

Observatori de la logística

**Els indicadors de competitivitat del sistema
Logístic Català (10a edició)**

+ dades avançades del 2015

Juliol de 2015



Índex

1. Introducció

2. Context socioeconòmic

3. Oferta i Demanda

4. Oferta Infraestructural

5. El mercat immològístic

6. Eficiència

Introducció

L'Observatori de la logística és:

- ✓ Una eina d'avaluació contínua de les necessitats dels sectors econòmics en relació al sistema d'infraestructures i serveis logístics.
- ✓ Un punt de trobada entre les empreses i els agents decisors que permet integrar les necessitats del teixit empresarial amb la planificació / gestió d'infraestructures i serveis

Els objectius dels Indicadors de Competitivitat del Sistema Logístic

- ✓ Crear un marc de referència estable al llarg del temps basat en paràmetres reals i d'objectivitat en l'observació.
- ✓ Monitoritzar les dades més rellevants del sistema logístic i analitzar-ne l'evolució mitjançant el contrast amb experts en cada matèria.
- ✓ Esdevenir una eina que aporti informació per a la planificació i gestió del Sistema Logístic.

Introducció

L'ESTRUCTURA DEL DOCUMENT

El treball està format per **dues parts principals**:

- Cos del document: 36 indicadors.
- Annex estadístic: més de 60 dades estadístiques complementàries

El **cos del document es divideix en**:

- 1.- Context socioeconòmic
- 2.- Oferta Infraestructural
- 3.- Oferta i Demanda
- 4.- El mercat immològístic
- 5.- Eficiència
- 6.- Quadre d'Indicadors resum

TAULA DE CONTINGUTS

0. INTRODUCCIÓ	3
0.1. ANTECEDENTS I OBJECTIUS	1
0.2. ESTRUCTURA	1
0.3. MILLORES	2
1. CONTEXT SOCIOECONÒMIC	3
1.1. INTRODUCCIÓ	5
1.2. INDICADORS	7
2. OFERTA INFRAESTRUCTURAL	13
2.1. INTRODUCCIÓ	15
2.2. INDICADORS	17
3. OFERTA I DEMANDA	31
3.1. DADES GENERALS	32
3.2. INDICADORS	35
3.3. TRANSPORT PER CARRETERA	41
3.4. INDICADORS	43
3.5. TRANSPORT PER FERROCARRIL	55
3.6. INDICADORS	57
3.7. TRANSPORT MARÍTIM	65
3.8. INDICADORS	67
3.9. TRANSPORT AERI	73
3.10. INDICADORS	75
4. EL MERCAT IMMOLOGÍSTIC	83
4.1. INTRODUCCIÓ	85
4.2. INDICADORS	87
5. EFICIÈNCIA	91
5.1. INTRODUCCIÓ	93
5.2. INDICADORS	95
6. QUADRE D'INDICADORS RESUM	103
6.1. CONTEXT SOCIOECONÒMIC	103
6.2. OFERTA INFRAESTRUCTURAL	103
6.3. OFERTA I DEMANDA	104
6.4. MERCAT IMMOLOGÍSTIC	107
6.5. EFICIÈNCIA	107
APÈNDIX. DADES ESTADÍSTIQUES DEL SECTOR LOGÍSTIC	109

Introducció

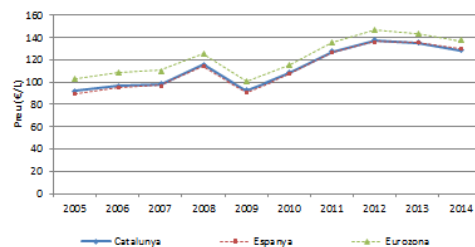
INDICADOR 17. PREU MITJÀ DEL GASOIL A LES GASOLINERES CATALANES

1.- MOTIVACIÓ: Conèixer el preu de mitjà del litre de gasoil a les gasolineres catalanes, espanyoles i europees, amb l'objectiu d'establir una comparativa entre les diferents unitats territorials.

2.- DEFINICIÓ: Preu mitjà del litre de gasoil d'automoció a Catalunya.

3.- EVOLUCIÓ:

INDICADOR 17 Preu del gasoil a Catalunya (€/l)	2005	2007	2009	2011	2013	2014	Δ 13-14	Δ Interanual
	91,9	96,3	92,5	127,3	135,2	128,9	-4,7%	3,8%



Dades complementàries	2005	2007	2009	2011	2012	2013	2014	Δ 12-13	Δ Interanual
Preu del gasoil a Espanya (€/l)	90,0	97,0	91,2	126,7	136,5	136,1	130,3	-4,3%	3,4%
Preu del gasoil a l'Eurozona (€/l)	103,5	110,0	100,5	135,5	147,3	143,1	137,3	-4,1%	3,9%

4.- RELLEVÀNCIA I ANÀLISI DE TENDÈNCIA:

L'anàlisi de la sèrie 2005-2014 mostra un increment interanual mitjà del 3,8% del preu mitjà del litre de gasoil a Catalunya. No obstant, entre 2012 i 2014 el preu ha disminuït un 6,1%, trencant la tendència a l'alça iniciada a partir de 2009.

Pel que fa a la resta d'unitats territorials, es constata un decrement de preus durant l'últim bienni analitzat. Addicionalment, es constata que al conjunt de l'Estat el preu mitjà d'aquest carburant es situa 1,4 cèntims per sobre que a Catalunya, mentre que a l'Eurozona el preu és 8,4 cèntims d'euro superior. No obstant, la diferència de preus entre Catalunya i l'Eurozona ha disminuït a ritme del 3,5% anual entre 2005 i 2014.

5.- METODOLOGIA

La informació per a la construcció d'aquest indicador s'ha extret dels informes anuals de preus dels carburants publicats pel Ministeri d'Indústria, Comerç i Turisme, prenent com a referència els preus amb impostos del gasoil d'automoció.

Pel que fa al preu corresponent a l'Eurozona, es considera la mitjana ponderada dels països pertanyents a la zona Euro, indicats en cada cas en els informes anuals consultats.

6.- FONTS:

- Precios de carburantes y combustibles (Ministeri d'Indústria, Comerç i Turisme).

7.- INFORMACIÓ ESTADÍSTICA DE REFERÈNCIA RECOLLIDA A L'ANNEX:

- I.11.- Composició del preu mitjà del litre de gasoil

Introducció

PROCÉS D'OBTENCIÓ DE LA INFORMACIÓ:

Més de 30 fonts d'informació utilitzades

- **Orientades a l'anàlisi del context econòmic:**
 - Institut d'estadística de Catalunya
 - Instituto Nacional de Estadística
 - Eurostat
 - ...
- **Per a l'obtenció de dades sectorials específiques:**
 - Enquesta permanent del transport de mercaderies per carretera (Ministeri de foment).
 - Bases de dades sobre les circulacions de mercaderies: RENFE, ADIF i FGC.
 - Memòries estadístiques dels Ports.
 - Dades estadístiques d'Aena i Clasa.
 - Dades de IMD (Servei català de trànsit)
 - Cens de Magatzems i plataformes logístiques (Alimarket)
 - ...
- **Contrast dels principals resultats amb experts en els diferents àmbits d'especialització del sector.**

SECTOR PÚBLIC



SECTOR PRIVAT









Introducció: NOVETATS DE L'OBSERVATORI PER A L'EDICIÓ 2015

OBJECTIUS

- ✓ Seguir avançant en **l'estudi, avaluació i definició de nous indicadors**, reorientant els que siguin necessaris per oferir una **foto global del sistema logístic català**.
- ✓ **Agilitzar la publicació** dels indicadors amb la finalitat de millorar el servei que l'Observatori ofereix a la demanda.

NOVES LÍNIES D'ESTUDI

-  **Nombre d'empreses logístiques actives.**
-  **Percentatge de distància del transport viari recorreguda en buit.**
-  **Taxes portuàries.**
-  **Transport ferroviari transpirinenc.**
-  **Quotes de transport terrestre.**
-  **Desacoblament entre el preu del barril de Brent i el preu de venda del gasoil d'automoció.**

+ DADES AVANÇADES 2015

Índex

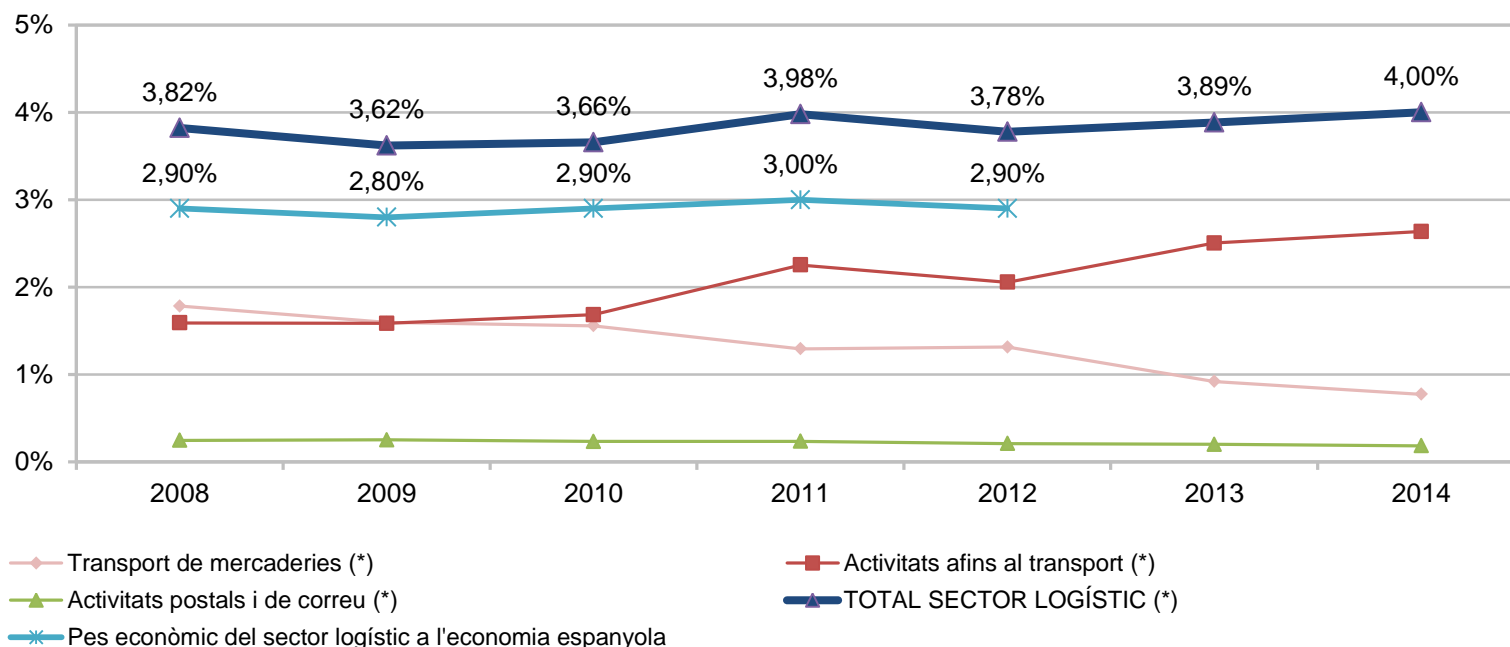
1. Introducció
2. Context socioeconòmic
3. Oferta i Demanda
4. Oferta Infraestructural
5. El mercat immològic
6. Eficiència

Context socioeconòmic : Pes econòmic



Seguint la tendència de creixement dels darrers quatre anys, el pes econòmic de la logística a l'economia es situa al voltant del 4% sobre el global de l'economia.

Pes econòmic de la logística sobre l'economia catalana



Font: Elaboració pròpia amb dades d'Idescat

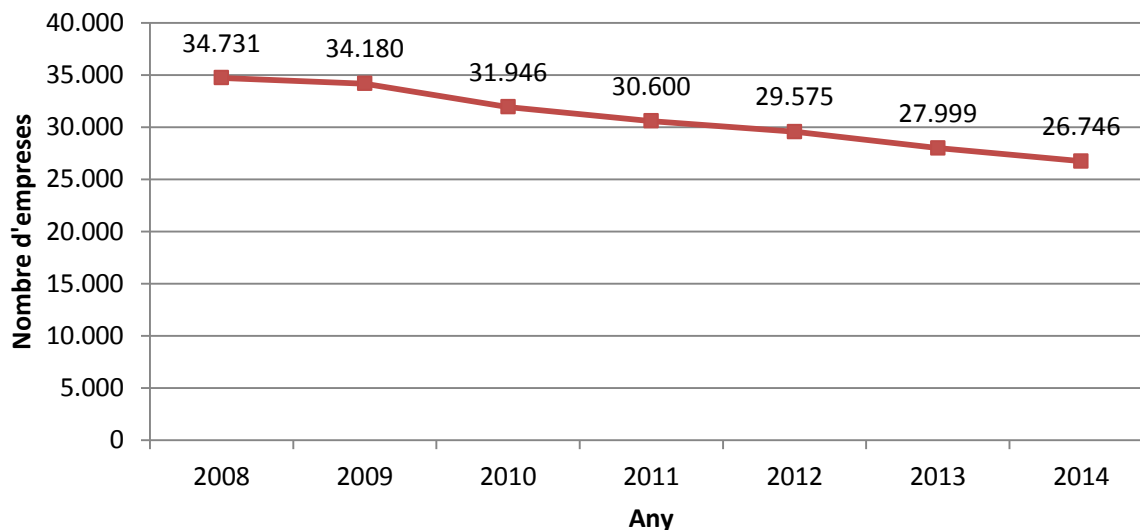
(*) Les dades dels anys 2013 i 2014 són provisionals, i s'han dut a terme a partir dels indicadors de producció i activitat del sector. Aquestes dades s'actualitzaran a mesura que es publiqui l'Enquesta anual de serveis.

Nou **Evolució del nombre d'empreses logístiques actives**

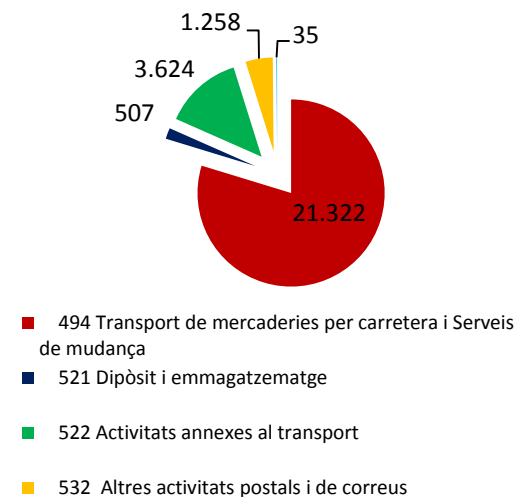


El nombre d'empreses logístiques actives a Catalunya ha patit un descens del **-4,3% interanual** en el període **2008-2014**.

Evolució del nombre d'empreses logístiques actives a Catalunya



Distribució de les empreses logístiques a Catalunya (2014)



Font: Institut Cerdà (2015), a partir de l'Institut Nacional de Estadística (2015).

Categories CNAE:

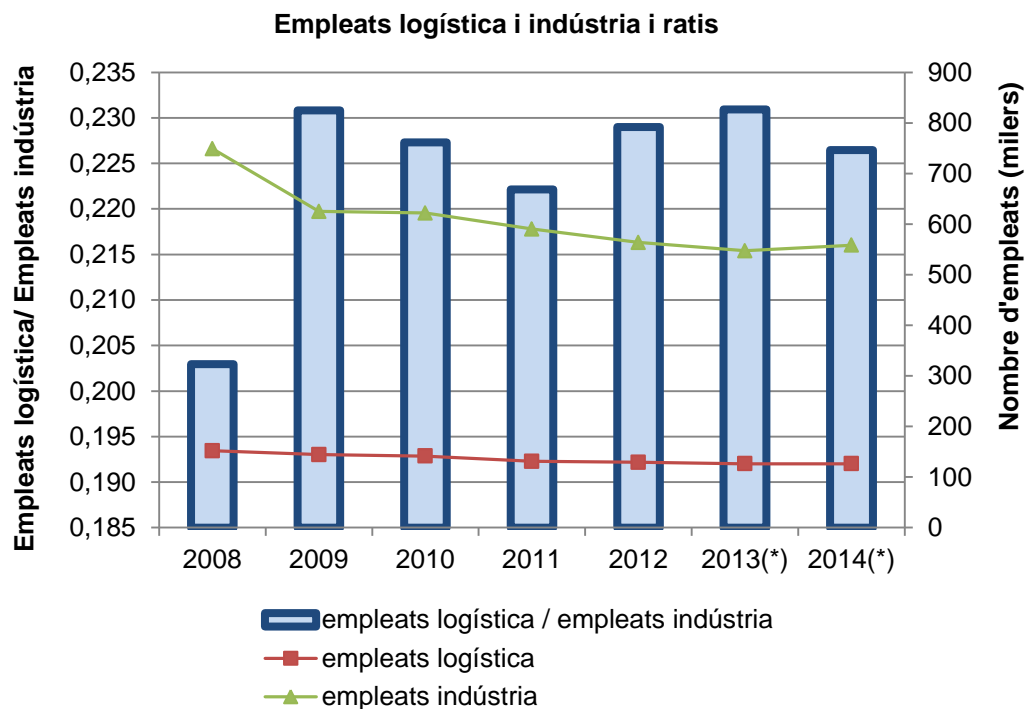
- 492 Transport de mercaderies per ferrocarril
- 494 Transport de mercaderies per carretera i Serveis de mudança
- 495 Transport per canonada
- 502 Transport marítim de mercaderies

- 504 Transport de mercaderies per vies navegables interiors
- 512 Transport aeri de mercaderies i transport espacial
- 521 Dipòsit i emmagatzematge
- 522 Activitats annexes al transport
- 531 Activitats postals sotmeses a la obligació del servei universal
- 532 Altres activitats postals i de correus



Context socioeconòmic : Generació d'Ocupació

La relació entre els empleats en el sector logístic amb els del sector industrial es manté estable durant el període 2009-2014.



Dades avançades del 2015

Durant el **1er trimestre de 2015** s'ha produït una **augment del 2,7%** del **nombre d'empleats** en el transport i l'emmagatzematge respecte al primer trimestre de 2014.

Font: Observatori empresa i ocupació

Font: Idescat, a partir de dades de l'enquesta de població activa de l'INE.

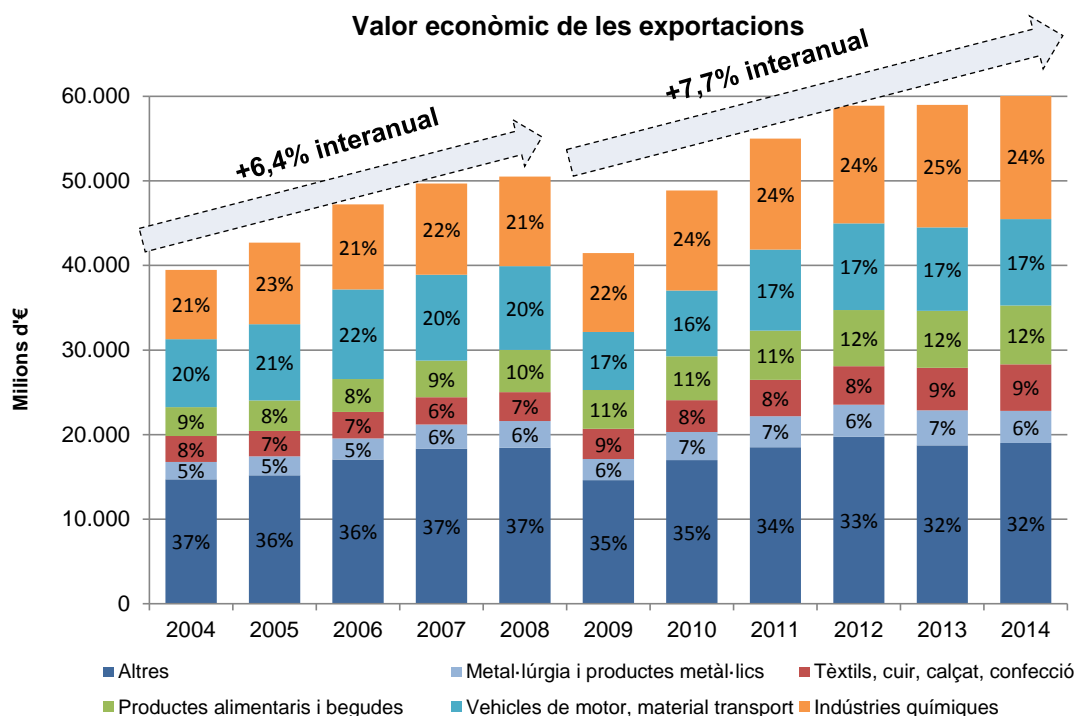
*Per al període 2012-2013 s'ha obtingut la desagregació del subsector de la logística a partir d'una estimació de les dades d'ocupació del sector serveis



Context socioeconòmic: Valor econòmic de les exportacions (I)

Tot i l'accentuada caiguda de l'any 2009 (18% respecte el 2008), el creixement interanual del valor econòmic de les exportacions ha estat del 4,3% durant el període 2004-2014.

- Després d'un lleuger estancament durant el 2013 (creixement del 0,3%), durant el 2014 es constata un repunt de les exportacions per sobre del 2%.



Dades avançades del 2015

Les dades corresponents al primer quadrimestre de **2015** recullen un **inici positiu de l'any**, amb un **creixement acumulat del 5,9%**.

Font: Idescat

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'IDECAT.

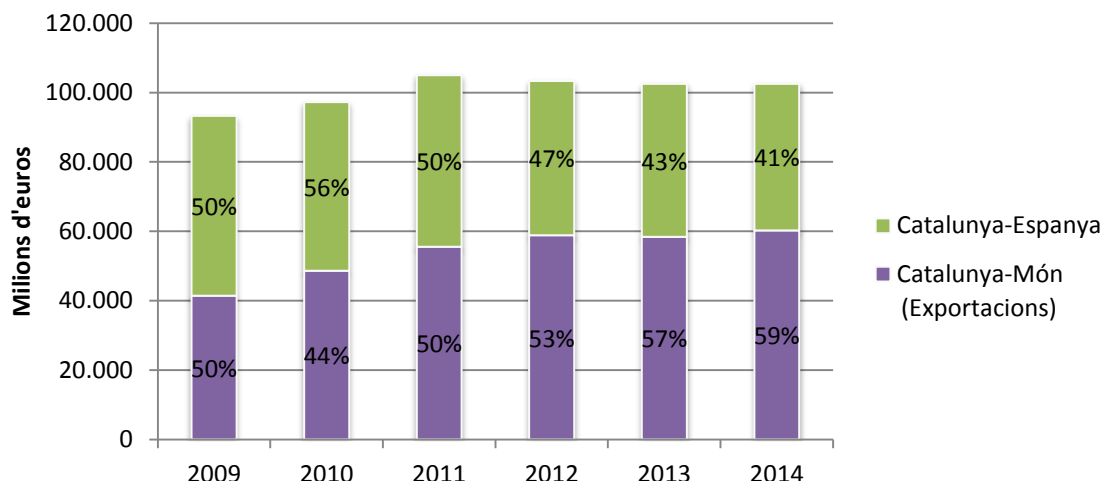
Context socioeconòmic: Valor econòmic de les exportacions (II)



Internacionalització dels intercanvis comercials

En el període 2009-2014, s'observa que el **valor econòmic de les exportacions catalanes cap a la resta del món ha augmentat un 45,2%**. En canvi, en aquest mateix període el valor de les sortides **cap a la resta de l'Estat ha disminuït un 18,3%**.

Valor econòmic de les exportacions per àrees geogràfiques



Valor econòmic de les exportacions. Evolució acumulada 2009 - 2014

Catalunya-resta de l'Estat	-18,3%
Catalunya-resta del món	+45,2%

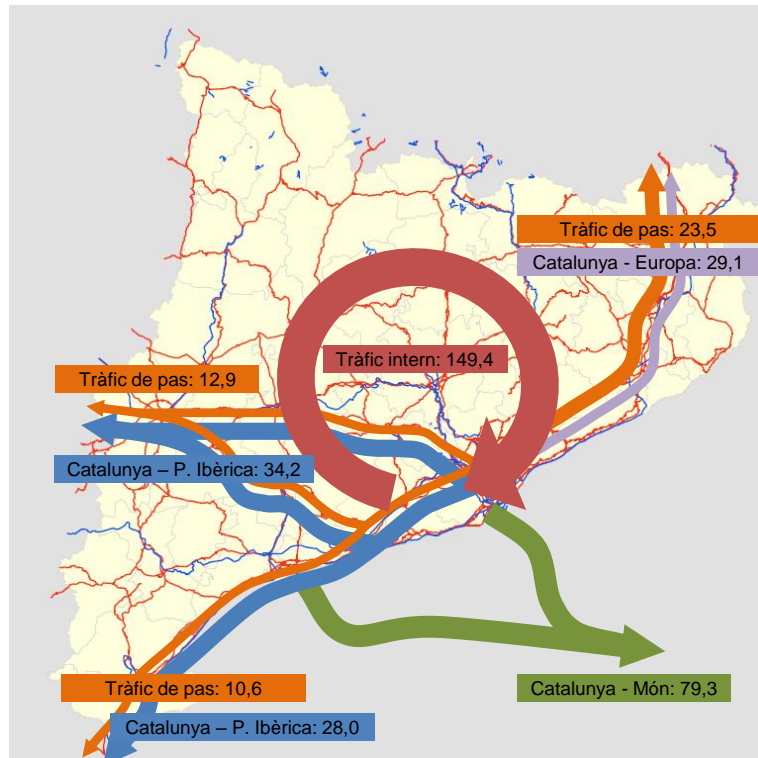
Font: Elaboració pròpia (dades del *Informe Trimestral sobre el comerç interregional en Espanya*, CEPREDE)

Índex

1. Introducció
2. Context socioeconòmic
3. Oferta i Demanda
4. Oferta Infraestructural
5. El mercat immològístic
6. Eficiència

Oferta i Demanda: Volum global transportat (I)

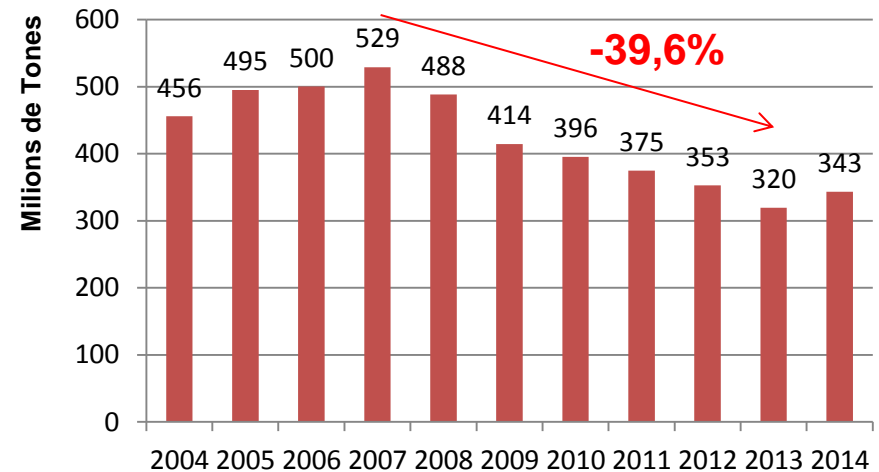
Després de sis anys de descens continuat que ha representat una reducció del 40% de l'activitat, l'any 2014, amb un creixement del +7,5% respecte l'any 2013, mostra un canvi de tendència en l'evolució del volum global transportat.



Volum de mercaderies:

- Any 2013: 319,6 Milions de Tones
- Any 2014: 343,5 Milions de Tones

Volum gestionat pel sistema logístic (milions de tones)



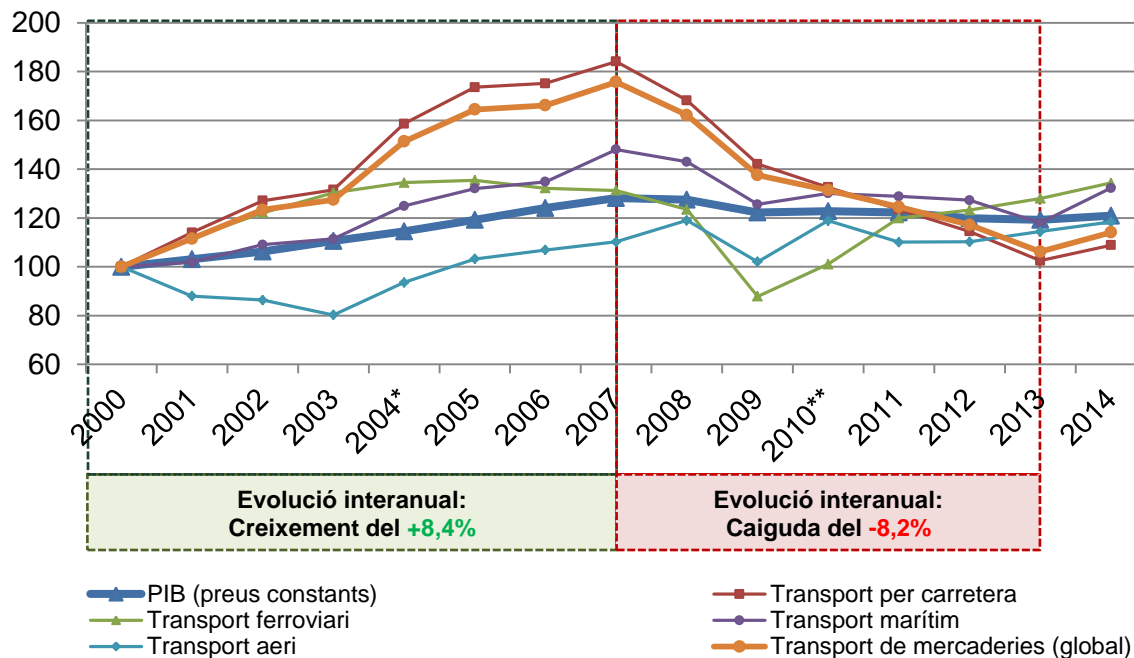
Font: Elaboració pròpia (Dades del Ministeri de Foment, Renfe, FGC, operadors ferroviaris privats, Ports de l'Estat, Aena) (Milions de tones)

Oferta i demanda: Volum global transportat (II)



En els darrers anys, l'anàlisi del volum de mercaderies mogudes en relació al PIB de Catalunya mostra **dues tendències** clarament diferenciades.

Evolució del PIB vers l'evolució dels modes de transport a Catalunya



Evolució tones transportades 2013 - 2014

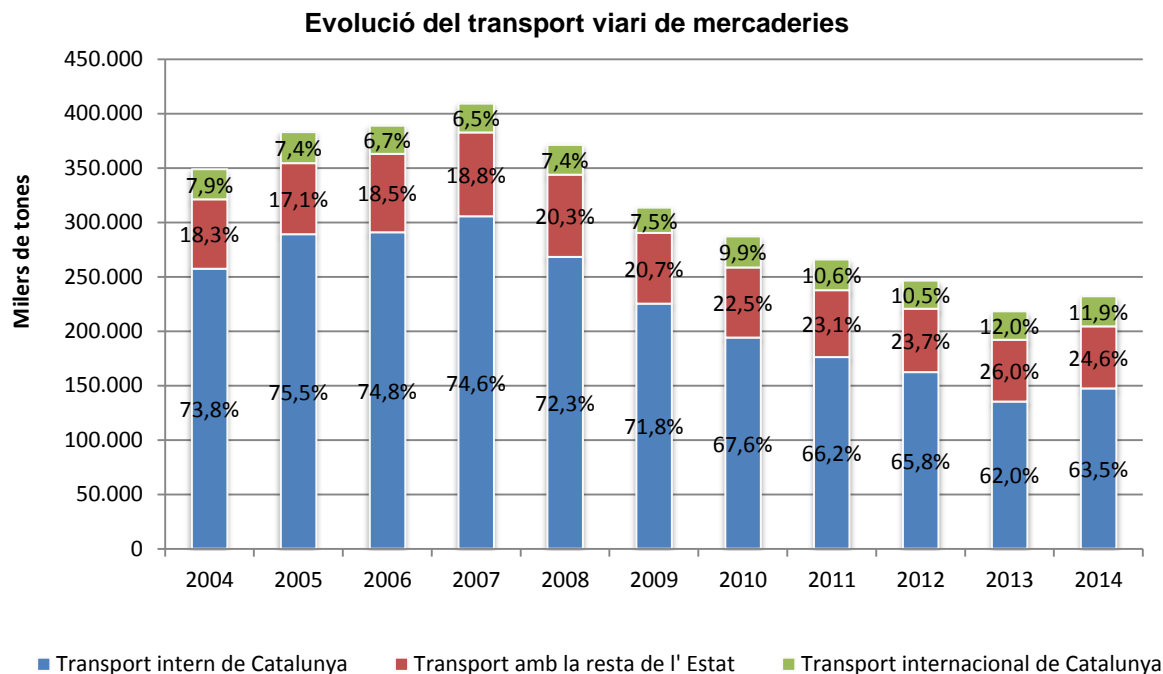
PIB (preus constants)	+1,5%
Carretera	+6,3%
Ferrovitari	+4,9%
Marítim	+12,1%
Aeri	+3,4%
TOTAL	+7,5%

Font: Elaboració pròpia (Dades del Ministeri de Foment, Renfe, FGC, operadors privats de ferrocarril, Ports de l'Estat, Idescat). * A partir de 2004 s'inclou el trànsit viari de pas. ** A partir de 2010 s'inclouen al còmput els operadors ferroviaris privats. Les dades de Comsa dels anys 2010-2011 estan pendents de resolució.

El mode viari: Tipologia de fluxos



Després de **6 anys de decreixement continu**, les xifres del **2014** constaten un **repunt de l'activitat del transport viari (+6,3%)**, liderada pel **creixement de la demanda interna**.



Dades avançades
2015
Amb un **increment del 9,9%**, el primer trimestre de 2015 registra el **major creixement trimestral des de l'any 2007**.
Font: EPTMC

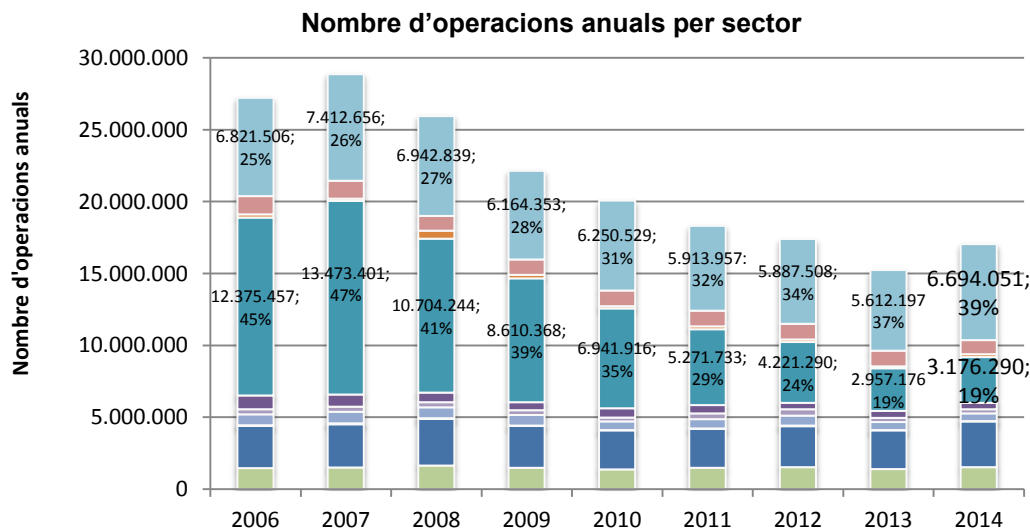
Font: Elaboració pròpia (Dades del Ministeri de Foment)

El mode viari: Operacions per sector productiu



El **2014** marca un **canvi de tendència** en el nombre anual d'operacions de transport efectuades

- El marcat **descens de les operacions de transport entre 2007 i 2013** ha estat **protagonitzat per la davallada de l'activitat relacionada amb el sector de la construcció (-78% acumulat)**.
- No obstant, el 2014 esdevé el primer any en què el **sector de la construcció reverteix la tendència a la baixa en el nombre d'operacions**, amb un **increment del 7,4%** respecte a l'any 2013.



Font: Elaboració pròpia (Dades del Ministeri de Foment)

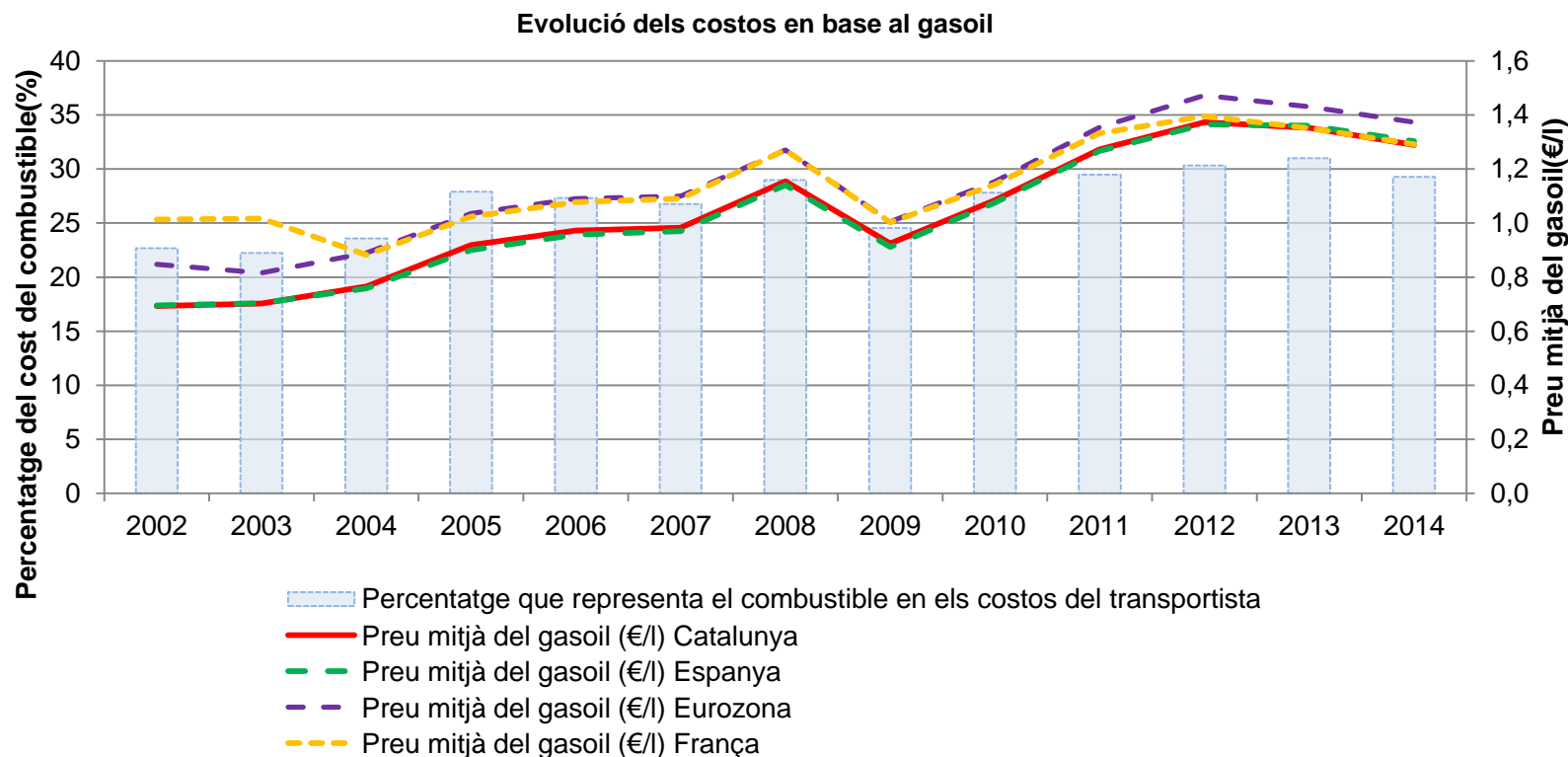
Nombre d'operacions (Evolució 2013-2014)

Màquines, vehicles i objectes manufacturats	+19,3%
Productes químics	-11,4%
Adobs	+52,6%
Minerals i materials per la construcció	+7,4%
Productes metal·lúrgics	-6,6%
Minerals i residus per fundició	-1,5%
Productes petrolífers	-4,1%
Combustibles minerals sòlids	-35,7%
Productes alimentaris i forratges	+18,4%
Productes agrícoles i animals vius	+9,4%

El mode viari: Evolució dels costos en base al gasoil



En el darrer any analitzat, el pes del combustible en els costos dels transportistes a Catalunya ha experimentat un descens del 5,5% anual.



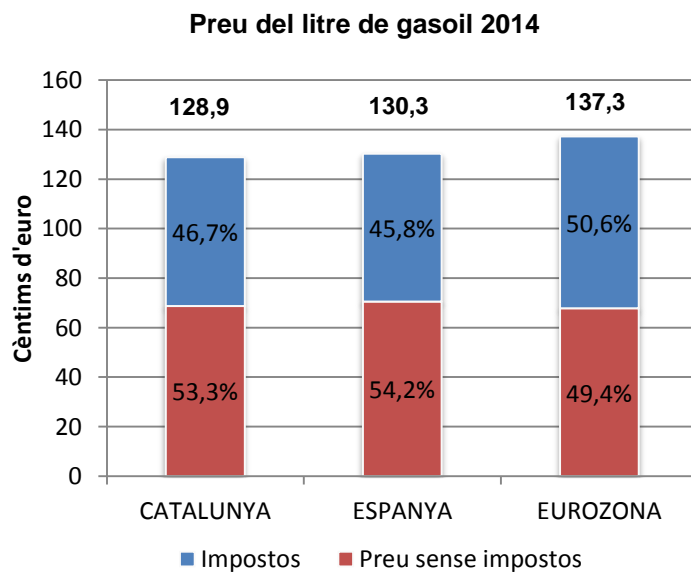
Font: Elaboració pròpia (Dades del Ministeri d'Indústria, Energia i Turisme, Observatori dels costos del transport de mercaderies per carretera)

El mode viari: Composició del litre de gasoil



A Catalunya, el 47% del preu del gasoil està destinat a impostos, mentre que a l'Eurozona aquest percentatge és del 51%.

- Al llarg de la sèrie d'estudi, el pes impositiu sobre el litre de gasoil a Catalunya s'ha anat harmonitzant amb el del conjunt de l'Estat.



Impostos (cts € /L). Comparativa

Any	Catalunya-Espanya	Catalunya-Eurozona
2005	2,1	-12,4
2006	1,7	-12,8
2007	1,6	-12,6
2008	1,7	-12,8
2009	0,7	-10,2
2010	1,5	-8,4
2011	1,0	-9,6
2012	1,2	-10,7
2013	0,8	-8,7
2014	0,5	-9,3

Dades avançades del 2015

Entre gener-maig de 2015 el preu mig del litre de gasoil és:

Catalunya: 114,3 c€

Espanya: 115,1 c€

Eurozona: 122,2 c€

Font: Elaboració pròpia (Dades del Ministeri d'Indústria, Energia i Turisme)

Nou

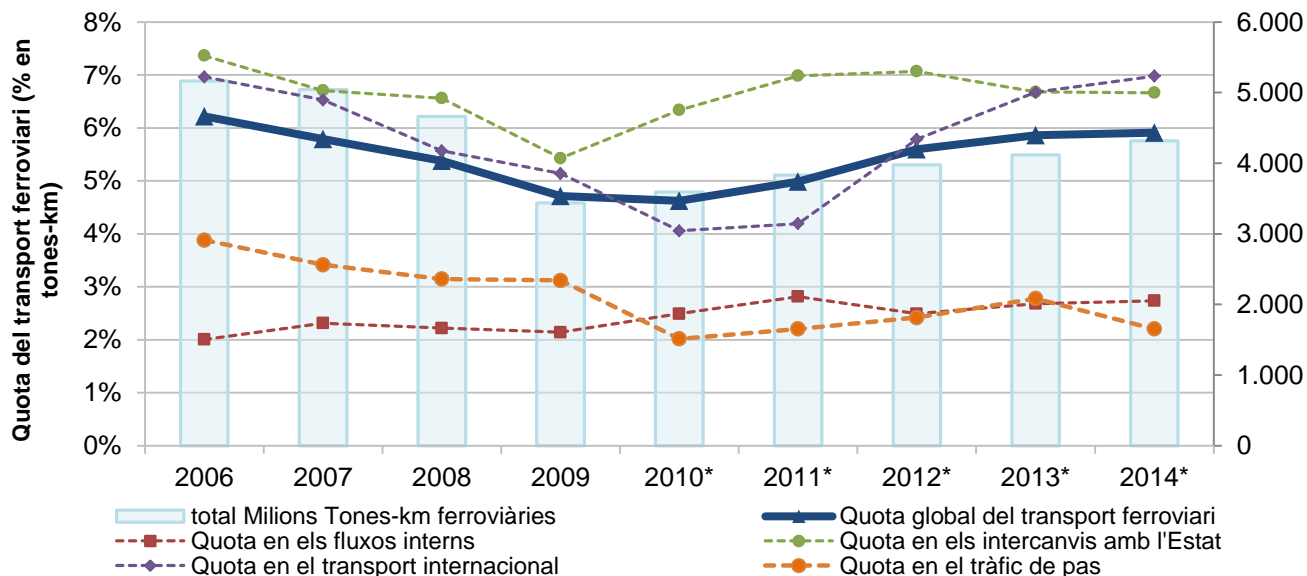
El mode ferroviari: Quota ferroviària



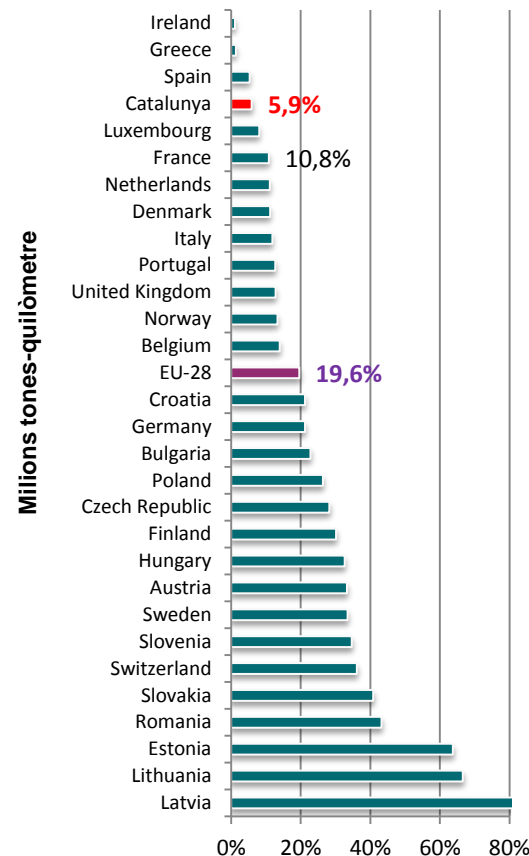
Durant l'any 2014, l'activitat ferroviària ha crescut un 4,9% respecte a l'any anterior.

- La participació del tren en les cadenes logístiques segueix la tendència d'increment iniciada al 2010, arribant a una quota del 5,9% de les tn-km.

Quota modal ferroviària del tràfic terrestre (%tn-km)



Quota modal ferroviària del tràfic terrestre (% tn-km) any 2013



Observacions: Per al tràfic de pas es duu a terme una estimació de la distància recorreguda pel mode viari i ferroviari.

Font: Elaboració pròpia (Base de dades de Renfe, FGC, operadors privats i Ministeri de Foment)

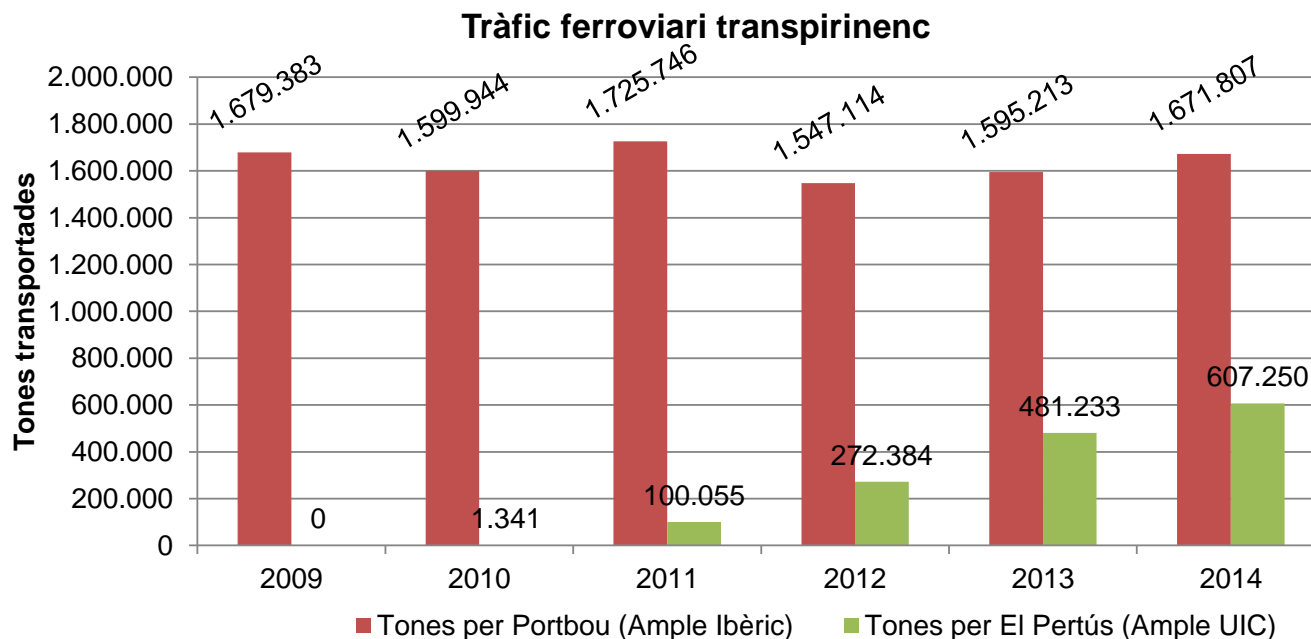
* A partir de 2010 s'inclouen al càmput els operadors ferroviaris privats. Les dades de Comsa dels anys 2010-2011 estan pendents de resolució.

Nou

El mode ferroviari: Tràfic ferroviari transpirinenc



Des de la posada en funcionament de la connexió transfronterera amb ample UIC a finals del 2010, es constata un increment sostingut del nombre de tones transportades per Renfe en ample internacional.



Font: Institut Cerdà (2015), a partir de les bases de dades de Renfe (2009-2014).

Nou

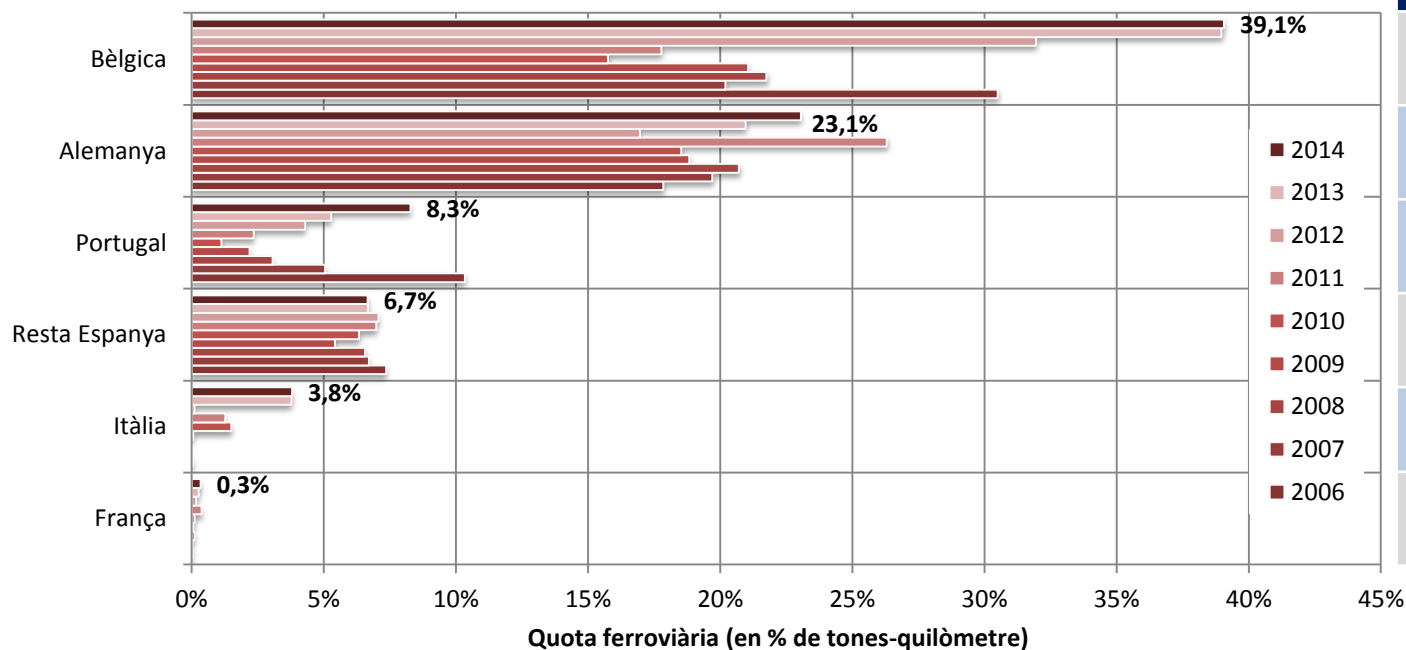
El mode ferroviari: Quota ferroviària per països



Es constata la major competitivitat del mode ferroviari en els llargs recorreguts.

- Les elevades quotes modals ferroviàries del transport amb **Bèlgica i Alemanya (39,1% i 23,1% respectivament)** contrasten amb la quota residual dels intercanvis amb **França (0,3%)**.

Quota ferroviària dels intercanvis terrestres amb Catalunya
(en tones-quilòmetre, per països)



Volum de mercaderia per mode terrestre 2014
(milions de tones-quilòmetre)

Bèlgica	2.225
Alemanya	5.733
Portugal	726
Resta Espanya	28.245
Itàlia	2.992
França	9.720

Font: Elaboració pròpia (Base de dades de Renfe, operadors privats i Ministeri de Foment) amb hipòtesi del pes del vehicles estrangers.

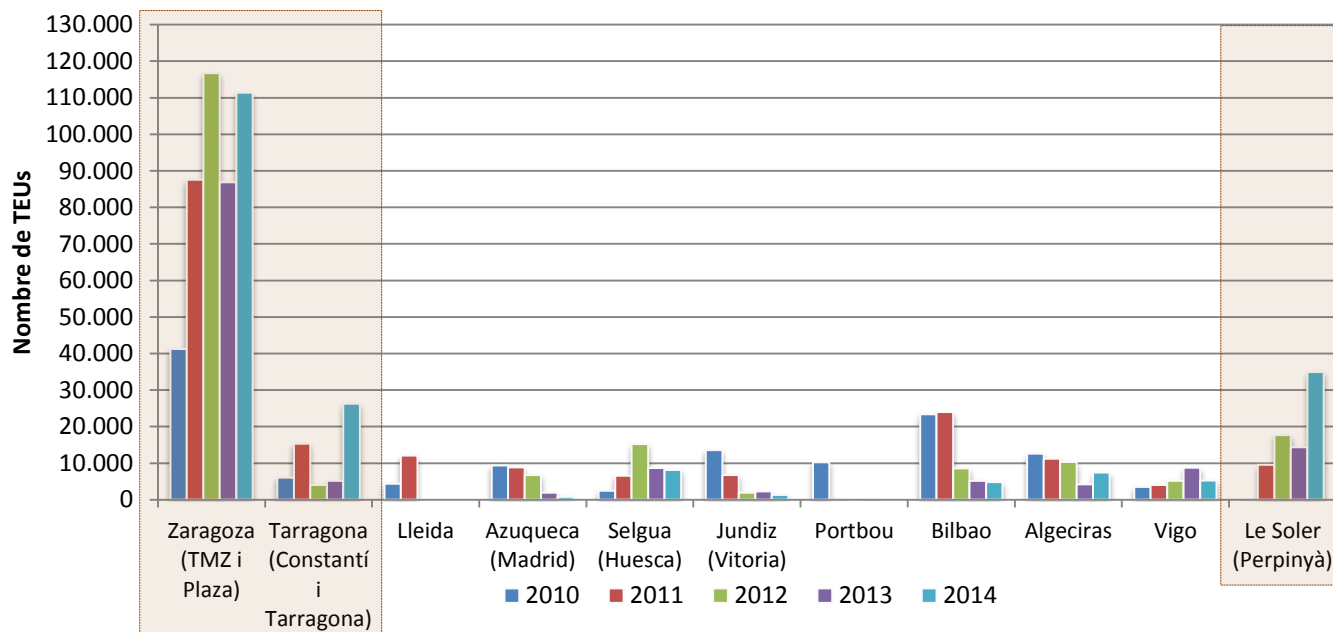
El mode ferroviari: Destinacions del Port de Barcelona



Saragossa és origen/destinació del 45% de les UTI rebudes/expedides pel Port de Barcelona operades per Renfe.

- Durant el darrer bienni analitzat destaquen els increments de les UTI transportades entre des del Port de Barcelona cap a Tarragona i la terminal de Le Soler (Perpinyà).

Nombre de contenidors rebuts/expedits pel Port de Barcelona (RENFE)



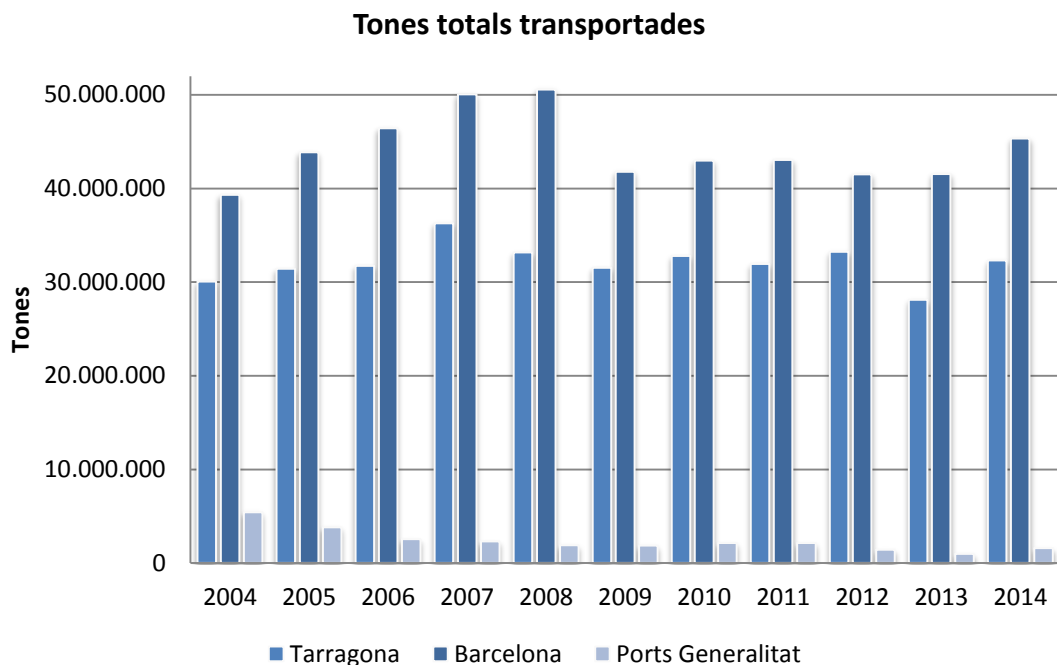
Font: Institut Cerdà (2015), a partir de la base de dades de Renfe (2014)

Evolució 2010-2014

Terminal	Δ 13-14	Δ inter anual
Saragossa	28%	28%
Tarragona	414%	44%
Lleida		-100%
Madrid	-58%	-46%
Osca	-6%	35%
Vitòria	-42%	-45%
Portbou	-100%	-100%
Bilbao	-7%	-33%
Algeciras	76%	-12%
Vigo	-40%	11%
Perpinyà	143%	284%

El mode marítim: Volum total de mercaderia

En el període 2013-2014, el volum total de mercaderia transportada pels ports catalans ha augmentat un 12,1%.



Font: Elaboració pròpia (Memòries Portuàries dels ports de Barcelona i Tarragona)



Dades avançades del 2015

Durant els **5 primers mesos de l'any**, en relació al mateix període de l'any anterior, els ports presenten tendències divergents:

Port de Tarragona: +6,0%
Port de Barcelona: -0,23%

Font: Ports de Barcelona i Tarragona

Evolució del període gener-maig entre 2014 i 2015

Port de Tarragona	Global	+6,0%
	TEU	-45,6%
Port de Barcelona	Global	-0,23%
	TEU	+9,4%

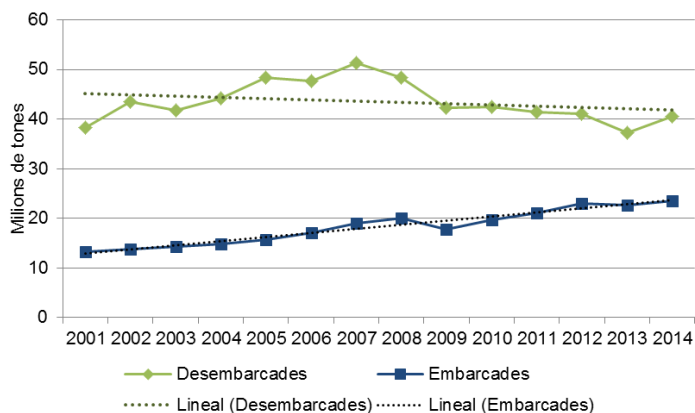
El mode marítim: Exportacions vs. importacions



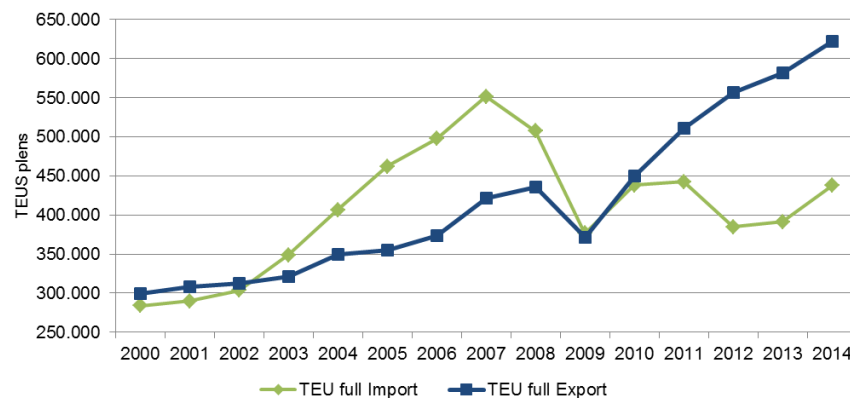
La **diferència** entre el **volum de mercaderia embarcada i desembarcada (importada i exportada)** a través dels **ports es va reduint**.

- En particular, es reforça el **paper exportador** dels Ports Catalans en càrrega contenitzada.
- En el cas del Port de Barcelona, durant **els darrers 8 anys les exportacions contenitzades plenes han passat de ser un 25% inferiors a les importacions, a ser un 42% superiors**.

Evolució tràfic als Ports de Barcelona i Tarragona



Evolució tràfic de TEUS plens al Port de Barcelona



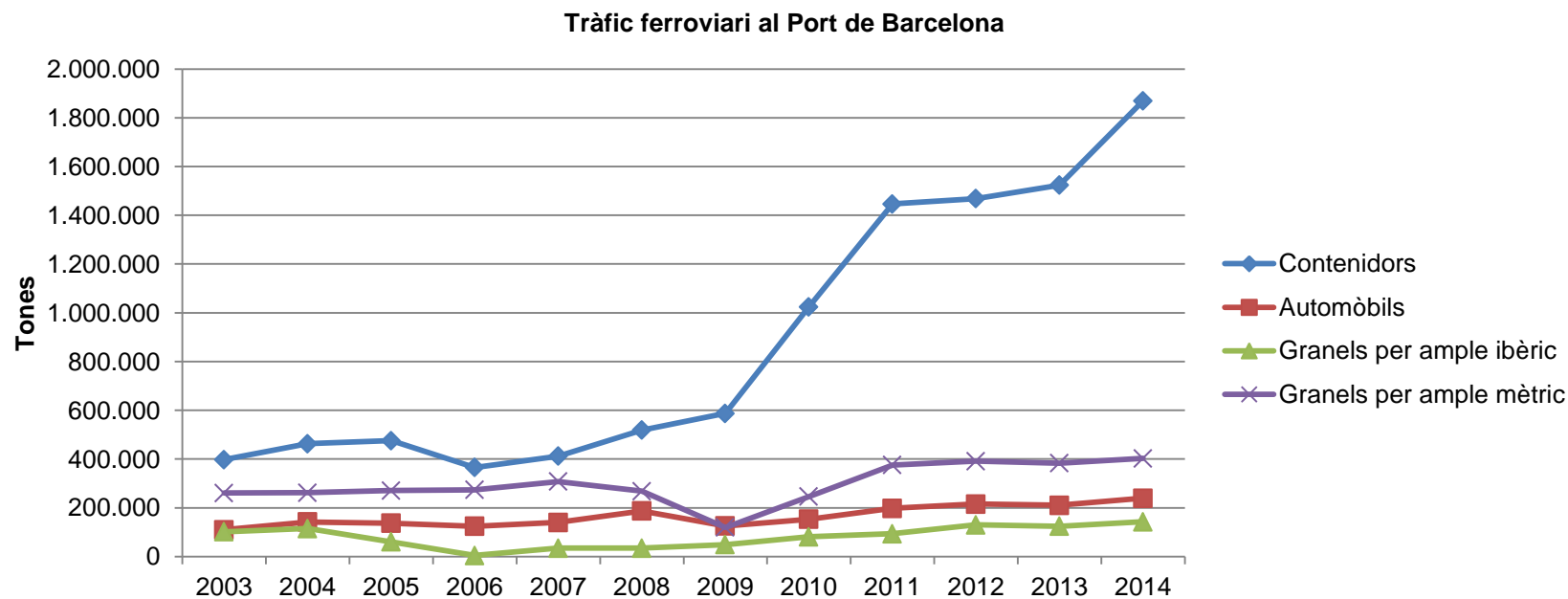
Font: Elaboració pròpia (Memòries Portuàries dels ports de Barcelona i Tarragona i dades dels Ports de l'Estat)

El mode marítim: Tràfic ferroviari al Port de Barcelona



Als darrers 5 anys, les **tones transportades en contenidor** al Port de Barcelona per ferrocarril s'han **multiplicat per 3**.

- Malgrat la crisi econòmica, el **volum de mercaderia** transportada per ferrocarril al Port de Barcelona ha **augmentat a ritme d'un 24% interanual** en el període 2007-2014.



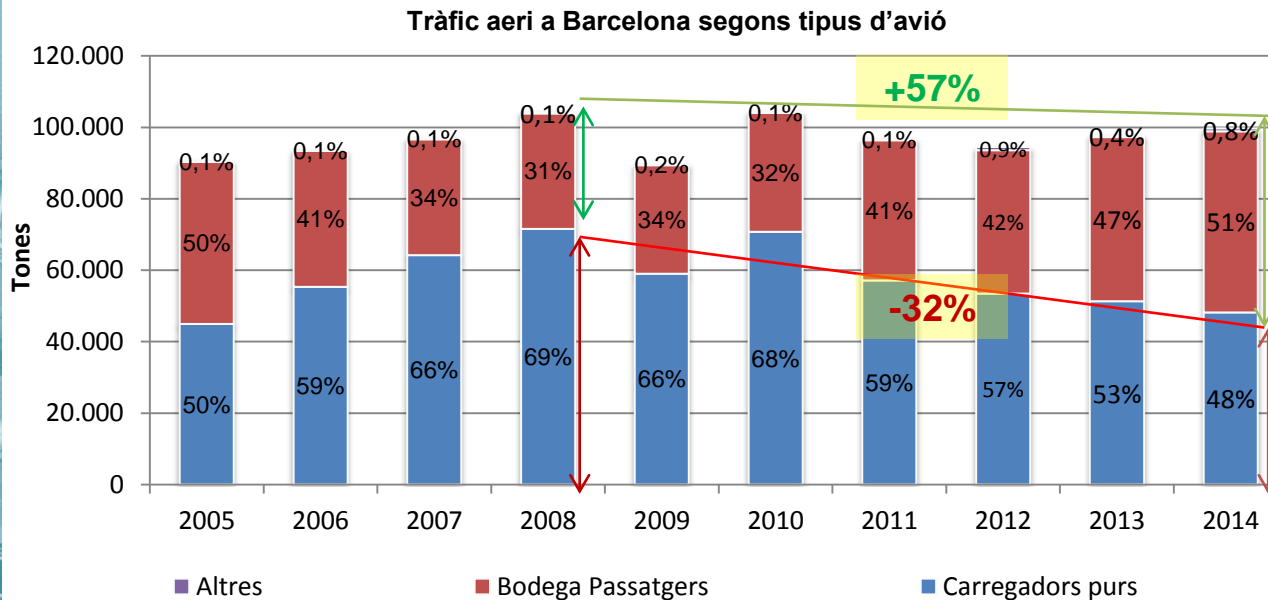
Font: Elaboració pròpia (Dades del Port de Barcelona)

El mode aeri: Tràfic aeri per tipus d'avió



Durant l'últim bienni analitzat, el total de tones de mercaderia transportades per mode aeri s'ha mantingut força estable, amb un augment superior al 2%.

- En el període 2008-2014 s'ha produït una redistribució de la tipologia de transport, amb un increment acumulat del 57% de la bodega de passatgers que contrasta amb una davallada del 32% del carregador pur.



Font: Elaboració pròpia (Departament estadístic Aena i CLASA. Dades referents a l'Aeroport del Prat)

Dades avançades del 2015

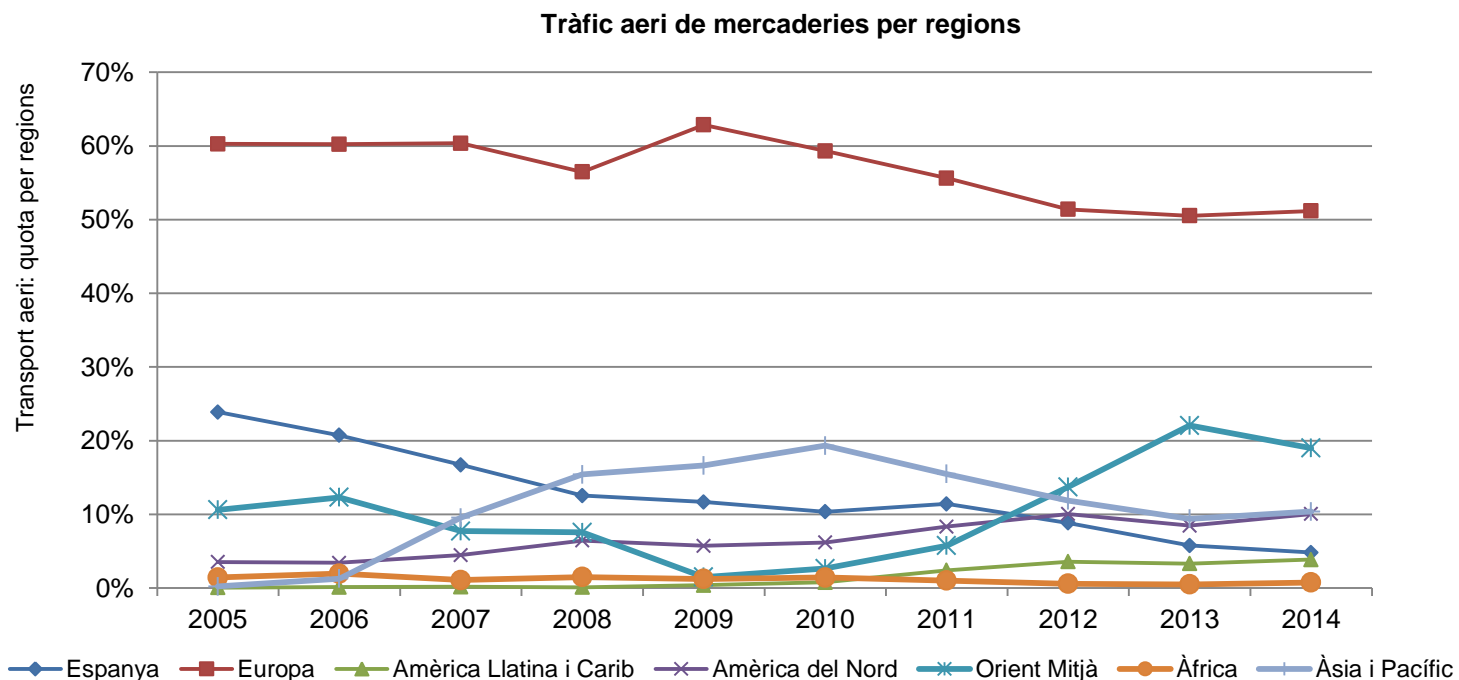
Entre gener-juny de 2015 l'aeroport de Barcelona presenta fort increment d'activitat

- Madrid: +4,7%
- Barcelona: +10,2%**
- Saragossa: -4,3%
- Total estatal: +3,1%

El mode aeri: Tràfic aeri de mercaderies per regions



El volum gestionat a l'aeroport del Prat es manté estable entre 2013 i 2014, amb un increment superior al 2%. En aquest període es posa de manifesta la consolidació del mercat d'Orient Mitjà i la recuperació dels intercanvis amb Europa (+1,3%).



Font: Elaboració pròpia (Departament d'estadística d'Aena)

Índex

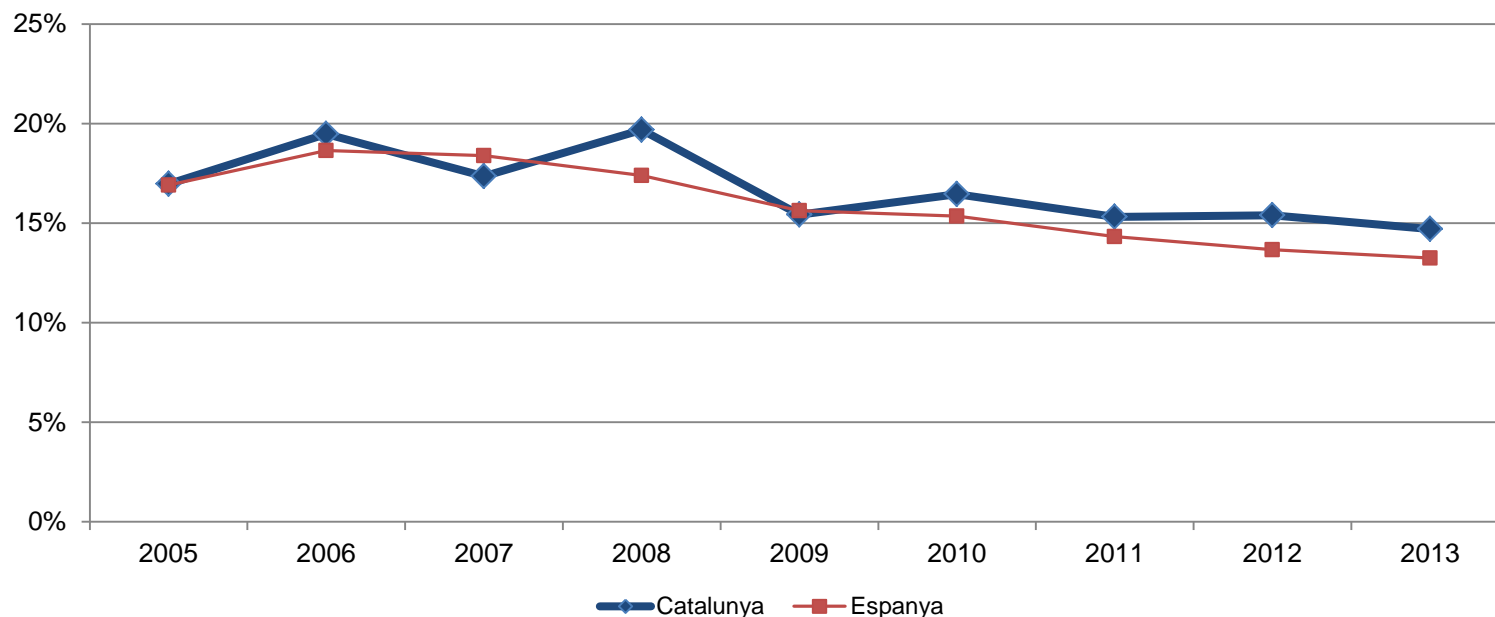
1. Introducció
2. Context socioeconòmic
3. Oferta i Demanda
4. Oferta Infraestructural
5. El mercat immològístic
6. Eficiència



Oferta infraestructural: Evolució de l'accidentalitat

La implicació de vehicles pesats en el total d'accidents amb víctimes s'ha reduït a Catalunya i al conjunt de l'Estat. L'accidentalitat en les carreteres catalanes amb la participació de vehicles pesants acumula un 27% de reducció en el període 2008-2013.

Implicació dels vehicles pesats en els accidents amb víctimes



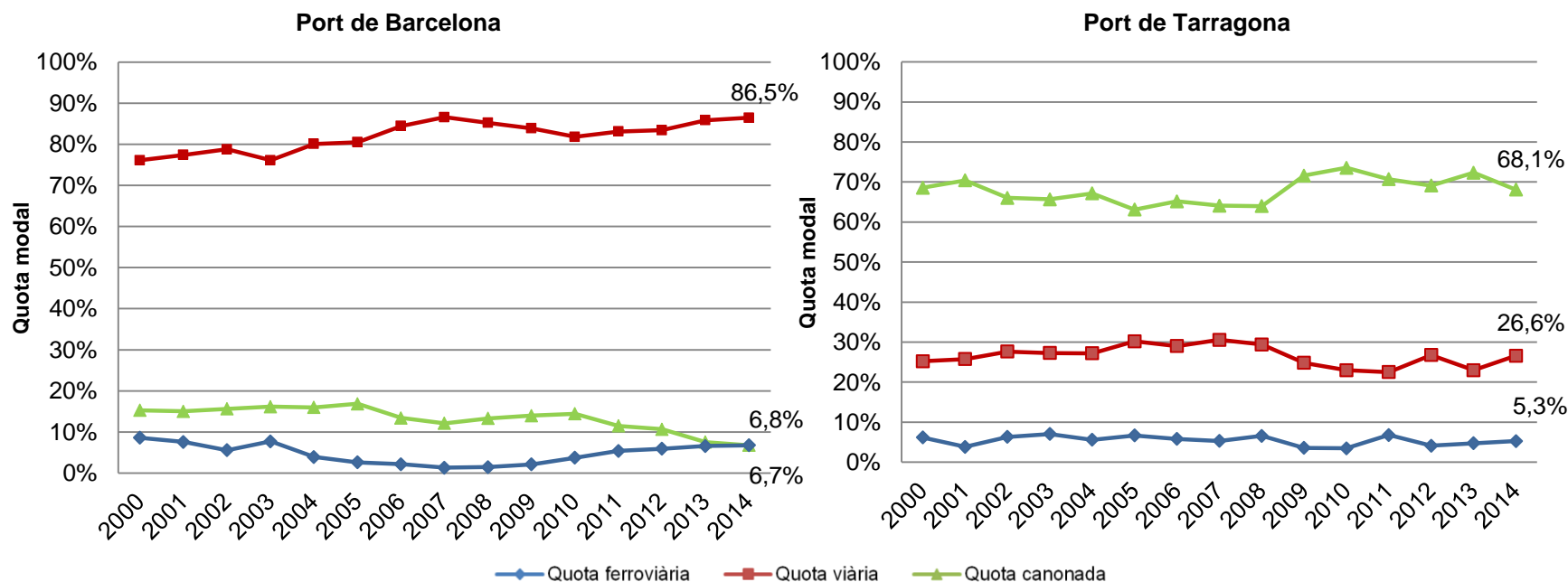
Font: Elaboració pròpia (Anuaris estadístics d'accidents de la DGT i de la Generalitat de Catalunya)



Oferta infraestructural: Quotes modals d'accés als Ports

La realitat observada durant el **2014** reafirma la tendència al **creixement** de la **quota ferroviària d'accés als ports de Barcelona i Tarragona**, amb un **augment del 2,6% i 12,0% respectivament**.

- En el **període 2007-2014** la **quota ferroviària d'accés al Port de Barcelona s'ha multiplicat per 5**, mentre que la corresponent al **Port de Tarragona s'ha mantingut estable**.



Font: Elaboració pròpia (Memòries Portuàries i Ports de l'Estat)

Índex

1. Introducció
2. Context socioeconòmic
3. Oferta i Demanda
4. Oferta Infraestructural
5. El mercat immològístic
6. Eficiència

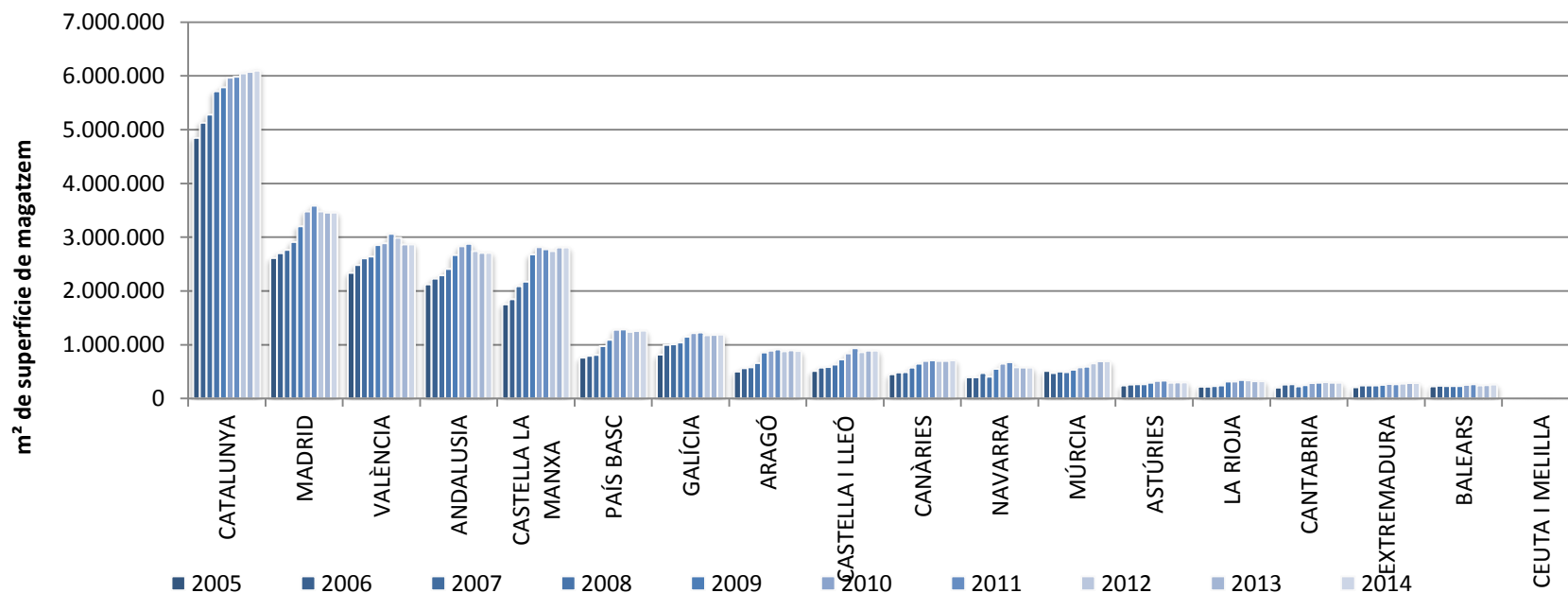
Mercat immològístic: dotació de sòl logístic



L'oferta de superfície de magatzem logístic suma a Espanya més de **25,6 milions de m²**.

- **Catalunya, amb més de 6 milions, continua liderant** aquesta oferta amb el **23,7% del total**.
- **El creixement del 0,4% de l'oferta a Catalunya entre 2013-2014** contrasta amb l'estancament a la resta de l'Espanya.

Superfície de magatzem logístic a l'Estat per comunitats autònomes



Font: Elaboració pròpia (Cens de magatzems i plataformes logístiques d'Alimarket)

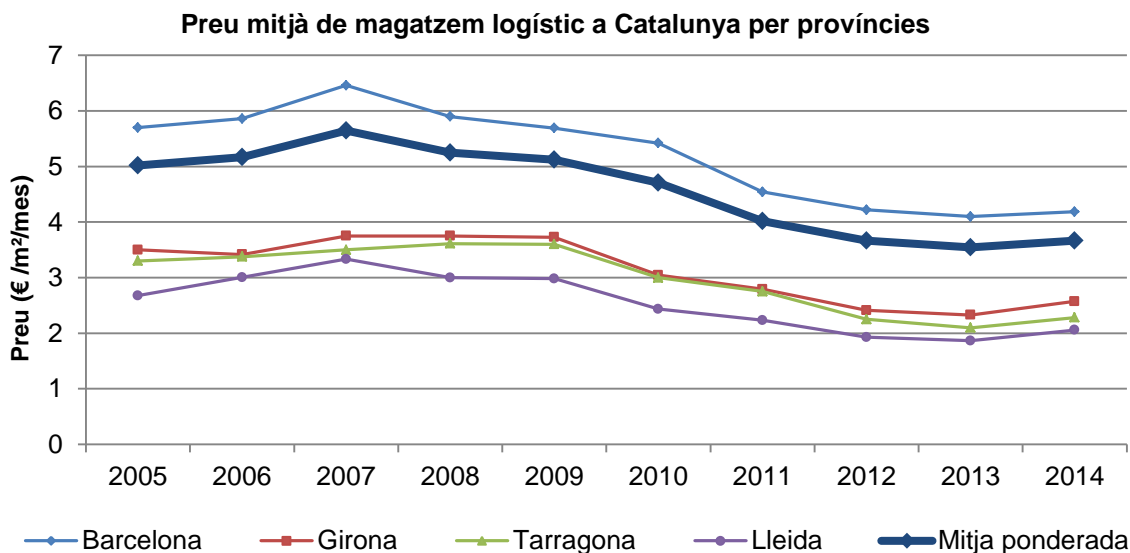
Mercat immològístic: preu del sòl logístic (I)



Catalunya

L'any 2014 s'estabilitza el descens del preu mitjà de lloguer de magatzem logístic. Amb un creixement del 3,4%, el valor mitjà es situa en 3,66€/m²/mes.

- Des de l'any 2007 el preu mitjà a Catalunya ha experimentat un descens acumulat superior al 35%.



**Dades avançades del
2015**

El primer quadrimestre de 2015 s'observa un augment moderat de les rendes i de la contractació.

Font: Aguirre Newman

Font: Elaboració pròpia (Dades de Atisreal, Richard Ellis, Jones Lang LaSalle, Aguirre Newman, BNP Paribas i King Sturge)

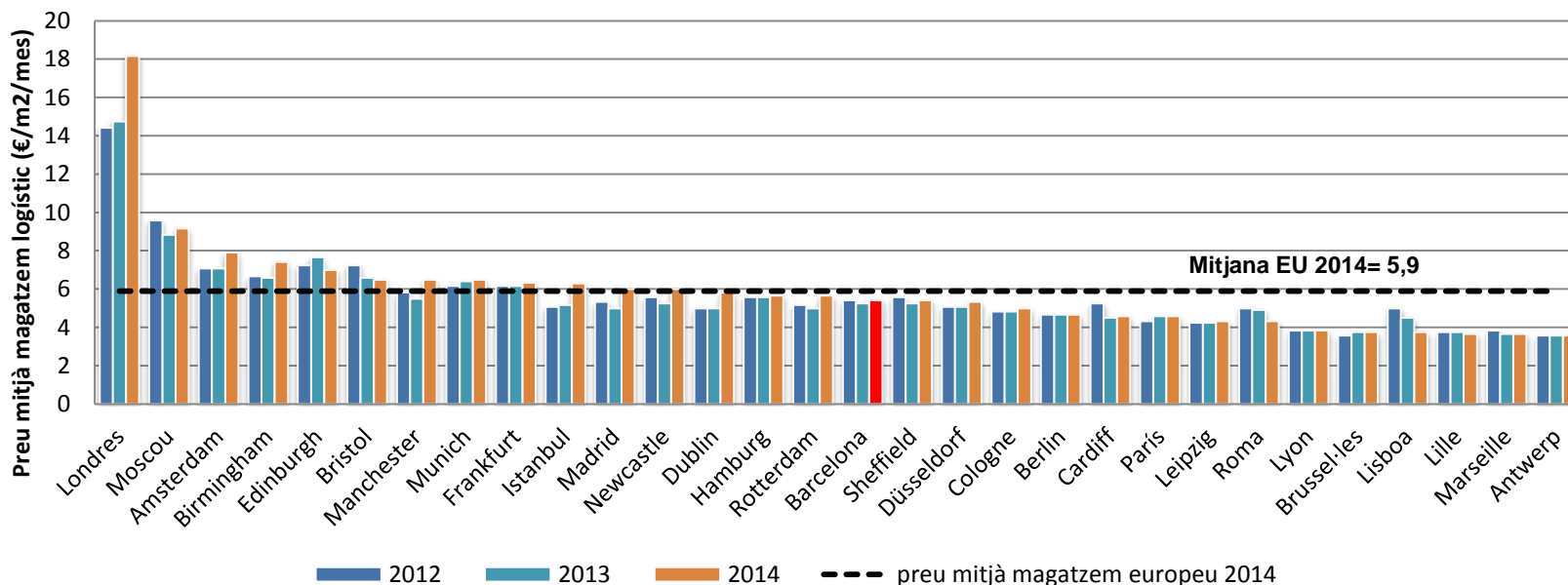
Mercat immològístic: preu del sòl logístic (II)



Europa

El preu mitjà de lloguer de sòl logístic a Barcelona (5,4 €/m²/mes) es situa molt proper a la mitjana europea.

Preu mitjà de lloguer de magatzem a zones *prime* de principals ciutats europees (2012-2014)



Font: Elaboració pròpia (Dades de BNP Paribas Estate (2012-2014))

Índex

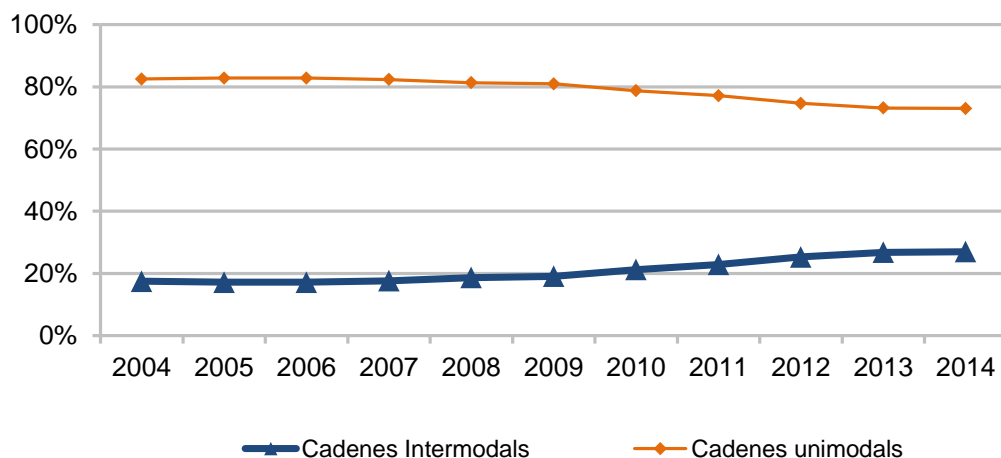
1. Introducció
2. Context socioeconòmic
3. Oferta i Demanda
4. Oferta Infraestructural
5. El mercat immològic
6. Eficiència

El sector logístic: Unimodalitat vs. Intermodalitat



Les **quotes intermodals** han tendit a **augmentar durant la crisi**. Durant l'últim període d'estudi (2013-2014) destaca l'**augment del pes de les cadenes intermodals** basades en les **combinacions marítim-carretera (+3,7%)** i **ferrocarril-marítim (+6,7%)**.

Quota del transport intermodal



- Les **cadenes intermodals** han guanyat **9 punts percentuals** de quota des de l'inici de la crisi.

Quotes %	2004	2006	2008	2010	2012	2013	2014
Unimodals	82,5	82,8	81,3	78,7	74,7	73,2	73,0
Intermodals	17,5	17,2	18,7	21,3	25,3	26,8	27,0

Font: Elaboració pròpia (Dades del Ministeri de Foment, Renfe, FGC, Ports de l'Estat, Aena)

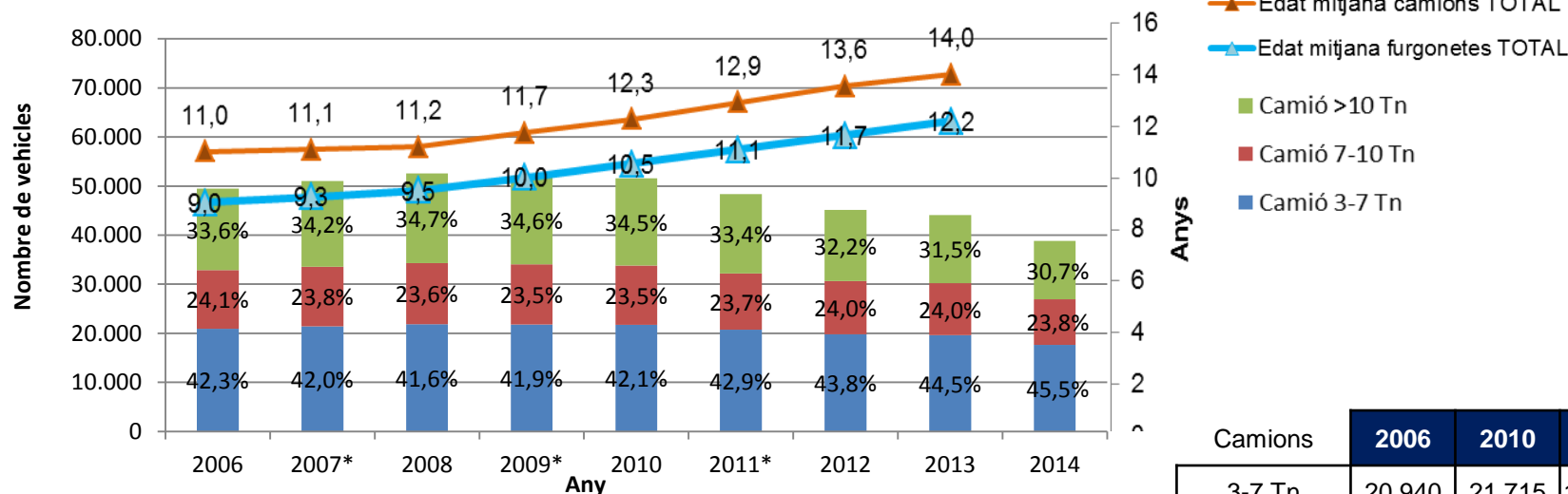
Nou

Distribució del parc de camions de Catalunya



En els darrers anys s'observa una **tendència a la baixa del parc de camions de Catalunya**, amb un **descens interanual del -5,9% entre els anys 2008 i 2014**. Alhora, aquest descens ve acompanyat d'un **major protagonisme dels vehicles amb una carga útil inferior a les 7 tones**, mentre els vehicles amb una **carga útil superior a les 10 tones perden quota**.

Parc de camions a Catalunya segons la seva carga



Font: Institut Cerdà (2015), a partir de les bases de dades de la Direcció General de trànsit (2006, 2008, 2010, 2012, 2013 i 2014).

*Observació: Interpolació lineal entre any precedent i any posterior

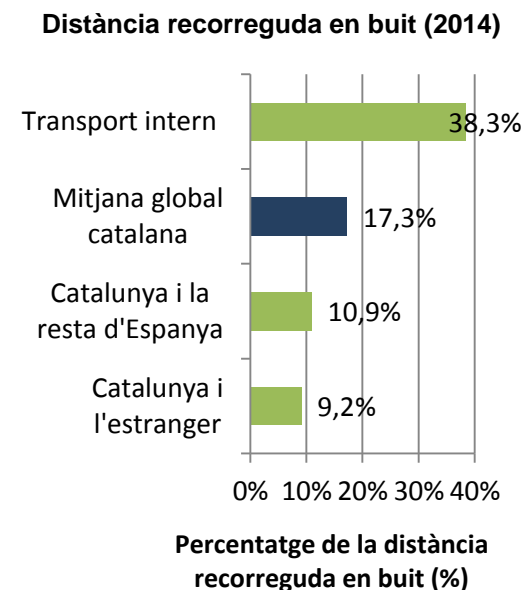
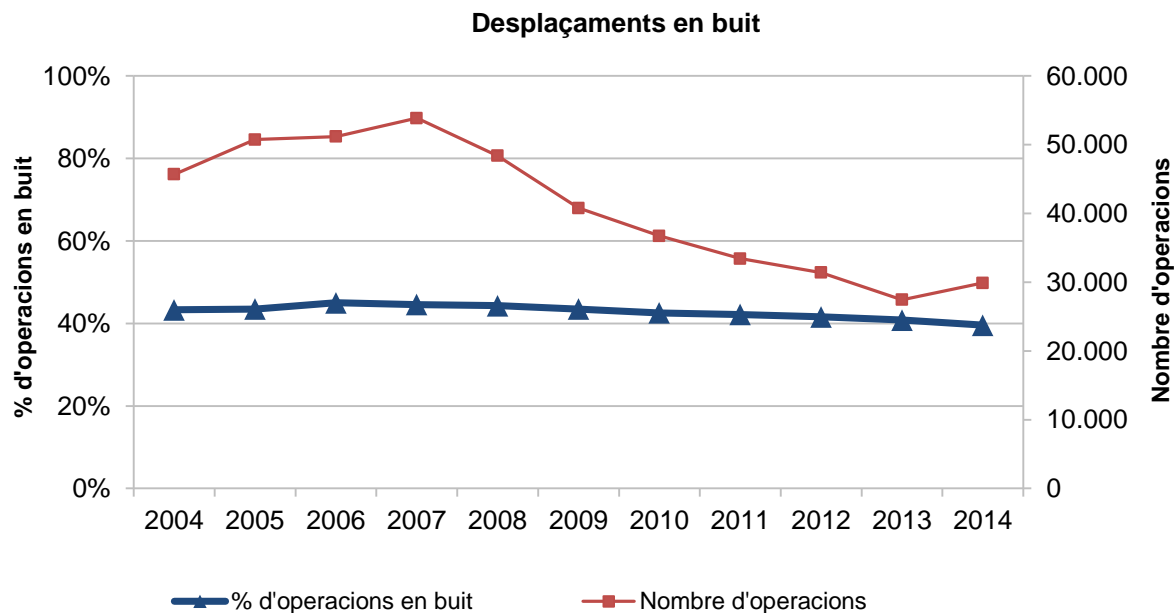
Camions	2006	2010	2014
3-7 Tn	20.940	21.715	17.667
7-10 Tn	11.912	12.096	9.240
>10 Tn	16.650	17.770	11.934



El sector logístic: Recorreguts en buit

Durant l'any 2014 el percentatge de **recorreguts en buit** ha experimentat un **decreixement anual del 3,0%**, situant-se per sota del 40%.

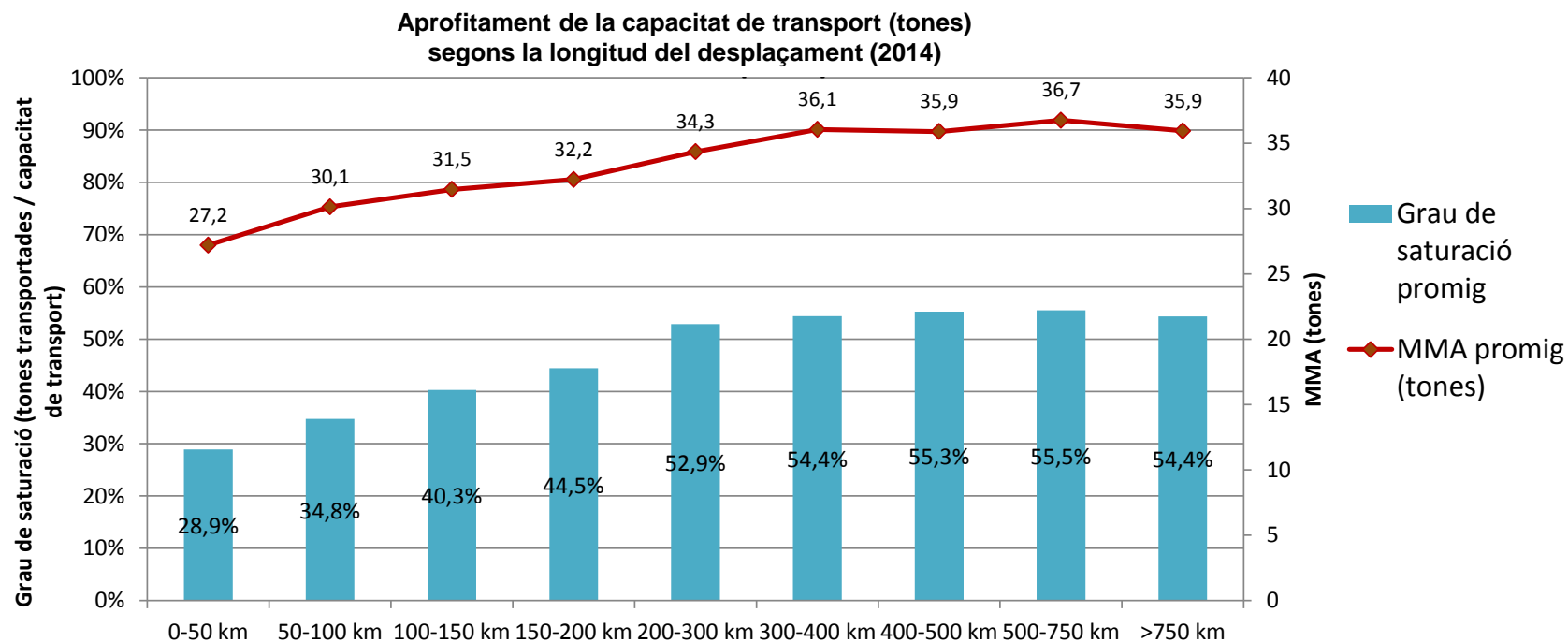
- Aquest rati és especialment rellevant en els **desplaçaments interns (44,7%)**.
- Per a **tràfics amb la resta de l'Estat i internacionals** es troba al voltant del **20%**.



Font: Elaboració pròpia (Dades de l'EPTMC)

Nou Aprofitament de la capacitat de transport viària

Analitzant el grau d'aprofitament de la capacitat de transport viària, es constata un augment del grau d'aprofitament a mesura que augmenta la distància dels desplaçaments.



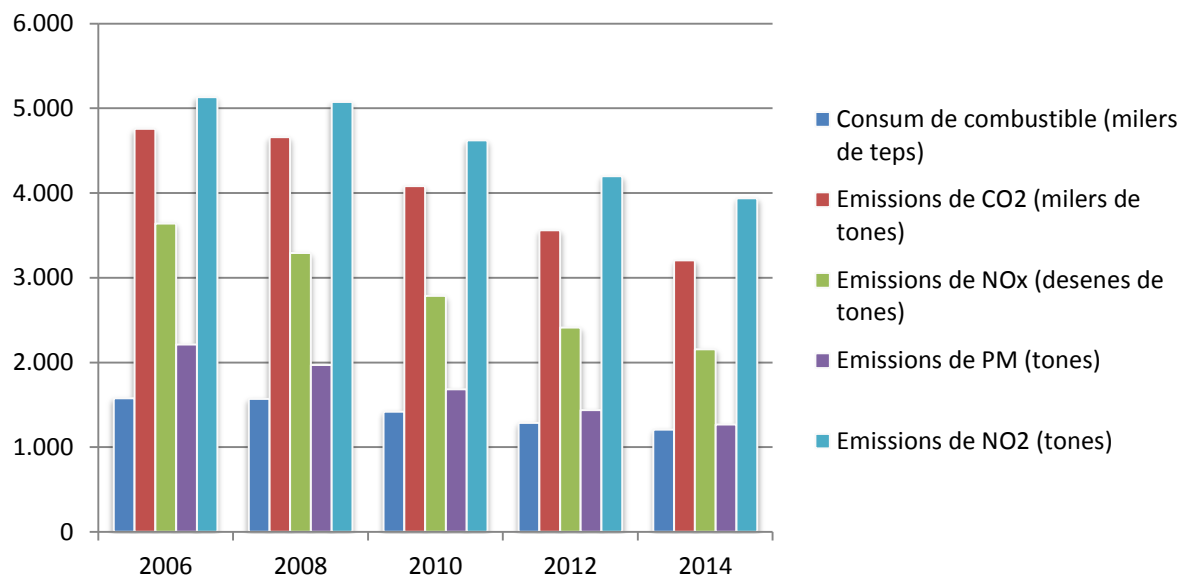
Font: Institut Cerdà (2015), a partir de l'Enquesta Permanent del Transport de Mercaderies per Carretera, versió ampliada (2014).

El sector logístic: Emissions del transport de mercaderies



El **consum** de **combustible** i **emissions** de **gasos** i **partícules** per part del transport de mercaderies viari han experimentat un **descens** en el període **2006-2014**, deguts principalment al **descens** de la **mobilitat** i a **millores tecnològiques** en els vehicles.

Consum i emissions del transport de mercaderies



Evolució 2006 - 2014

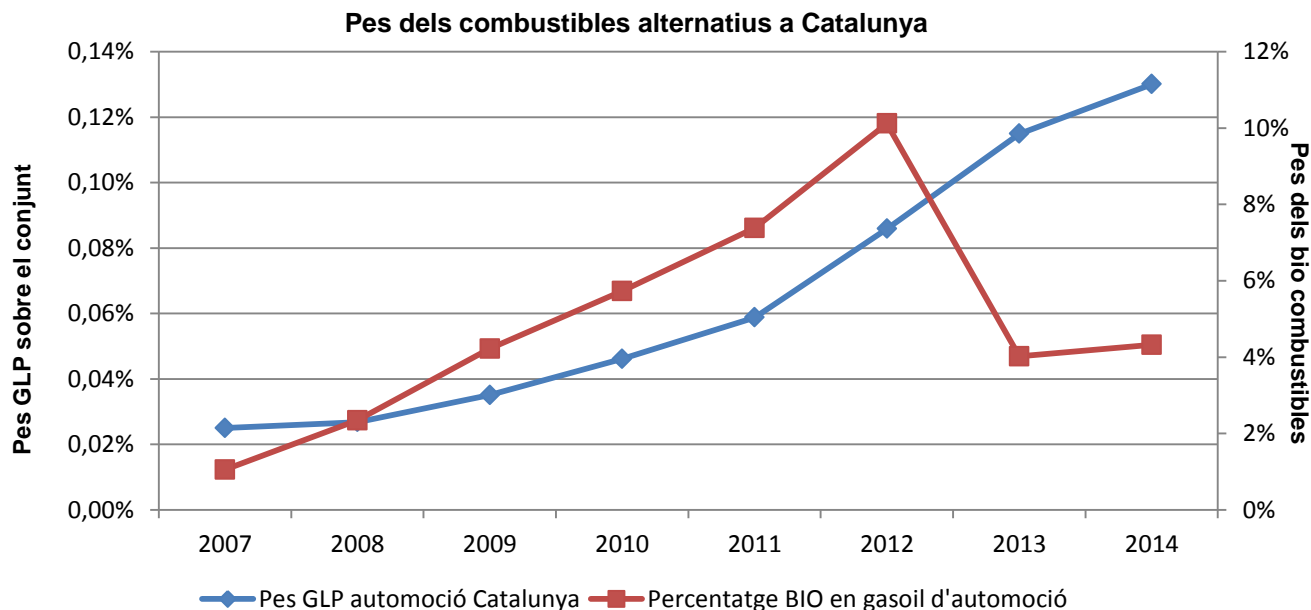
Consum	-23%
CO2	-33%
NOx	-41%
PM	-43%
NO2	-23%

Font: Elaboració pròpia (Dades de l'*Estudi de seguiment de l'evolució de la mobilitat i les emissions de gasos d'efecte hivernacle i contaminants a Catalunya per l'any 2012* (Institut Cerda), *Avaluació de l'efectivitat en la reducció dels consums energètics i les emissions en els escenaris prospectius i subàmbits de les mesures proposades en el Pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana* (Institut Cerda) i EPTMC) i estimació per l'any 2014.



El sector logístic: Pes dels combustibles alternatius

Tot i trobar-se encara en una fase incipient, en els darrers anys la **importància del GLP com a combustible d'automoció** ha crescut significativament, experimentant un **augment del 17% anual** entre **2005 i 2014**.



Evolució interanual del pes dels combustibles alternatius (2007-2014)

GLP	+27%
Biocombustibles	+22%

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades del CORES i l'ICAEN

Moltes gràcies!!



www.cimalsa.cat

