



Observatorio de la logística

**Los indicadores de competitividad del
sistema Logístico Catalán
(7^a edición)**

13 de Septiembre de 2012

Institut  Cerdà

Índice

1. Introducción

2. El sector logístico

3. El modo viario

4. El modo ferroviario

5. El modo marítimo

6. El modo aéreo

7. Suelo logístico



Introducción

El observatorio de la logística es:

- Una herramienta **de evaluación continua de las necesidades de los sectores económicos en relación al sistema de infraestructuras y servicios logísticos.**
- Un **punto de encuentro entre las empresas y los agentes decisores** que permite integrar las necesidades del tejido empresarial con la planificación / gestión de infraestructuras y servicios.

Los objetivos de los Indicadores de Competitividad del Sistema Logístico son:

- Crear un **marco de referencia estable a lo largo del tiempo** basado en parámetros reales y de objetividad en la observación.
- **Monitorizar los datos más relevantes** del sistema logístico y **analizar la evolución** mediante el contraste con expertos en cada materia.
- Llegar a ser una **herramienta que aporte información para la planificación y gestión del Sistema Logístico.**

Introducción

La estructura del documento:

- El trabajo está formado por **dos partes principales**:
 - ✓ **Cuerpo del documento**, que **contiene 21 indicadores**.
 - ✓ **Anexo estadístico: más de 50 datos estadísticos complementarios**
- El **cuerpo del documento se divide en**:
 - 1.- Marco del sector logístico
 - 2.- El modo viario
 - 3.- El modo ferroviario
 - 4.- El modo marítimo
 - 5.- El modo aéreo
 - 6.- El suelo logístico
 - 7.- Cuadro de Indicadores resumen

TABLA DE CONTENIDO

0. INTRODUCCIÓN	3
0.1. ANTECEDENTES Y OBJETIVOS	5
0.2. ESTRUCTURA.....	5
1. EL MARCO DEL SECTOR LOGÍSTICO.....	7
1.1. INTRODUCCIÓN.....	9
1.2. INDICADORES.....	11
2. EL MODO VIARIO.....	21
2.1. INTRODUCCIÓN.....	23
2.2. INDICADORES	25
3. EL MODO FERROVIARIO.....	35
3.1. INTRODUCCIÓN.....	37
3.2. INDICADORES	37
4. EL MODO MARÍTIMO	47
4.1. INTRODUCCIÓN.....	49
4.2. INDICADORES	51
5. EL MODO AÉREO.....	59
5.1. INTRODUCCIÓN.....	61
5.2. INDICADORES	62
6. EL SUELO LOGÍSTICO.....	67
6.1. INTRODUCCIÓN.....	69
6.2. INDICADORES	70
7. CUADRO DE INDICADORES RESUMEN.....	75
7.1. EL MARCO DEL SECTOR LOGÍSTICO.....	75
7.2. EL MODO VIARIO.....	75
7.3. EL MODO FERROVIARIO.....	76
7.4. EL MODO MARÍTIMO	76
7.5. EL MODO AÉREO	77
7.6. EL SUELO LOGÍSTICO	78
APÉNDICE.- DATOS ESTADÍSTICOS DEL SECTOR LOGÍSTICO.....	79

Introducción

La estructura de los Indicadores de competitividad:

El cuerpo del documento contiene 21 indicadores relevantes del sector logístico.

Cada indicador tiene una estructura de **7 apartados**, que abordan los siguientes temas:

- **Motivación:** Razón por lo que se ha escogido el indicador.
- **Definición:** Valor que representa el indicador (unidades).
- **Evolución:** Muestra el histórico de valores del indicador y un gráfico de tendencia.
- **Relevancia y análisis de tendencia:** Describe la evolución que se observa y, en la medida de lo posible, hace una estimación de la tendencia esperada.
- **Metodología:** Explicación de los cálculos y criterios establecidos para la confección del indicador.
- **Fuentes:** Origen de los datos utilizados para el cálculo del indicador.
- **Información estadística de referencia recogida en el anexo:** Datos estadísticos vinculados al anexo que son de interés para la comprensión del indicador.

Introducción

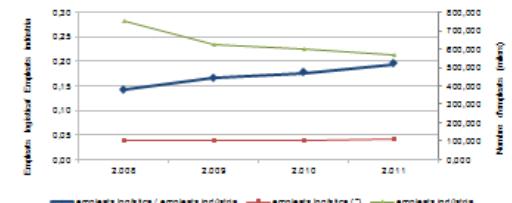
INDICADOR 2. GENERACIÓN DE OCUPACIÓN DEL SECTOR LOGÍSTICO

1.- MOTIVACIÓN: Disposar d'una dada que permeti avaluar periòdicament la relació entre el volum de treballadors que es genera en logística respecte el generat pel sector industrial.

2.- DEFINICIÓN: Nombre d'empleats del sector logístic, dividit pel nombre d'empleats en indústria.

3.- EVOLUCIÓN:

INDICADOR 2 Generación de ocupación del sector logístico	2008	2009	2010	2011	Δ 10-11	Δ Interanual
0,14	0,17	0,18	0,19	10,3 %	38,6%	



4.- RELEVANCIA Y ANÁLISIS DE TENDENCIA:

L'estudi de l'evolució del paràmetre del nombre d'empleats, i la comparativa d'aquest nombre entre sectors, contribueix a explicar el posicionament i els específics dins del teixit econòmic de les activitats de logística i transport.

Per què fa referència al nombre d'empleats, mentre que el sector Industrial ha mostrat un decreixement d'un -6,1% en aquest últim any (si s'observa des de l'inici de la crisi al 2008 aquest decreixement ha estat d'un -24,3%), el sector logístic ha experimentat un lleuger augment (3,6%). A més, en el període 2008-2011 el nombre d'empleats del sector de la logística i el transport ha crescut a un ritme del 3,4% anual. Aquests fets indiquen un augment en la importància del sector logístic com a generador d'ocupació.

Una altra variable interessant, tot i que no ho contempla l'indicador, resulta de dividir el nombre de recursos humans necessaris per volum de facturació, s'obté que el sector de la logística i el transport es troba per sobre de la Indústria en termes de mà d'obra necessària per volum de negocis generat. En el cas de la Indústria, l'any 2011 va diminuir respecte l'any anterior i es va situar al voltant dels 19,2 empleats per 1ME, xifra que per al sector logístic va experimentar un augment proper al 2% situant-se en 26,9 empleats / ME.

5.- METODOLOGÍA

En base a les dades que proporciona l'Institut d'Estadística de Catalunya referents a l'ocupació per sectors i a l'enquesta anual de serveis que dóna la possibilitat d'obtenir de forma desagregada l'ocupació per subsectors fins a l'any 2009. Per al període 2010-11 s'ha obtingut la desagregació del subsector de la logística a partir d'una estimació de les dades d'ocupació del sector serveis. L'indicador es completa amb la divisió del nombre d'empleats que es generen al sector logístic (definit a l'indicador 1) pel nombre d'empleats que es generen al sector Industrial.

6.- FUENTES:

- Enquesta anual de serveis (Institut d'Estadística de Catalunya).
- Índex d'activitat del sector serveis -IAS- (Institut d'Estadística de Catalunya).
- Enquesta de població activa (Instituto Nacional de Estadística).

7.- INFORMACIÓN ESTADÍSTICA DE REFERENCIA RECOPILADA EN EL ANEXO:

- I.2.- Evolució del PIB de Catalunya a preus corrents per sectors.
- I.3.- Evolució del PIB de Catalunya a preus constants (Base 2008).
- I.5.- Estimació de l'evolució del sector logístic i del transport.
- I.6.- Nombre d'empleats per sectors a Catalunya.

Introducción

Proceso de obtención de la información:

- **Fuentes primarias:**
 - Orientadas al análisis del contexto económico:
 - Instituto de Estadística de Cataluña
 - Instituto Nacional de Estadística
 - Eurostat
 - ...
 - Para la obtención de datos sectoriales específicos:
 - Encuesta permanente del transporte de mercancías por carretera (Ministerio de Fomento).
 - Bases de datos sobre las circulaciones de mercancías: RENFE, ADIF y FGC.
 - Memorias estadísticas de los Puertos.
 - Datos estadísticos de Aena y Clasa.
 - Datos de IMD (Servicio catalán de tráfico)
 - Censo de almacenes y plataformas logísticas (Alimarket)
 - ...
- **Fuentes secundarias: contraste de los principales resultados con expertos en los diferentes ámbitos de especialización del sector.**



Introducción: NOVEDADES DE LA EDICIÓN 2012

Objetivo de la presente edición: Acercar el trabajo a la demanda del sector logístico

■ **Introducción de nuevas fuentes:**

- Sesiones de trabajo con algunos de los **comités sectoriales del ICIL** :
 - Alimentación
 - Químico
 - Farmacéutico
 - Textil
- Participación en las **comisiones técnicas de trabajo de BCL**:
 - Demanda y prestarios logísticos
 - Gestión de Infraestructura
 - Formación, I +D+i, tecnología y RSC



Algunas de los nuevos datos recogidos son:

- **Exportaciones por países, modo de transporte y tipo de mercancía.**
- Análisis de los **flujos viarios por sectores de demanda**.
- Análisis de los **flujos ferroviarios por sectores de demanda**.
- **Principales áreas de intercambio de contenedores del Puerto de Barcelona en modo ferroviario.**
- **Precio del suelo**, clasificado **según las principales áreas logísticas a nivel Estatal**.

Índice

1. Introducción

2. El sector logístico

3. El modo viario

4. El modo ferroviario

5. El modo marítimo

6. El modo aéreo

7. Suelo logístico



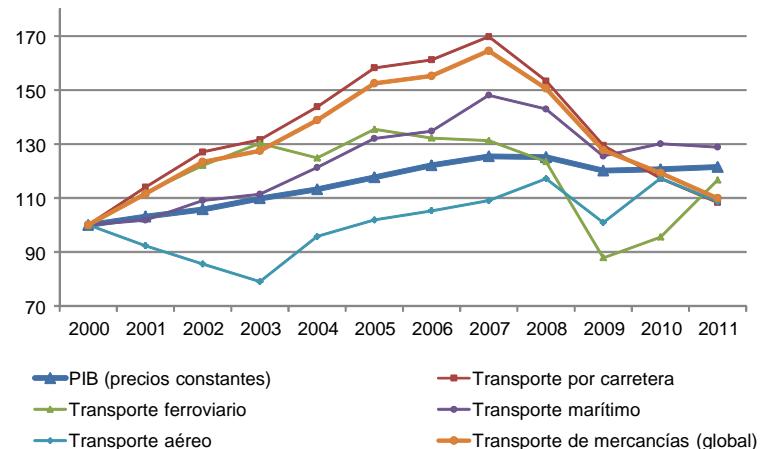
El sector logístico: CONCLUSIONES



- En el año 2011 el sistema logístico catalán gestionó un total de 387 millones de toneladas de mercancía, cifra que representa una **caída del -5% respecto el volumen gestionado en el 2010**. El sector acumula un **descenso del volumen movido del -30% desde el inicio de la crisis en el 2007**.
- El tráfico interno pierde cuota debido a que es lo que experimenta una mayor caída en el **volumen movido (-9%)**.
- Las **cuotas intermodales han aumentado durante la crisis**. En el último año, el aumento del volumen ferroviario en un 22% y la caída del volumen viario cerca del -8% explican esta evolución.
- Después de dos años consecutivos de crecimiento, **el peso económico de la logística en la economía se vuelve a encontrar alrededor del 4%**.
- **El sector logístico ha mantenido durante la crisis el volumen de ocupados**. En el sector industrial por contra, los ocupados han caído un -24% desde 2008.
- **Las exportaciones, claves en la recuperación económica, siguen la tendencia creciente, con un aumento del 13% el último año.**

El sector logístico: Volumen global

En el año 2011 el sistema logístico catalán gestionó un total de 387 millones de toneladas de mercancía. Esta cifra supone una caída del -5% en el volumen movido respecto al 2010.

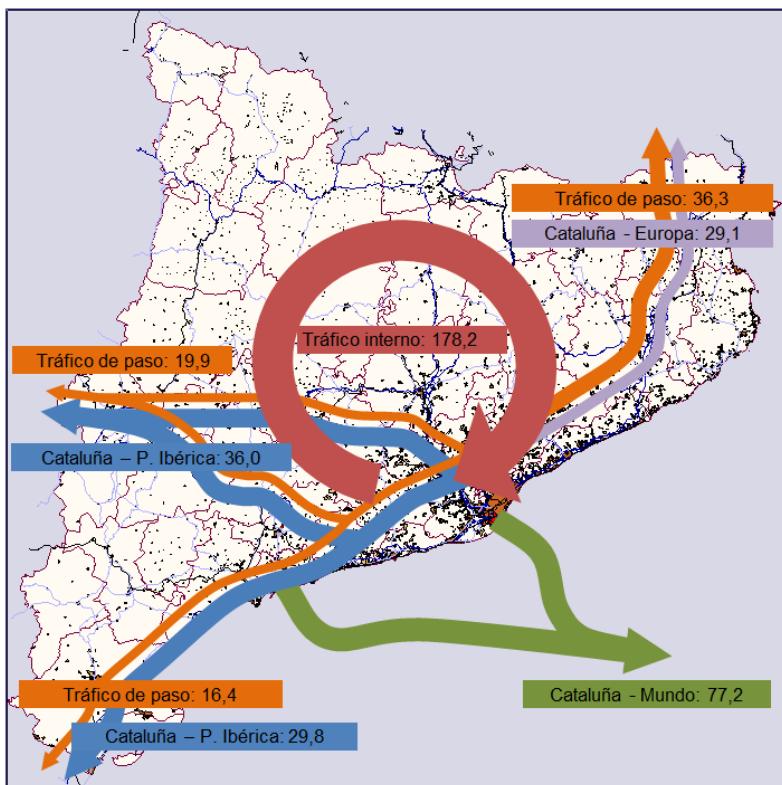


Evolución del PIB respecto los modos de transporte en Cataluña
Fuente: Elaboración propia (datos del Ministerio de Fomento e Idescat)

- En el período 2000 – 2007 el volumen movido creció a un ritmo del 6,7% anual, llegando en el año 2007 a 552 Mt.
- La crisis económica ha provocado una disminución del 30% del volumen total de mercancía gestionada en el período 2007-2011.
- En el último período analizado (2010-2011), los diferentes modos han presentado la siguiente evolución en el volumen movido :
 - **Carretera:** - 7,7%
 - **Ferroviario:** + 22%
 - **Marítimo:** - 1,0%
 - **Aéreo:** - 7,4%

El sector logístico: Tipos de tráficos

El tráfico interno pierde cuota debido a que es el que experimenta una mayor caída en los volúmenes movidos (-9%).



Fuente: Elaboración propia (Datos del Ministerio de Fomento, Renfe, FGC, Puertos del Estado, Aena) (Millones de toneladas)

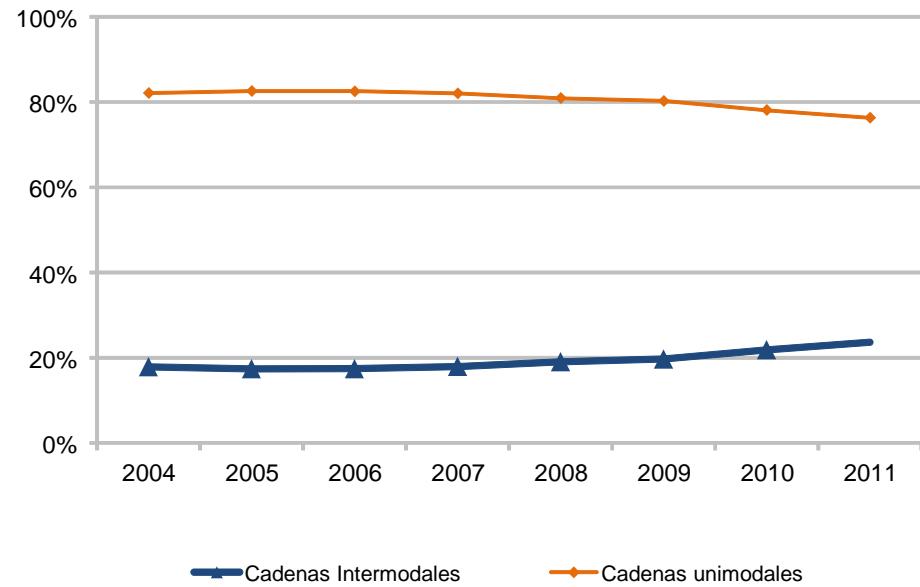
Volumen de mercancías:

- **Año 2010: 406,6 Millones de Toneladas**
- **Año 2011: 386,6 Millones de Toneladas.**

Tipos de tráfico	2010	2011
Internacional terrestre	7%	8%
Con el resto de España	17%	17%
Marítimo / aéreo	19%	20%
De paso	9%	9%
Internacional terrestre	48%	46%

El sector logístico: Unimodalidad vs. Intermodalidad

Las cuotas intermodales han tendido a aumentar durante la crisis. En el último año, el aumento del volumen ferroviario en un 22% y la caída del volumen viario cerca del -8% explican esta evolución.



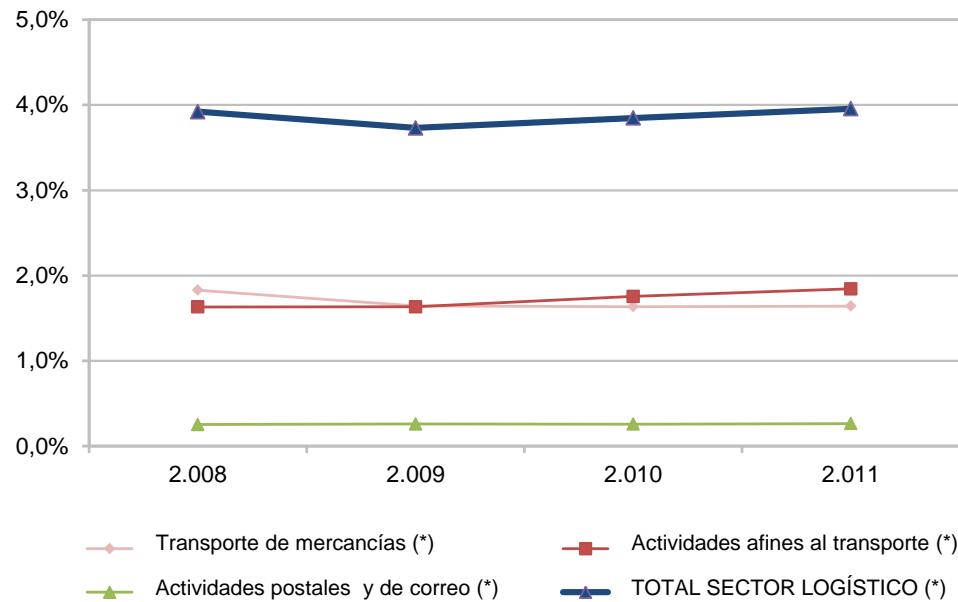
Fuente: Elaboración propia (Datos del Ministerio de Fomento, Renfe, FGC, Puertos del Estado, Aena)

- Las cadenas intermodales han ganado 6 puntos porcentuales de cuota desde el inicio de la crisis.

Cuotas	2007	2008	2009	2010	2011
Unimodales	82,1	80,9	80,3	78,1	76,3
Intermodales	17,9	19,1	19,7	21,9	23,7

El sector logístico: Peso económico

Después de dos años consecutivos de crecimiento, el peso económico de la logística en la economía vuelve a encontrarse alrededor del 4%.

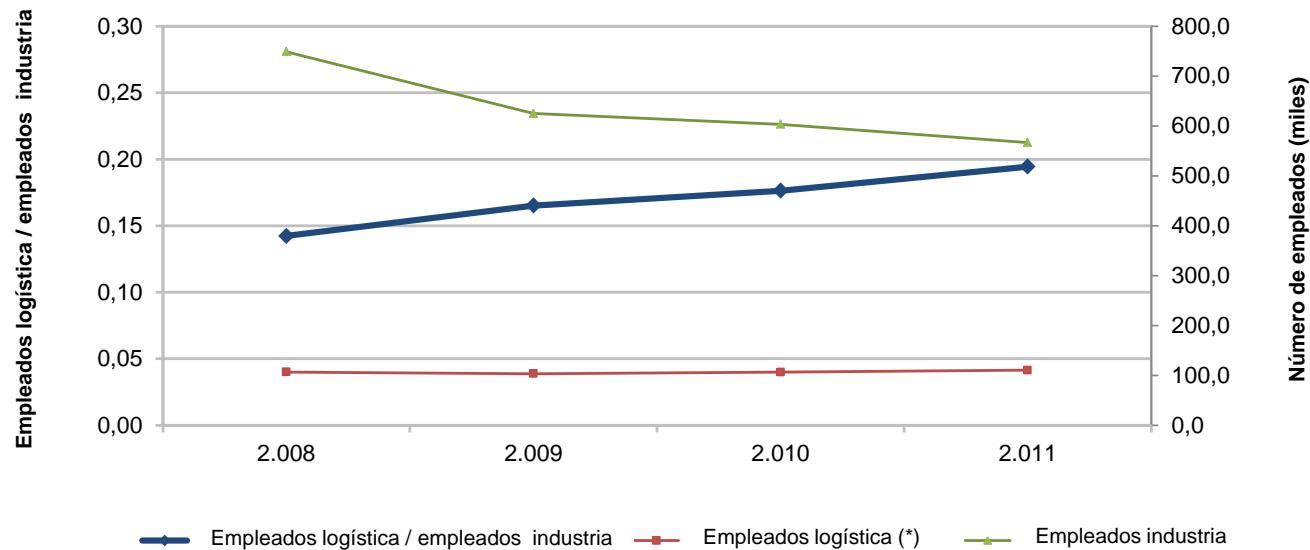


Fuente: Elaboración propia con datos de Idescat y Anuario estadístico de Caixa Catalunya

(*) Los datos de los años 2010 y 2011 son provisionales, y se han llevado a cabo a partir de los indicadores de producción y actividad del sector. Estos datos se actualizarán a medida que se publique la Encuesta anual de servicios.

El sector logístico: Generación de Ocupación

El sector logístico ha mantenido durante la crisis el volumen de ocupados. En el sector industrial por contra, los ocupados han caído un -24% desde 2008.



Fuente: Elaboración propia (Encuesta anual de servicios, Anuario estadístico de Caixa Catalunya)

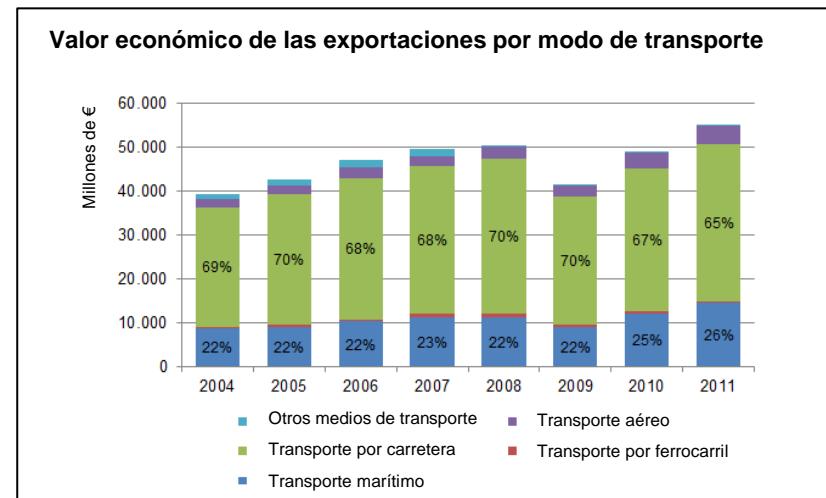
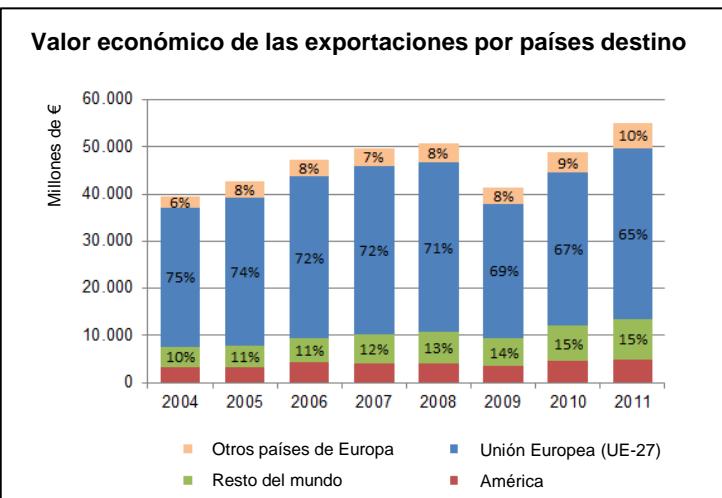
(*) Los datos correspondientes a los años 2010 y 2011 se han calculado a partir de datos provenientes de la Encuesta de población activa (INE). Estos datos se actualizarán cuando se publiquen los nuevos resultados de la Encuesta anual de servicios)

El sector logístico y la internacionalización de la economía

Las exportaciones, claves en la recuperación económica, siguen la tendencia creciente, con un aumento del 13% en el último año.



- Europa concentra el **75% de las exportaciones**. De éstas, **Francia (26%)**, **Alemania (13%)**, **Italia (12%)** y **Portugal (9%)** agrupan el 60%.
- La **carretera es el modo preponderante** para la exportación. El **sector ferroviario**, tiene un **largo recorrido** para incrementar su participación en las exportaciones.



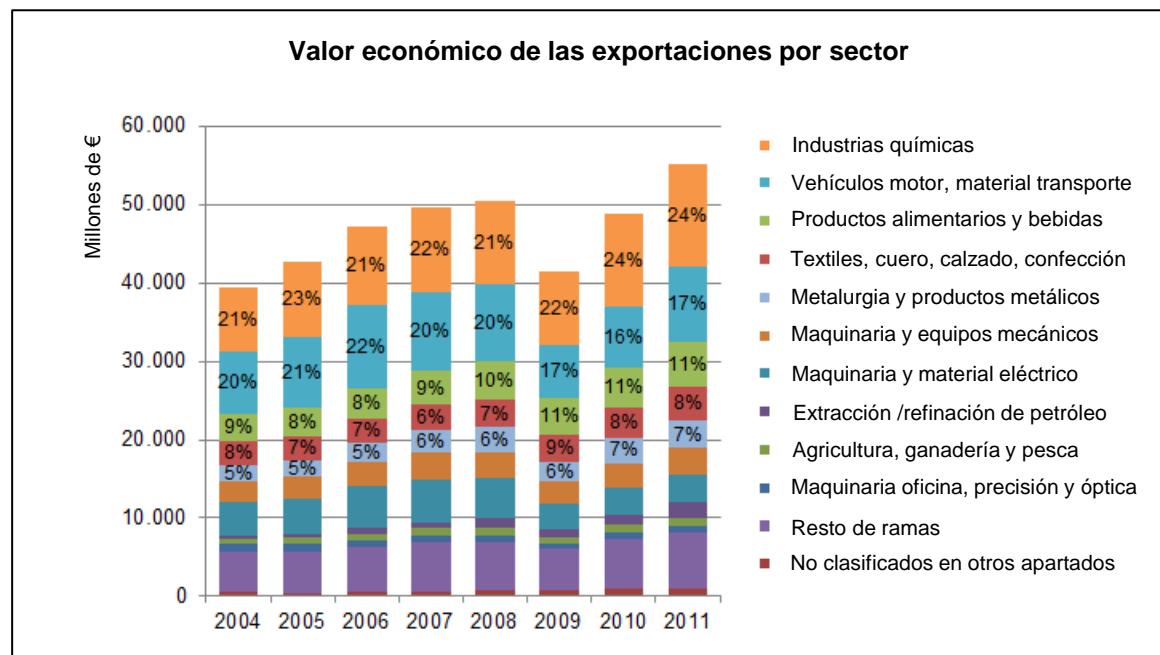
Fuente: Idescat

El sector logístico y la internacionalización de la economía

Las exportaciones, claves en la recuperación económica, siguen la tendencia creciente, con un aumento del 13% en el último año.



- Los sectores químico, de automoción, de alimentación y bebidas concentran más del 50% de las exportaciones catalanas.



Fuente: Idescat

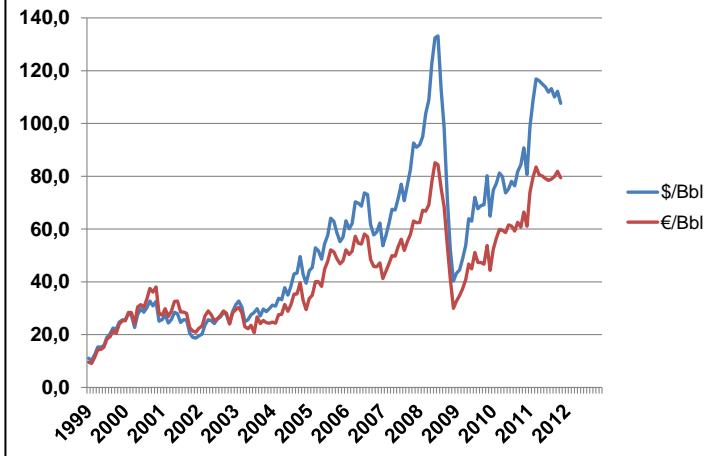
El sector logístico: Anexo estadístico



I. CONTEXTO DEL SECTOR LOGÍSTICO

- I.1) Evolución de la población en Cataluña.
- I.2) Evolución del PIB de Cataluña en precios corrientes por sectores.
- I.3) Evolución del PIB de Cataluña en precios constantes (base 2000)
- I.4) Evolución del PIB de España en precios constantes (base 2000).
- I.5) Estimación de la evolución del sector logístico y del transporte.
- I.6) Número de empleados por sectores en Cataluña.
- I.7) Evolución del índice de precios en el consumo en Cataluña y España.
- I.8) Importaciones y exportaciones de Cataluña por áreas y países.
- I.9) Importaciones y exportaciones de España por áreas y países.
- I.10) Balance comercial de Cataluña.
- I.11) Balance comercial de España
- I.12) Evolución del precio del barril de Brent.
- I.13) Estimación de la evolución del transporte intermodal y unimodal
- I.14) Distribución del volumen de mercancías por modo de transporte

Evolución del precio del barril de Brent



Índice

1. Introducción

2. El sector logístico

3. El modo viario

4. El modo ferroviario

5. El modo marítimo

6. El modo aéreo

7. Suelo logístico



El modo viario: CONCLUSIONES



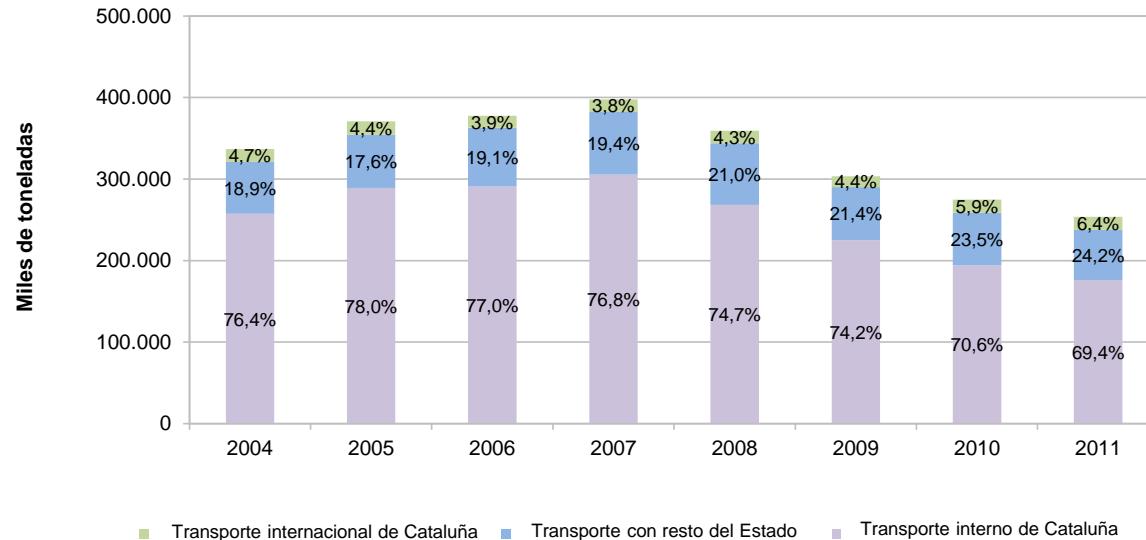
- **El volumen movido por carretera cae en el último año 2011 en un -8%.** Destaca el hecho de que el volumen interno ha seguido cayendo al ritmo del -9%, y los intercambios con el Estado en un -5%.
- En cuanto al **transporte internacional por carretera**, en este último 2011 se han **mantenido los volúmenes del 2010**, después de un periodo 2009-2010 donde **aumentaron un 22%**.
- El porcentaje de **desplazamientos en vacío** es especialmente significativo en los **flujos internos de Cataluña (47%)**. En el **transporte internacional este valor es del 20%**.
- Las **operaciones de transporte internas y de intercambio con el Estado se han reducido un -40% entre 2007 y 2011**. El **sector de la construcción**, que representaba alrededor del 50% de las operaciones en 2007, representa actualmente el 29%. **Las operaciones en valor absoluto, se han reducido un -61%**.

El modo viario: Tipología de flujos

Globalmente, los flujos viarios en Cataluña caen un -8%.



- Los flujos internos siguen perdiendo cuota (El volumen movido cae un -9%).
- Los intercambios con el resto de España decrecen un -5%.
- Las toneladas internacionales siguen ganando cuota.



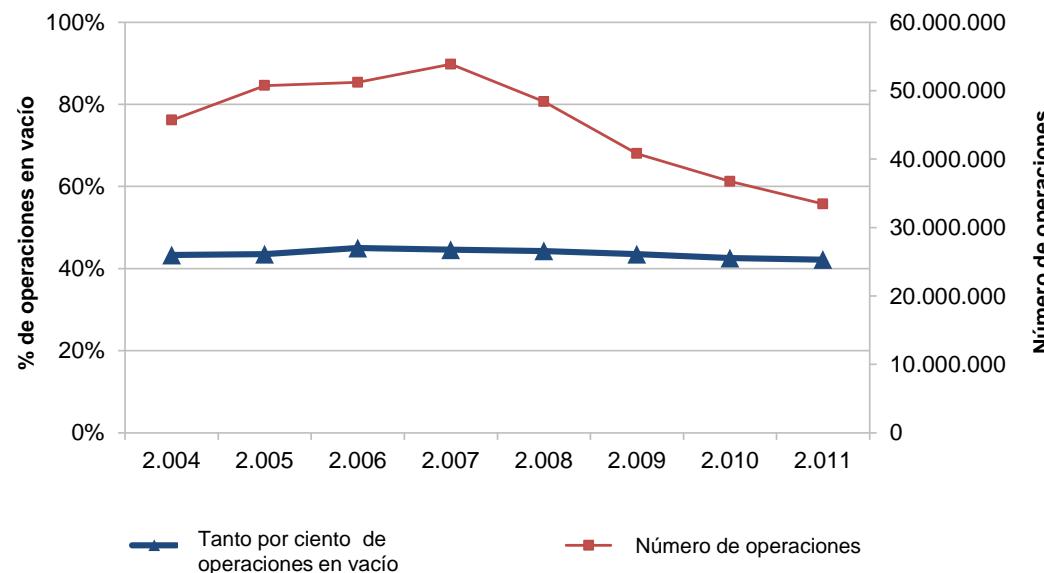
Fuente: Elaboración propia (Datos del Ministerio de Fomento)

El modo viario: Desplazamientos en vacío



Se han encontrado en los últimos años ligeramente por encima del 40%

- Es especialmente relevante en los desplazamientos internos (47%).
- Para tráficos con el resto del Estado e internacionales se sitúa alrededor del 20%.



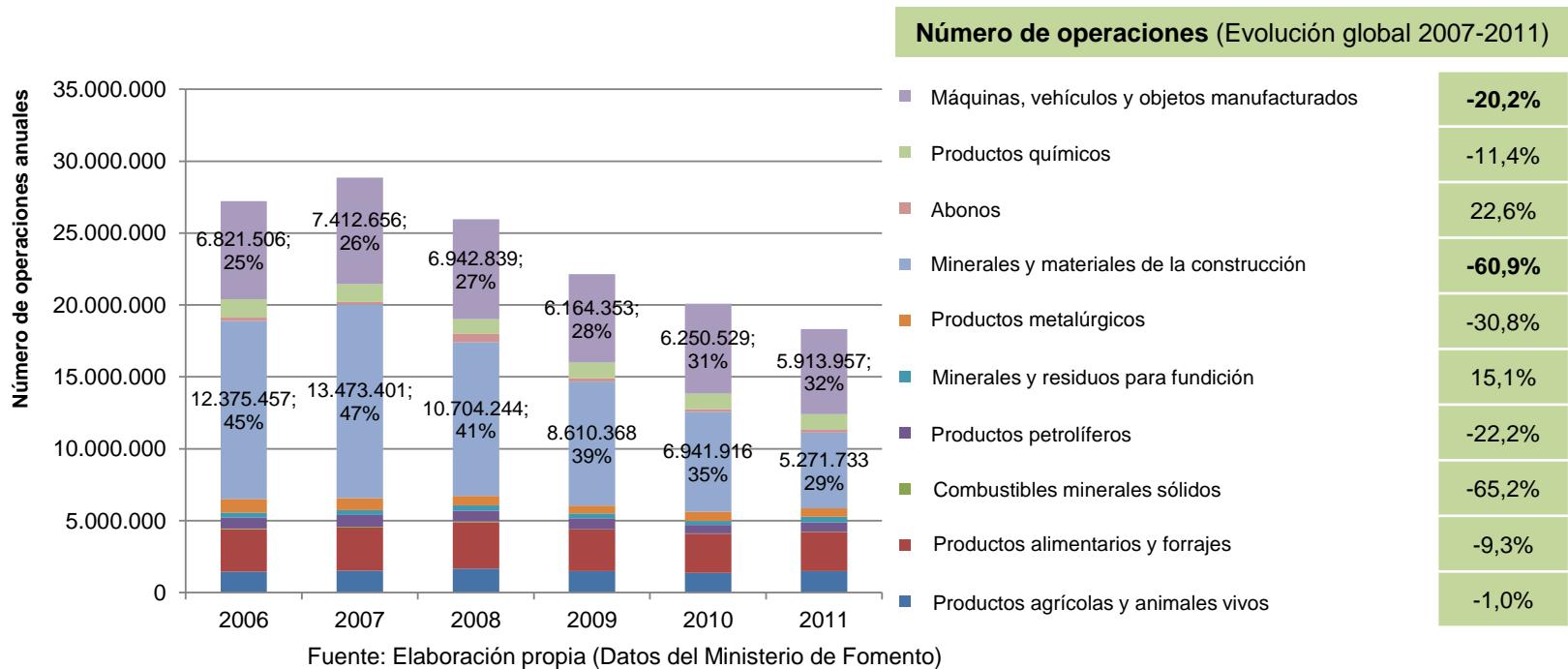
Fuente: Elaboración propia (Datos del Ministerio de Fomento)

El modo viario: Operaciones por sector productivo

Las operaciones de transporte internas y de intercambio con el Estado se han reducido en un -40% entre 2007 y 2011.



- El **sector de la construcción** que representaba alrededor del 50% de las operaciones en el 2007, representa actualmente el 29%. **Las operaciones en valor absoluto, se han reducido en un -61%.**

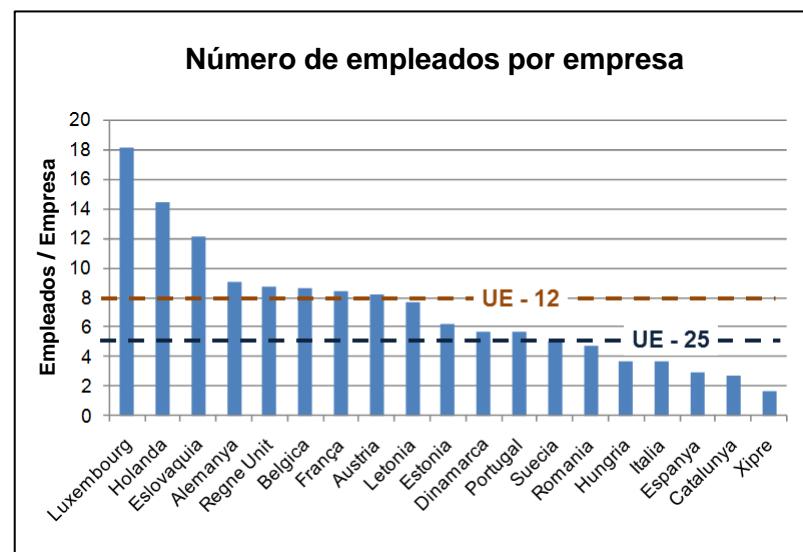


El modo viario: Anexo estadístico



II. MODO VIARIO

- II.1) Volumen de mercancías movido por carretera en Cataluña.
- II.2) Aproximación al volumen de mercancías de paso por Cataluña.
- II.3) IMD vehículos pesados en los límites territoriales
- II.4) Porcentaje de vehículos pesados respecto IMD total en los límites territoriales.
- II.5) Volumen de tránsito en las principales carreteras catalanas.
- II.6) El acceso viario en la ciudad de Barcelona.
- II.7) Operaciones de transporte y porcentajes en vacío, por tipos de desplazamiento.
- II.8) Número de ocupados por empresa en los países europeos.



Índice

1. Introducción

2. El sector logístico

3. El modo viario

4. El modo ferroviario

5. El modo marítimo

6. El modo aéreo

7. Suelo logístico



El modo ferroviario: CONCLUSIONES



- El **volumen de toneladas movidas** por ferrocarril el año 2011 ha aumentado un +22% respecto 2010. Este hecho unido a la caída de toneladas en modo viario, ha incrementado la cuota ferroviaria hasta un 2,8%.
- El **volumen de toneladas movidas** por modo ferroviario aumenta de forma generalizada. En los **flujos internos** se incrementan en un 11%, en los **de intercambio con el Estado** en un 30% y respecto a los **intercambios internacionales**, se incrementan en un 21%.
- En el **aumento del volumen transportado** por modo ferroviario, ha tenido un papel decisivo el **Puerto de Barcelona**. En los últimos dos años, el **transporte ferroviario de contenedores** en el Puerto se ha incrementado en un 146%.
- Zaragoza ha incrementado en el último año un 90% el **volumen de contenedores intercambiados** con el Puerto de Barcelona por modo ferroviario. Esta **destinación** representa cerca del 50% de los contenedores ferroviarios del Puerto de Barcelona.
- La **puntualidad** del modo aumenta hasta llegar a un **95% de llegadas en hora**.

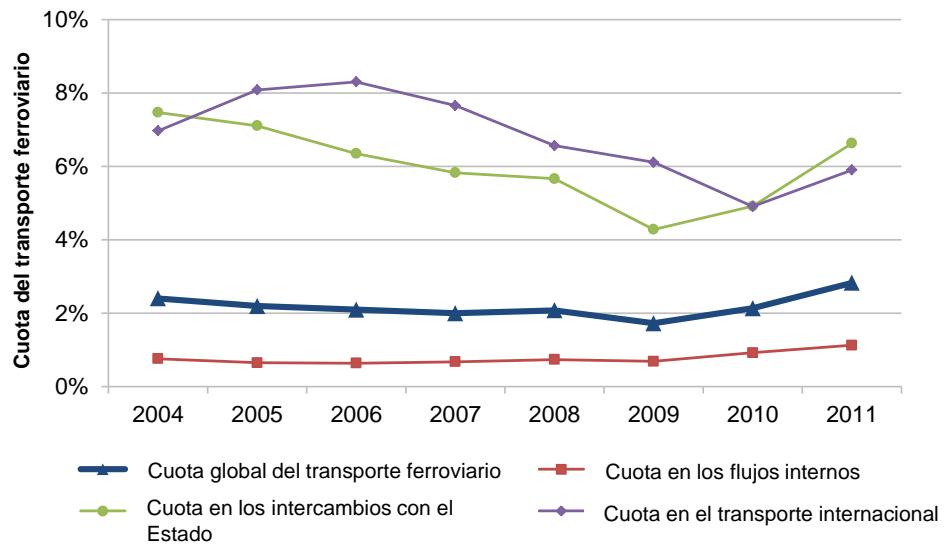
El modo ferroviario: Cuota ferroviaria

El último período analizado 2010-2011 sigue la tendencia iniciada en el 2009, de incremento de la participación del tren en las cadenas logísticas catalanas, llegando a una cuota del 2,8%.



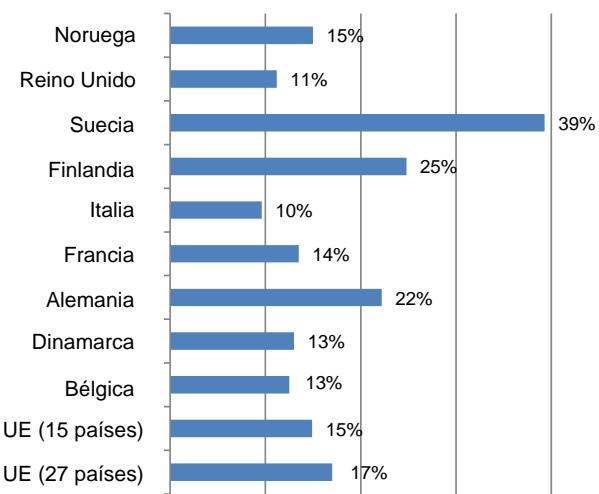
El volumen de mercancía ferroviaria se incrementa un 22% en el período 2010-2011.

Indicador de cuota ferroviaria en Cataluña



Fuente: Elaboración propia (Base de datos de Renfe y Ministerio de Fomento)

Cuota ferroviaria en otros países de Europa



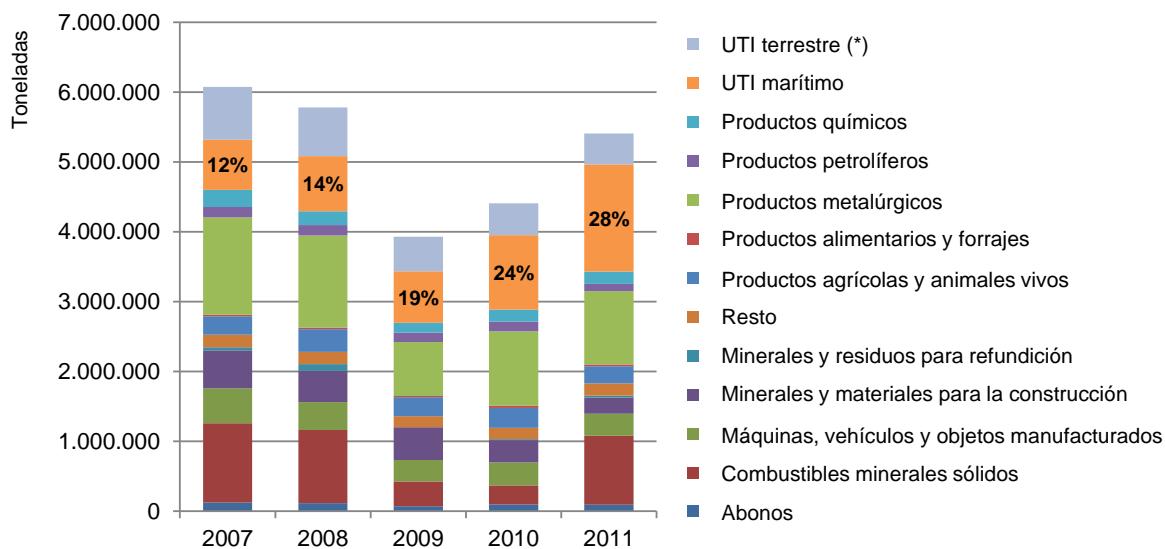
Fuente: Eurostat (Datos 2010)

El modo ferroviario: Mercancías por sector



En el incremento del volumen transportado por modo ferroviario, ha tenido un papel decisivo el Puerto de Barcelona. En los últimos dos años, el transporte ferroviario de contenedores marítimos en el Puerto se ha incrementado en un 146%.

Transporte ferroviario por tipo de mercancía (flujos internos y de intercambio con el Estado)

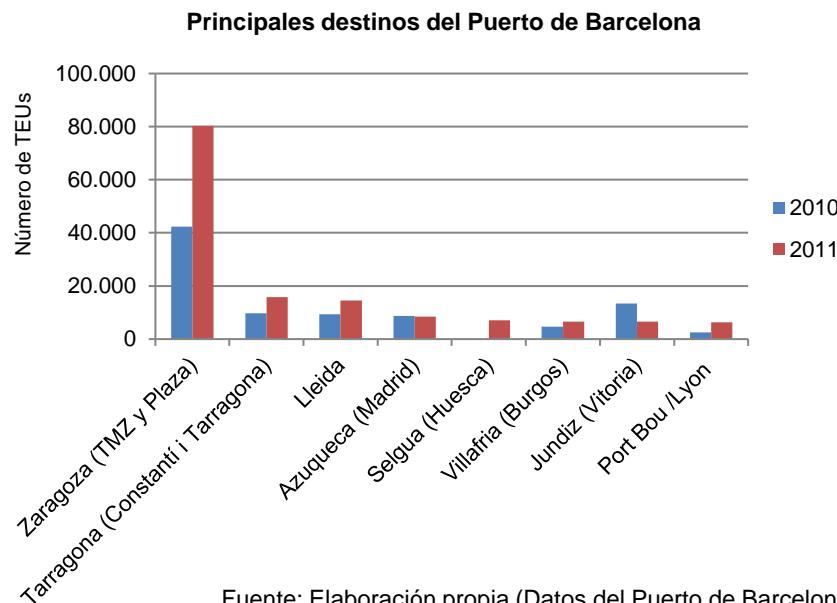


Fuente: Elaboración propia (Base de datos de Renfe)

El modo ferroviario: Destinaciones del Puerto de Barcelona

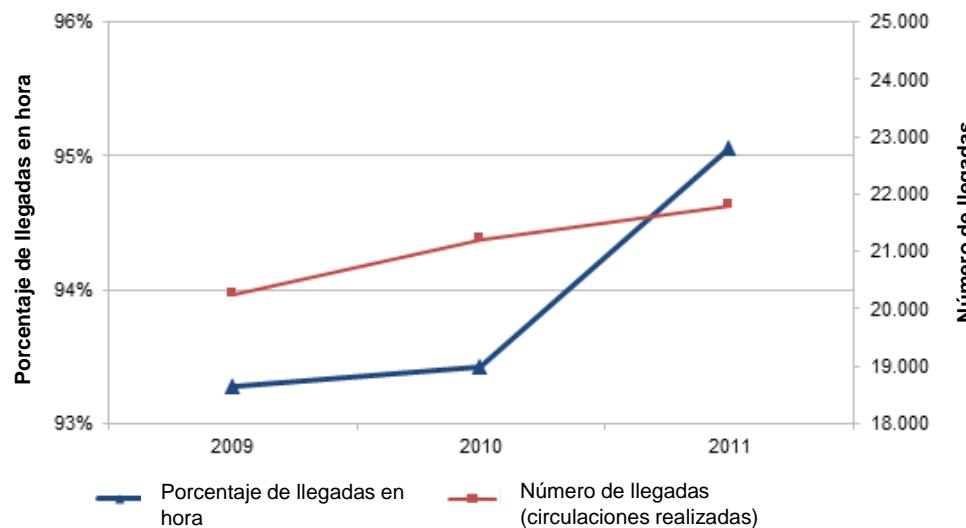


- Zaragoza es origen/destino cerca del 50% de las UTI recibidas/expedidas por el Puerto de Barcelona en ferrocarril.
- En el último año 2011, los intercambios de contenedores del Puerto de Barcelona con Lyon se han incrementado en un 150%, y los de Zaragoza en un 90%.



El modo ferroviario: Calidad de servicio

- **Evolución de las circulaciones:** Aumento de las circulaciones desde 2009, liderado especialmente desde el Puerto de Barcelona.
- **Mejora en la puntualidad en el 2011:** Se llega a un 95% de llegadas en hora y se reduce el tiempo medio de retraso a 2,1 horas.



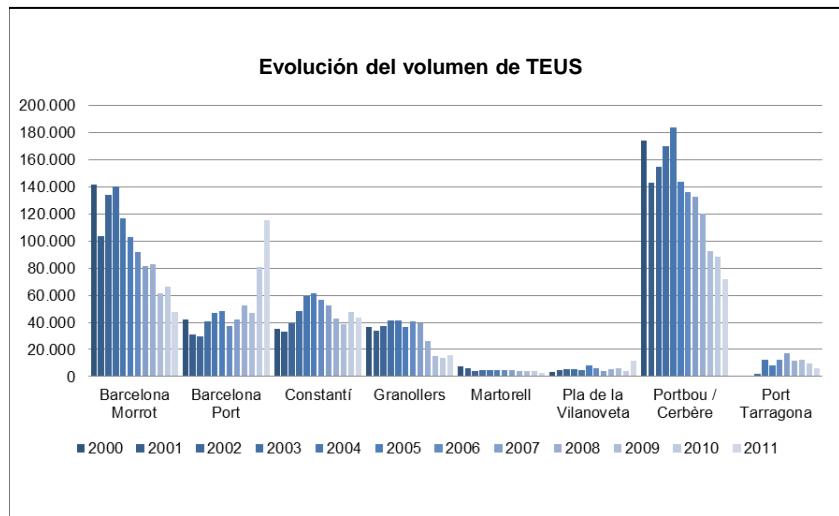
Fuente: Elaboración propia (Base de datos de Adif)

El modo ferroviario: Anexo estadístico



III. MODO FERROVIARIO

- III.1) Datos generales del transporte de mercancías por ferrocarril en España.
- III.2) Trenes regulares y especiales: Circulaciones realizadas. (España)
- III.3) Trenes regulares y especiales: Circulaciones realizadas. (Cataluña y Aragón)
- III.4) Trenes regulares: Circulaciones programadas y realizadas. (España)
- III.5) Trenes regulares: Circulaciones programadas y realizadas. (Cataluña y Aragón)
- III.6) Trenes especiales: Circulaciones realizadas. (Cataluña y Aragón)
- III.7) Llegadas con retraso.
- III.8) Flujos de mercancías por modo ferroviario en Cataluña.
- III.9) Las terminales ferroviarias de Cataluña: Evolución del volumen de TEUS.
- III.10) El paso ferroviario Transfronterero



Índice

1. Introducción

2. El sector logístico

3. El modo viario

4. El modo ferroviario

5. El modo marítimo

6. El modo aéreo

7. Suelo logístico



El modo marítimo: CONCLUSIONES

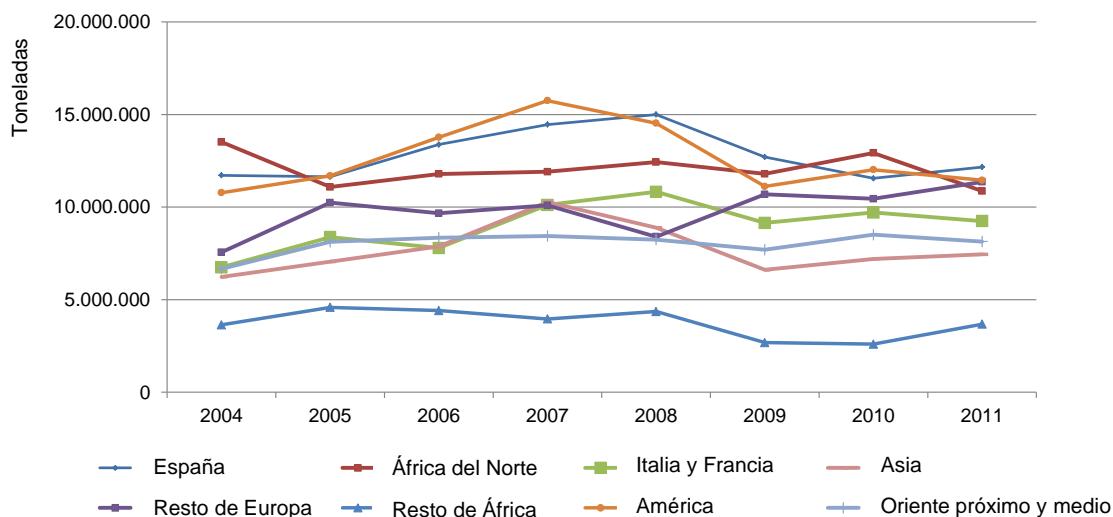


- Despues de un periodo 2009-2010 donde las toneladas gestionadas por los puertos de Barcelona, Tarragona y la Generalitat se incrementaron en un 3,5%, en el **último año 2011 el volumen total se ha estancado, con una tasa de reducción del - 1%**.
- Destaca el **incremento de los flujos con destino "resto de Europa" (que excluye España, Italia y Francia)** que en el contexto mencionado, **aumentan en un 9% el último año**. Estos flujos se han incrementado **en un 35% desde 2008**.
- En el último año ha continuado la **tendencia al incremento de la cuota ferroviaria en los Puertos de Barcelona y Tarragona**. Destaca especialmente el incremento del volumen de **contenedores (TEU) movidos por ferrocarril (+40%) y el de vehículos** (que crecen cerca de un 30%) en el **Puerto de Barcelona**.
- **El tiempo de servicio en el PIF** del Puerto de Barcelona se mantiene constante en el último periodo, con un **tiempo medio en torno a los 135 minutos**.

El modo marítimo: Tráfico por regiones geográficas



- Los flujos con el resto de Europa (excluyendo España, Italia y Francia) crecen un 9%, en un contexto donde el transporte marítimo de mercancías decrece un -1%. Los flujos con el resto de Europa se han incrementado desde 2008 en un 35%.
- Los flujos con Italia y Francia, y con el norte de África experimentan descensos del -5% y el -16% respectivamente, en el volumen movido.

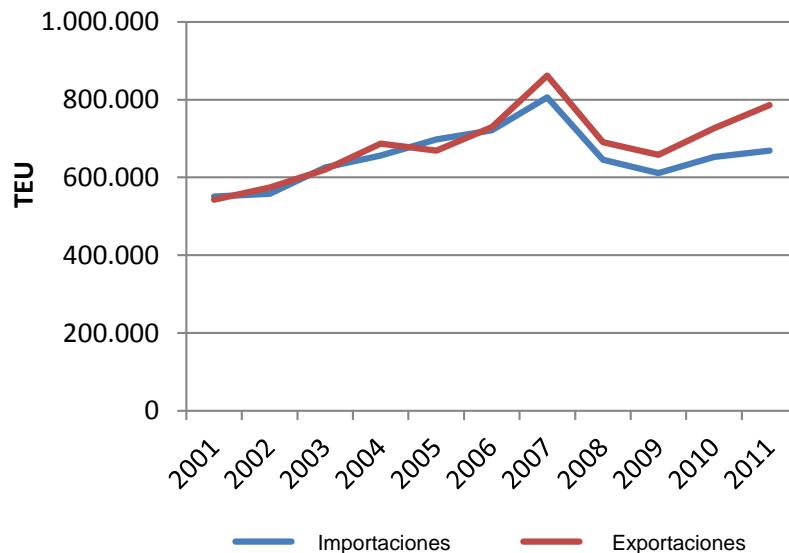


Fuente: Elaboración propia (Memorias Portuarias y Puertos del Estado)

El modo marítimo: Exportaciones vs. importaciones



- Se consolida la tendencia a un mayor carácter exportador de los Puertos Catalanes en carga contenerizada. Desde 2005, las exportaciones han pasado de ser inferiores a las importaciones, a ser un 17% superiores.
- Del total de contenedores de importación/exportación, el Puerto de Barcelona concentra el 94%.



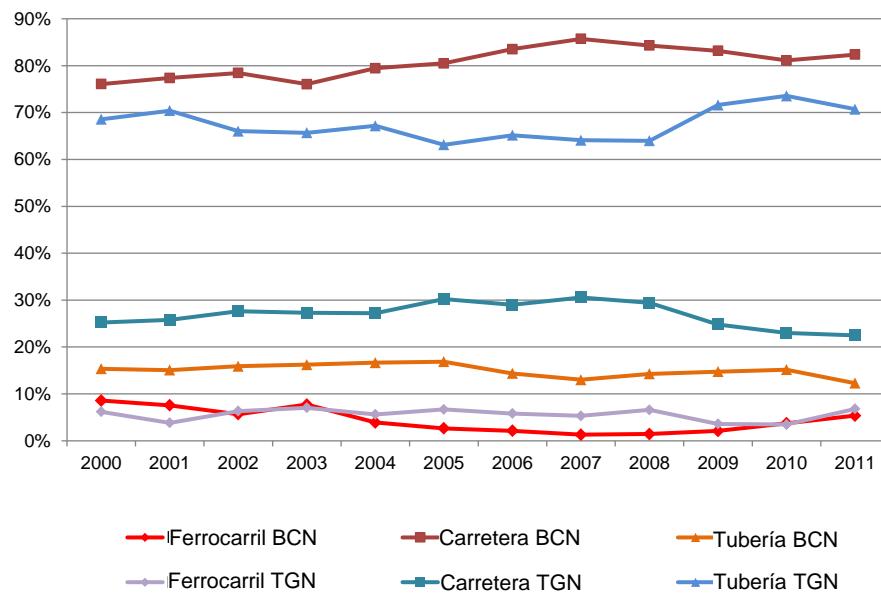
Fuente: Elaboración propia (Memorias Portuarias)

El modo marítimo: Cuotas modales de acceso a los puertos



En el último año ha continuado la tendencia al incremento de la cuota ferroviaria en los Puertos de Barcelona y Tarragona.

Destaca especialmente el **incremento del volumen de TEUS** movidos por ferrocarril (40%) y **el de vehículos** (que crecen cerca de un 30%) **en el Puerto de Barcelona**.

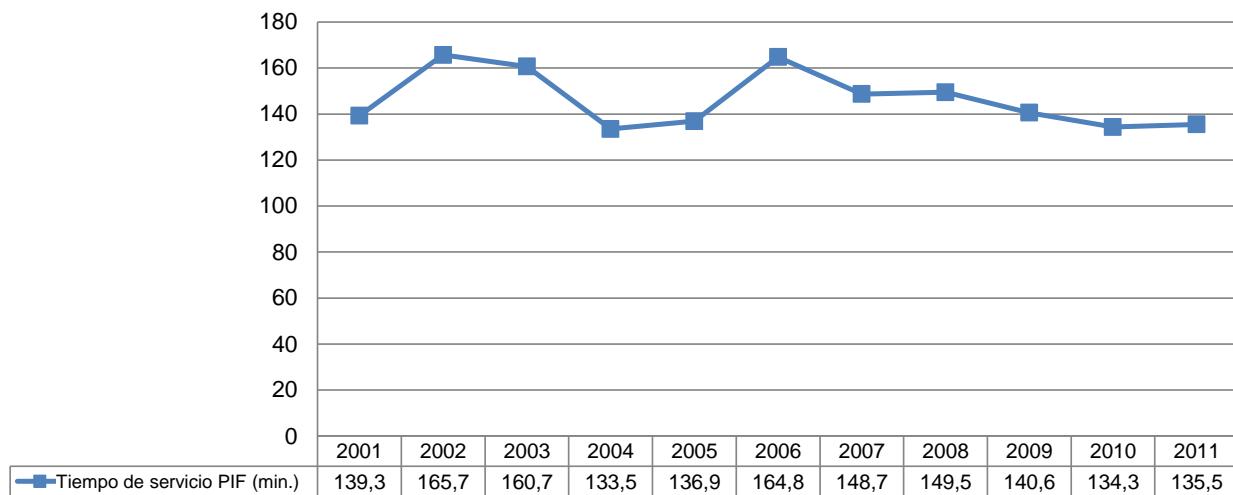


Fuente: Elaboración propia (Memorias Portuarias y Puertos del Estado)

El modo marítimo: Tiempo de inspección PIF



- El tiempo de servicio PIF en el Puerto de Barcelona (tiempo desde que un contenedor llega a la zona de inspección hasta que sale) se mantiene constante en el último período, con un tiempo medio alrededor de los 135 minutos.



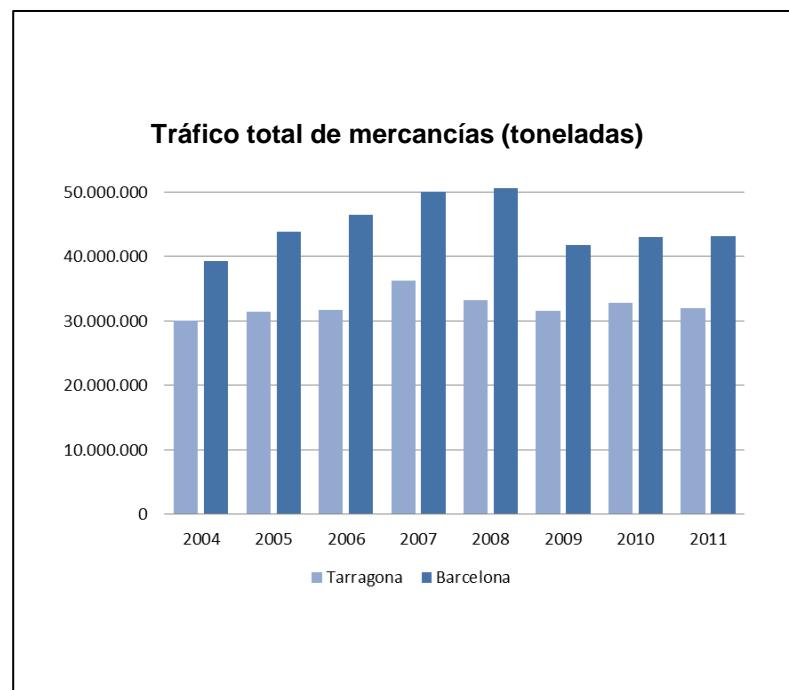
Fuente: Informes anuales del sistema de calidad del Puerto de Barcelona

El modo marítimo: Anexo estadístico



IV. MODO MARÍTIMO

- IV.1) Datos básicos sobre el volumen gestionado por el sistema portuario.
- IV.2) Distribución de las toneladas según los principales orígenes y destinaciones
- IV.3) Reparto modal de acceso a los puertos catalanes.
- IV.4) El acceso viario al puerto de Barcelona.
- IV.5) El tráfico ferroviario al puerto de Barcelona.
- IV.6) Posicionamiento de los puertos catalanes en el servicio de líneas regulares.
- IV.7) Tiempos de permanencia de los contenedores en el puerto de Barcelona.
- IV.8) El punto de inspección fronterera del puerto de Barcelona.



Índice

1. Introducción

2. El sector logístico

3. El modo viario

4. El modo ferroviario

5. El modo marítimo

6. El modo aéreo

7. Suelo logístico



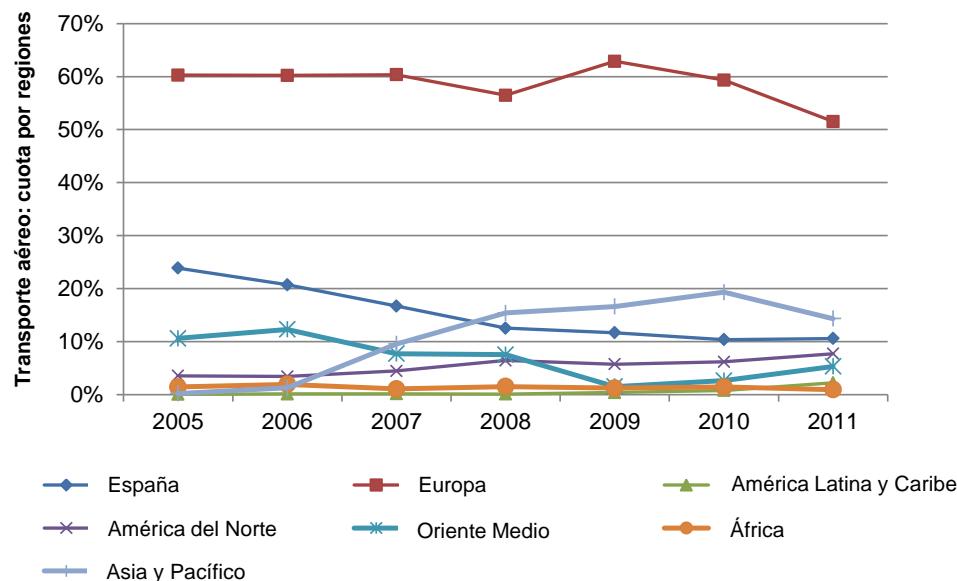
El modo aéreo: CONCLUSIONES



- El volumen gestionado en el aeropuerto del Prat cae un -7,4% en el 2011. Buena parte de esta caída, es debida a que 2010 experimentó un importante crecimiento como consecuencia del desvío de vuelos al Aeropuerto del Prat a causa de la erupción del volcán de Islandia. Descontando este efecto, **la evolución de la carga en el Prat es del -2,5%, cifra que evoluciona en línea con la carga aérea mundial (-1%)**.
- El tráfico con **Europa y el de Asia y el Pacífico**, que representan el 71% del volumen en el aeropuerto del Prat, **caen un -13% y un -26% respectivamente**.
- En el último período analizado, **ha aumentado en 7 puntos la cuota del volumen transportada en la bodega de aviones de pasajeros**. Este hecho es debido a que en un contexto donde el volumen global de mercancía aérea ha caído en un -7%, **los vuelos intercontinentales de pasajeros han aumentado en un 6%, y el volumen de toneladas en este tipo de aviones en un 18%**.
- A **finales del año 2011 la compañía JADE CARGO cesó sus operaciones**. Dicha compañía tenía en el año 2010 una **cuota del 16% del volumen total de carga gestionada en el aeropuerto del Prat**.

El modo aéreo: Tráfico aéreo de mercancías por regiones

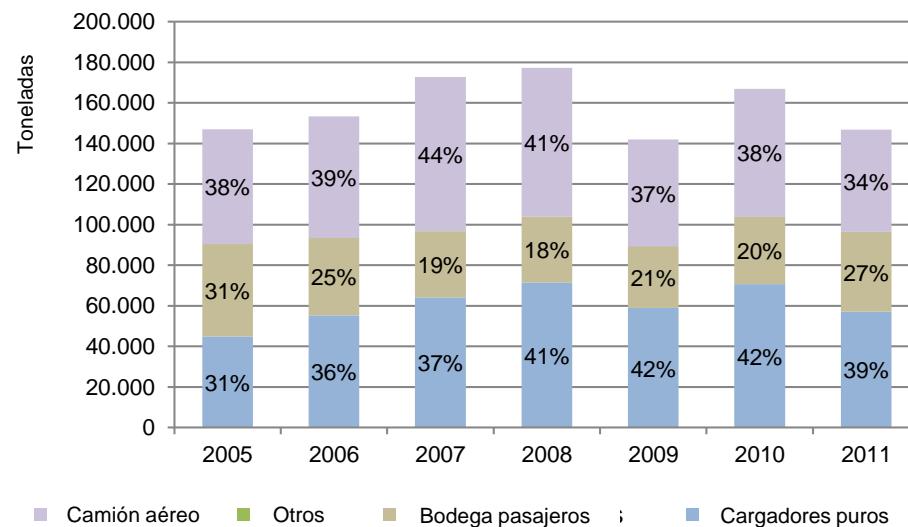
- El volumen gestionado en el aeropuerto del Prat cae un -2,5% en el 2011, evolución parecida a la de la carga aérea mundial (-1%).
- El tráfico con **Europa y el de Asia y el Pacífico**, que representan el 71% del volumen en el aeropuerto del Prat, **caen un -13% y un -26%** respectivamente.



Fuente: Elaboración propia (Departamento de estadística de Aena)

El modo aéreo: Tráfico aéreo por tipos de avión

En el último período analizado, ha aumentado en 7 puntos la cuota del volumen transportado en la bodega de aviones de pasajeros. Este hecho es debido a que en un contexto donde el volumen de mercancía aérea ha caído en un -7%, los vuelos intercontinentales de pasajeros han aumentado en un 6%, y el volumen de toneladas en este tipo de aviones en un 18%.



Fuente: Elaboración propia (Departamento estadístico Aena y CLASA)

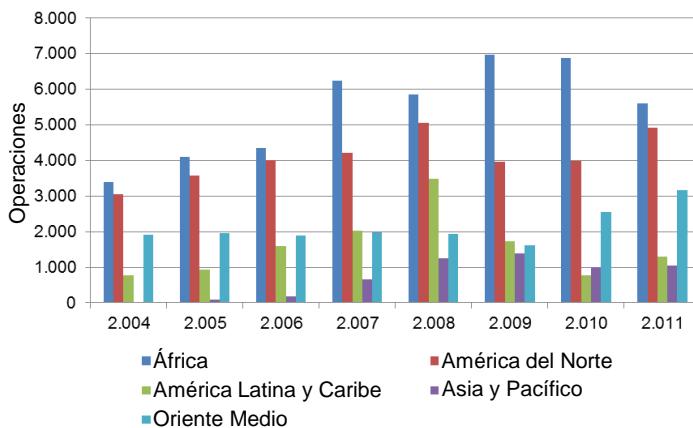
El modo aéreo: Anexo estadístico



V. MODO AÉREO

- V.1) Evolución del tráfico aéreo de mercancías (aeropuertos españoles).
- V.2) Número de vuelos intercontinentales de pasajeros en el aeropuerto del Prat.
- V.3) Número de vuelos semanales de carga pura en el aeropuerto del Prat.
- V.4) Tráfico aéreo de mercancías por regiones geográficas.
- V.5) Transporte aéreo de mercancías por tipos de avión.
- V.6) Mercancía llevada en camión aéreo desde el aeropuerto del Prat a otros aeropuertos.
- V.7) Evolución del número de inspecciones en el PIF del aeropuerto del Prat.

Número de vuelos intercontinentales de pasajeros en el aeropuerto del Prat



Índice

1. Introducción

2. El sector logístico

3. El modo viario

4. El modo ferroviario

5. El modo marítimo

6. El modo aéreo

7. Suelo logístico



El suelo logístico: CONCLUSIONES

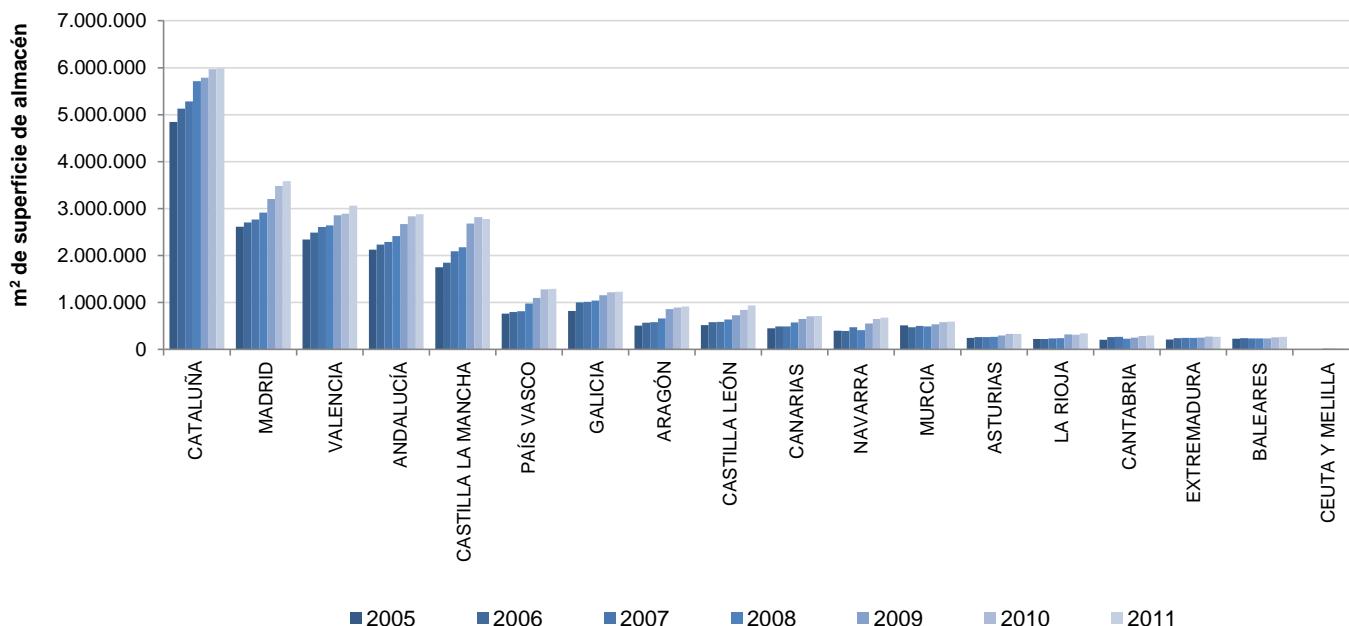


- La oferta de superficie de almacén logístico, suma en España más de 26 millones de m². Cataluña lidera esta oferta, con más del 23% del total.
- En el último año 2011, el precio medio del alquiler del suelo en las principales áreas logísticas estatales ha caído en un -5%.
- Barcelona, y en concreto su 1^a corona (radio de 10 km), lidera el ranquin de precios a nivel estatal, con un precio de alquiler cerca de los 6 €/m²/mes.
- Las actuales dificultades para la Obtención de financiación han llevado a mínimos históricos las transacciones de compraventa de terrenos. La opción de alquiler es preponderante, situándose en una cuota superior al 95% de las operaciones.

El suelo logístico: evolución de la oferta



- La oferta de superficie de almacén logístico, suma en España más de 26 millones de m².
- Cataluña lidera esta oferta, con más del 23% del total. En segundo lugar en el ranquin se encuentra la Comunidad de Madrid con una cuota del 14%.

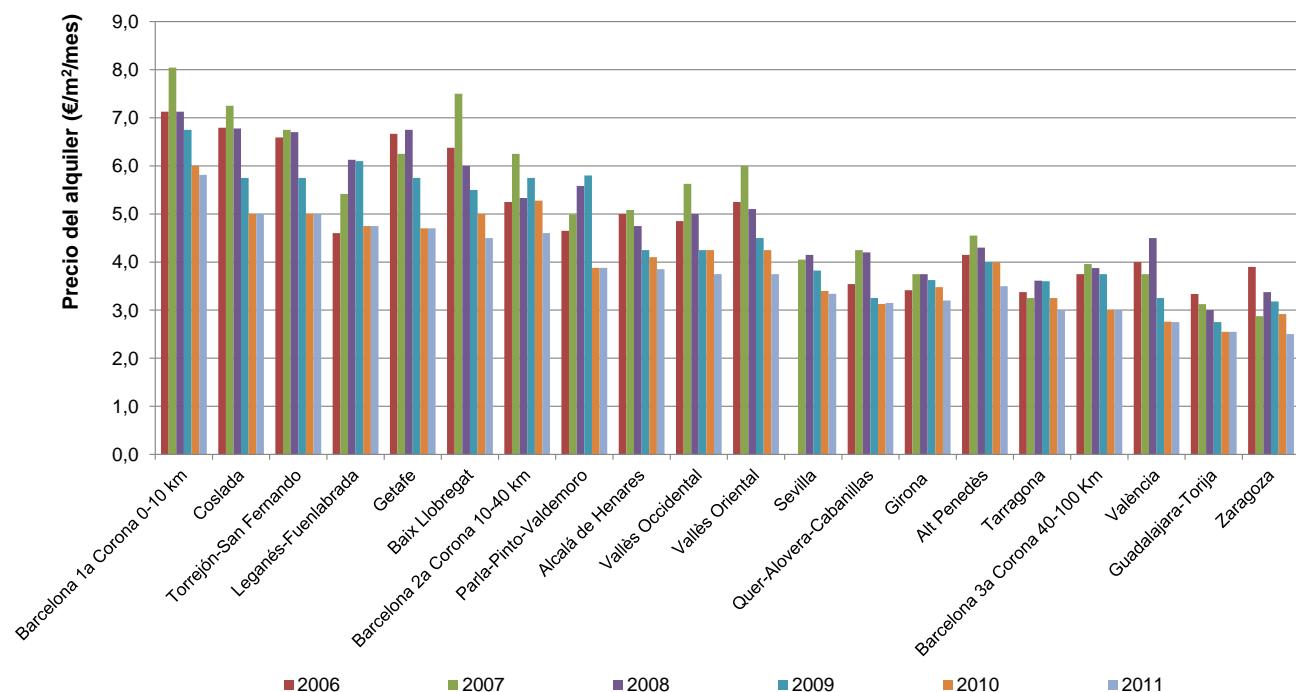


Fuente: Elaboración propia (Censo de almacenes y plataformas logísticas de Alimarket)

El suelo logístico: precio del suelo por áreas logísticas



- El precio medio en el conjunto de áreas logísticas analizadas cae alrededor del -5,1% al año 2011. Este hecho supone una ralentización en el ritmo de caída, que el año 2010 fue del -12%.

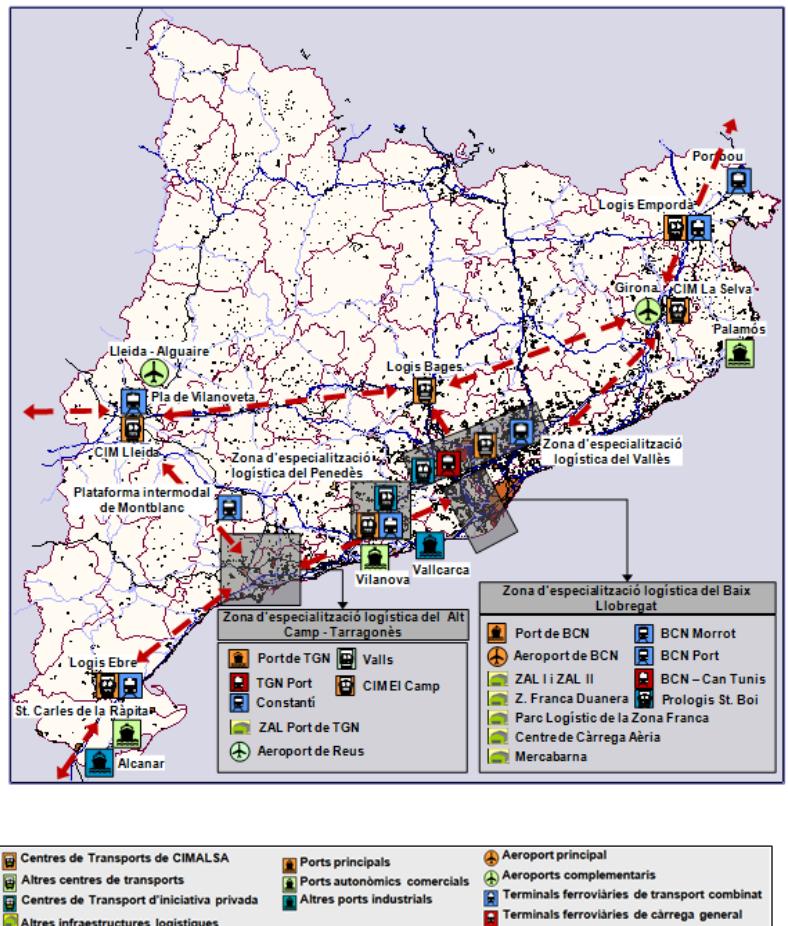


Font: Elaboración propia (Datos de Cimalsa , BNP Paribas, Richard Ellis, Jones Lang LaSalle, Aguirre Newman)

El suelo logístico: Anexo estadístico

VI. SUELO LOGÍSTICO

- VI.1) Las plataformas logísticas de Cataluña
- VI.2) Superficie útil de almacén en España
- VI.3) Superficie útil de almacén en Cataluña
- VI.4) Ranquin del precio del suelo en las principales zonas logísticas de España



Font: Elaboración propia



www.cimalsa.cat

