferior a 50 millones de euros) y las compañías más grandes (facturación superior a 250 millones de euros) por lo que respecta a los factores de cambio hasta 2018. Las compañías más pequeñas ven la subida de los precios de combustible como un factor más importante que las grandes compañías, y les preocupa más la disponibilidad de terreno urbanizable en el futuro cuando buscan un centro de distribución. A las compañías más grandes les preocupa más el acceso a puertos marítimos y a la infraestructura de transporte. Además, las firmas de mayor tamaño dan más importancia a los aspectos medioambientales que las compañías más pequeñas

La importancia de los factores estructurales que conllevan la configuración de la cadena de suministro en Europa subraya que el mercado inmobiliario logístico europeo es menos maduro que en mercados como EE.UU. y por tanto se ve determinado principalmente por el comercio y la reconfiguración de la cadena de suministro.

Efectos sobre la consolidación-descentralización

Se pidió a los participantes en el estudio si estos factores de cambio conllevarían más o menos consolidación en su estrategia de la red de distribución a lo largo de los cinco próximos años. Diez de los once factores de cambio conllevará una mayor consolidación (ver figura 12).

Los factores estructurales son la consolidación entre los proveedores logísticos (un 82% espera consolidación), globalización de la economía europea (74%) y mejoras en infraestructuras (68%). Los factores cíclicos son el lento desarrollo económico (75%) y los bajos niveles de consumo (72%). El aumento de los costes del combustible, que es el factor más importante para modelar las redes de distribución en los cinco próximos años, es también el factor que contribuye en mayor medida a la descentralización.

10 de los 11 factores de cambio conllevarán una mayor consolidación (ver figura 12)

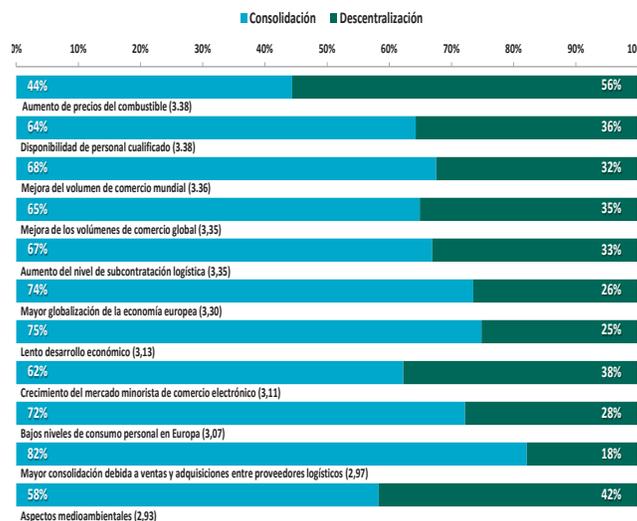
CONCLUSIONES

Existe una oferta excesivamente corta de espacio logístico de Clase A en Europa. La reconfiguración de la cadena de suministro europea y el auge del comercio electrónico implican que exista un potencial de desarrollo significativo para instalaciones de distribución modernas y eficientes en la región. Las compañías logísticas están optimizando constantemente sus estrategias de distribución para asegurar elevados niveles de servicio con unos costes mínimos.

Los usuarios de instalaciones logísticas siguen consolidando sus operaciones en instalaciones más eficientes y en general tienen previsto gestionar redes más grandes. Casi dos terceras partes de los participantes esperan gestionar una red europea en 2018. Esto se produce a expensas de las redes locales y regionales. Los emplazamientos situados en el Benelux son los claros ganadores como ubicaciones ideales para los centros de distribución.

Mirando hacia 2018, Venlo seguirá siendo el emplazamiento más deseable para los usuarios de instalaciones logísticas, si bien este liderazgo se verá algo disminuido. Los emplazamientos en Europa Central y Oriental experimentarán un auge y serán más atractivos en el panorama europeo.

Figure 12
Factores de cambio y sus efectos sobre la distribuciónstrategy



CRITERIOS DE SELECCIÓN DEL EMPLAZAMIENTO HECHOS Y CIFRAS

PROXIMIDAD A CLIENTES Y PROVEEDORES

Importancia como requisito

La proximidad a clientes y proveedores obtuvo una valoración media de 3,62. Fue la categoría más valorada.

Figura 13

Clasificación de los principales requisitos

1. Proximidad a clientes y proveedores:	3,62
- Proximidad a clientes:	3,90
- Proximidad a proveedores:	3,34
2. Entorno laboral y administrativo:	3,55
3. Inmuebles:	3,50
4. Infraestructuras:	3,43

Valoraciones dentro del requisito de proximidad

Dentro de los emplazamientos preferidos a escala nacional, Alemania se sitúa en primera posición dada su ubicación central dentro de Europa y su proximidad a clientes y proveedores.

Figura 14

Diez primeros países

<u>País/región</u>	<u>Valoración</u>
1. Alemania	352
2. Holanda	135
3. Bélgica	128
4. Francia	83
5. Reino Unido	75
6. Polonia	38
7. España	38
8. Europa Oriental - otros	30
9. Europa Central - otros	23
10. República Checa	15

Rin-Ruhr fue el ganador absoluto con una valoración que prácticamente duplicó a la segunda región, Amberes-Bruselas. Todos los emplazamientos atractivos se concentran en el corazón económico del noroeste de Europa.

Para 2018, los participantes esperan que Venlo y Frankfurt hayan logrado avances significativos, mientras que Düsseldorf y Amberes-Bruselas irán ligeramente a la baja. Se espera que Rin-Ruhr siga siendo el emplazamiento más atractivo en cuanto a proximidad a clientes y proveedores. Su valoración duplicará a la del segundo clasificado (Venlo).

Figura 15

Cinco primeros emplazamientos

<u>Emplazamiento</u>	<u>Valoración</u>
1. Rhein-Ruhr	112
2. Antwerp-Brussels	60
3. Ile-de-France (Paris)	52
4. Central Germany	45
5. Düsseldorf	45

ENTORNO LABORAL Y ADMINISTRATIVO

Importancia como requisito

Los criterios relacionados con el entorno laboral y administrativo lograron una valoración media de 3,55. La disponibilidad laboral y su flexibilidad es el criterio más importante para el emplazamiento, con una valoración de 3,83. Los dos factores más importantes están relacionados con el entorno laboral y menos con el entorno administrativo.

Figura 16

Clasificación de los principales requisitos

1. Proximidad a clientes y proveedores:	3,62
2. Entorno laboral y administrativo:	3,55
- Disponibilidad laboral y flexibilidad:	3,83
- Salarios y prestaciones sociales:	3,64
- Entorno regulatorio:	3,53
- Incentivos:	3,22
3. Inmuebles:	3,50
4. Infraestructuras:	3,43

Valoraciones dentro del requisito de entorno laboral y administrativo

A escala nacional, Holanda logró las valoraciones más elevadas en cuanto a disponibilidad laboral y flexibilidad, entorno regulatorio e incentivos. Holanda también alcanzó una valoración bastante alta en cuanto al entorno regulatorio.

Se considera que Holanda es la puerta de entrada a Europa y tiene unas bajas barreras regulatorias. Este elemento tiene una importancia máxima para su papel como principal centro de distribución europeo.

Figura 17
Diez primeros emplazamientos

País	Valoración
1. Holanda	151
2. Europa Oriental – otros	108
3. Bélgica	79
4. Polonia	76
5. Rumania	67
6. Reino Unido	61
7. España	57
8. Alemania	55
9. Turquía	45
10. Europa Central – otros	41

Figura 18
Cinco primeros emplazamientos

Location	Score
1. Venlo	60
2. Rumania Panregional	42
3. Amberes-Bruselas	29
4. Lieja	28
5. Madrid	26

Las posiciones de España y el Reino Unido se deben a que obtienen valoraciones relativamente elevadas en todos los requisitos relacionados con el entorno laboral y administrativo, y en el caso del Reino Unido gana una impresión positiva por sus incentivos. Los cuatro primeros países en cuanto a costes laborales son Europa Central y Oriental, con Rumania en la primera plaza. Existen diferencias significativas entre los Estados Miembros de la UE, con costes laborales por hora (incluyendo salarios y otros costes) que van desde 3,70 € y 4,40 € en Bulgaria y Rumania, respectivamente, hasta 37,20 € en Dinamarca y 38,10 € en Suecia. España se situó en 5º lugar teniendo en cuenta el factor “costes laborales” fuera de Europa Central y Oriental.

Las valoraciones relativamente bajas de España para los factores relacionados con la Administración lo empujan hasta la 7ª posición. A continuación, desde el punto de vista de la disponibilidad laboral y su flexibilidad se encuentra Polonia, justo por detrás de Holanda.

Esto hace que Polonia sea un país atractivo en términos laborales porque obtiene elevadas valoraciones para la disponibilidad y la flexibilidad y es el tercero en costes laborales.

Venlo se situó a la cabeza en tres de los cuatro criterios relacionados con el entorno laboral y administrativo, todos exceptuando los costes laborales. En el apartado regulatorio obtuvo el doble de valoración que la segunda región. Las cinco primeras regiones para 2013 y 2018 se encuentran en Bélgica y Holanda. Dentro de estas valoraciones, Europa Central y Oriental dominó el criterio de los costes laborales y los cuatro primeros puestos correspondieron a regiones de Rumania y Hungría, si bien dos mercados de Europa Occidental se situaron a continuación: Madrid e Inglaterra Norte. En cuanto a incentivos, las regiones de Suiza e Irlanda ocupan las tres primeras plazas para 2013, si bien no aparecen para 2018, siendo Bucarest el que más gana y comparte el primer puesto con Venlo.

Para los incentivos, las regiones de Suiza e Irlanda ocupan las tres primeras plazas en 2103 pero no aparecen para 2018

Para 2018 los participantes en el estudio esperan que Venlo siga siendo el emplazamiento más atractivo para los criterios laborales y administrativos. No obstante, las regiones de Turquía suben en las clasificaciones debido principalmente a ser un lugar favorable por los costes laborales, mientras que Bucarest gana puestos en 2018 debido a su elevada valoración en cuanto a incentivos.

INMUEBLES

Importancia como requisito

Los criterios relacionados con los inmuebles lograron una valoración de 3,50. Existen tres factores dentro de esta categoría: disponibilidad de terrenos, disponibilidad de almacenes modernos ya existentes y costes de los inmuebles. Los costes de los inmuebles obtuvieron la valoración más alta: 3,80.

Figura 19
Clasificación de principales requisitos

1. Proximidad a clientes y proveedores:	3,62
2. Entorno laboral y administrativo:	3,55
3. Inmuebles:	3,50
- Costes de los inmuebles:	3,80
- Disponibilidad de almacenes modernos ya existentes:	3,63
- Disponibilidad de terrenos:	2,75
4. Infraestructuras:	3,43

Valoraciones dentro del requisito de inmuebles

Sorprendentemente, Holanda fue el primer emplazamiento escogido por disponibilidad de terrenos y almacenes modernos, pero se situó en el tercer puesto en costes de los inmuebles por detrás de Polonia. Los usuarios de almacenes consideran los costes operativos totales y si bien los costes de los inmuebles en Holanda se encuentran por encima de la media europea, las compañías evalúan de forma conjunta las ventajas y la eficiencia de un emplazamiento.

Figura 20
Diez primeros emplazamientos

País	Valoración
1. Holanda	151
2. Alemania	118
3. Bélgica	113
4. Polonia	106
5. Rumania	75
6. Europa Oriental - otros	64
7. Reino Unido	64
8. España	49
9. República Checa	45
10. Francia	41

Figura 21
Cinco primeros emplazamientos

Emplazamiento	Valoración
1. Venlo	61
2. Rumania Panregional	49
3. Amberes-Bruselas	36
4. Lieja	36
5. Alemania Central	35

Dentro de Europa Central y Oriental, Polonia y Rumania lograron la máxima valoración dentro del requisito de inmuebles. Polonia ocupa el primer puesto en costes de los inmuebles y en disponibilidad de terrenos y almacenes modernos. Rumania alcanzó una valoración especialmente alta en costes de los inmuebles pero se situó en el quinto puesto entre ocho en disponibilidad de terrenos y almacenes modernos. Venlo lideró la clasificación en 2013 gracias a sus elevadas valoraciones en cuanto a disponibilidad de terrenos y almacenes modernos. Es interesante destacar que la tasa de inmuebles desocupados

en Venlo se ha desplomado desde que llegó a su máximo cíclico en 2012 y cayó en 800BPS hasta el 9,2% a finales de junio 2013, cifra que se encuentra por debajo de la media paneuropea del 9,7% 4. Alemania Central y Amberes-Bruselas obtuvieron altas valoraciones en disponibilidad de terrenos y almacenes modernos, mientras que ocupan posiciones intermedias en costes de los inmuebles. Los emplazamientos en Polonia, como Varsovia y Cracovia, lograron valoraciones relativamente altas para ambos requisitos. En Polonia los emplazamientos favorables están más repartidos, por lo que no hay ningún emplazamiento polaco entre los cinco primeros.

Alemania Central y Amberes-Bruselas obtuvieron altas valoraciones en disponibilidad de terrenos y almacenes modernos pero ocuparon puestos intermedios en costes de los inmuebles

Rumania Panregional y Bucarest deben su valoración para 2018 a sus altas puntuaciones en costes de los inmuebles en el emplazamiento; desde este punto de vista Venlo pierde popularidad como emplazamiento en 2018, lo cual implica que los participantes en el estudio prevén que los alquileres irán en aumento y que la disponibilidad de terrenos caerá con fuerza en Venlo.

INFRASTRUCTURE

Importancia como requisito

Los criterios relacionados con las infraestructuras lograron una valoración de 3,43. Hay cuatro segmentos dentro de esta categoría. La categoría de proximidad a redes económicas y acceso estratégico a transporte es el más importante de los 13 requisitos incluidos en el estudio. El criterio de costes de transporte es el noveno dentro de los 13 factores más importantes para el emplazamiento. Los participantes en el estudio consideran que la proximidad a los clientes y la cercanía a redes económicas y acceso estratégico a transporte son requisitos más importantes para la decisión sobre dónde ubicar el emplazamiento que los costes de transporte.

Figura 22

Clasificación de principales requisitos

1. Proximidad a clientes y proveedores:	3,62
2. Entorno laboral y administrativo:	3,55
3. Inmuebles:	3,50
4. Infraestructuras:	3,43
- Proximidad a redes económicas y acceso estratégico a transporte:	4,06
- Proximidad y calidad del acceso a carretera:	3,73
- Costes de transporte:	3,35
- Proximidad a diferentes tipos de modalidades:	2,60

4) Datos del primer trimestre de 2013.

Valoraciones dentro del requisito de infraestructuras

Alemania se colocó en la primera plaza para tres de los cuatro requisitos de infraestructuras y fue segunda en proximidad a diferentes tipos de modalidades por detrás de Holanda.

Resulta interesante comprobar que, cuando se observan los 15 países favoritos, muchos países de Europa Central y Oriental, como Polonia (8º), Rumania (10º), Hungría (11º) y la República Checa (12º) están por delante de otros como Italia y Austria. No es de extrañar que los países de Europa Central y Oriental hayan obtenido valoraciones especialmente elevadas en costes de transporte.

Figura 23
Diez primeros emplazamientos

País	Valoración
1. Alemania	251
2. Holanda	239
3. Bélgica	139
4. Francia	48
5. Europa Oriental – otros	47
6. Reino Unido	42
7. España	37
8. Polonia	34
9. Turquía	24
10. Rumania	17

Venlo obtuvo la mayor valoración en tres de los cuatro criterios: acceso a carretera, proximidad a redes económicas y costes de transporte. Esto subraya su función como centro de distribución europeo. Estos emplazamientos se basan en las excelentes condiciones de la infraestructura, buen acceso al interior y buena proximidad a las principales puertas de entrada, como puertos marítimos.

Figura 24
Cinco primeros emplazamientos

Emplazamiento	Valoración
1. Venlo	76
2. Rotterdam	67
3. Amberes-Bruselas	55
4. Rin-Ruhr	54
5. Düsseldorf	51

Rotterdam se quedó fuera de los cinco primeros en costes de transporte y proximidad y calidad del acceso a carretera, pero fue el claro ganador en disponibilidad de modalidades, donde su valoración duplicó a la de Amberes-Bruselas y se aupó hasta la segunda plaza.

Venlo obtuvo las mayores valoraciones en 3 de los 4 requisitos pero Rin-Ruhr es el emplazamiento más favorable por su proximidad a redes económicas y acceso estratégico a transporte.

Forward-Looking Statements

Copyright © 2013 by Prologis, Inc. All rights reserved.

This material should not be construed as an offer to sell or the solicitation of an offer to buy any security. We are not soliciting any action based on this material. It is for the general information of customers of Prologis.

This report is based, in part, on public information that we consider reliable, but we do not represent that it is accurate or complete, and it should not be relied on as such. No representation is given with respect to the accuracy or completeness of the information herein. Opinions expressed are our current opinions as of the date appearing on this report only. Prologis disclaims any and all liability relating to this report, including, without limitation, any express or implied representations or warranties for statements or errors contained in, or omissions from, this report.

Any estimates, projections or predictions given in this report are intended to be forward-looking statements. Although we believe that the expectations in such forward-looking statements are reasonable, we can give no assurance that any forward-looking statements will prove to be correct. Such estimates are subject to actual known and unknown risks, uncertainties and other factors that could cause actual results to differ materially from those projected. These forward-looking statements speak only as of the date of this report. We expressly disclaim any obligation or undertaking to update or revise any forward-looking statement contained herein to reflect any change in our expectations or any change in circumstances upon which such statement is based.

No part of this material may be (i) copied, photocopied, or duplicated in any form by any means or (ii) redistributed without the prior written consent of Prologis.

Acerca de Prologis

Prologis, Inc. es el líder en la propiedad, gestión y promoción de inmuebles industriales, y está especializado en el mercado mundial y en mercados regionales de América, Europa y Asia. A 31 de marzo de 2013, Prologis era el propietario o había invertido en propiedades y promoción de proyectos que totalizaban aproximadamente 51,9 millones de metros cuadrados en 21 países, sobre una base consolidada o mediante sociedades conjuntas no consolidadas. La compañía alquila modernas instalaciones de distribución a más de 4.500 clientes, entre ellos fabricantes, comerciantes minoristas, compañías de transporte, proveedores de servicios logísticos y otras empresas.

Colaboradores en este informe

Dirk Sosef, Director Research & Strategy Europe

Ali Nassiri, VP Head of Research & Strategy Europe