



L'Observatoire de la Logistique

Indicateurs de compétitivité du système
logistique catalan (10^{ème} édition)

+ Données avancées 2015

Juillet 2015





Index

1. Introduction

2. Contexte socio-économique

3. Offre et Demande

4. Offre d'Infrastructures

5. Le marché de l'immobilier logistique

6. Efficience

Introduction

L'Observatoire de la logistique est:

- Un outil pour l'évaluation continue des besoins des secteurs de l'économie liés aux systèmes d'infrastructures et aux services logistiques.
- Un point de rencontre pour les entreprises et les agents clés qui permet d'intégrer les besoins des secteurs de l'économie à la planification / gestion des infrastructures et des services.

Les Indicateurs de Compétitivité du Système Logistique ont pour objet de:

- Créer un cadre de référence stable dans le temps, basé sur des paramètres réels et sur une observation objective.
- Suivre les données les plus pertinentes du système logistique et analyser leur évolution, tout en vérifiant l'information avec des experts dans chacun des domaines spécifiques concernés.
- Transformer l'Observatoire en un service de référence pour la demande, c'est à dire en un outil qui apporte de l'information pour la planification et la gestion du système logistique.

Introduction

STRUCTURE DU DOCUMENT

Le travail se compose de **deux parties principales**:

- Corps du document: 36 indicateurs
- Annexe statistique: plus de 60 données statistiques complémentaires

Le **corps du document** est divisé en:

- 1.-** Contexte socio-économique
- 2.-** Offre d'Infrastructures
- 3.-** Offre et Demande
- 4.-** Le marché de l'immobilier logistique
- 5.-** Efficience
- 6.-** Tableau récapitulatif des indicateurs

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

Introduction

 **CIMALSA**
Centres logístics
de Catalunya

 Generalitat de Catalunya
Departament de Territori
i Sostenibilitat

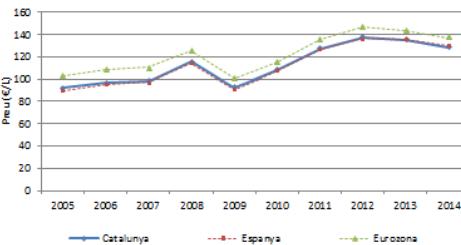
INDICADOR 17. PREU MITJÀ DEL GASOIL A LES GASOLINERES CATALANES

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	2005	2007	2009	2011	2013	2014	Δ 13-14	Δ Interanual
Preu del gasoil a Catalunya (€/L)	91,9	98,3	92,5	127,3	135,2	128,9	-4,7%	3,8%



Dades complementaries	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%

59

Indicadors de competitivitat del sistema Logística Catalana

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 disminuit 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 céntims per sobre que a Catalunya, mentre que a l'Eurozona el preu és 8,4 céntims d'euro superior. No obstant, la diferència de preus entre Catalunya i l'Eurozona ha disminuit 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 \(Ministerio de Industria, Comercio y Turismo\).](#)

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

- [I.11.- Composició del preu mitjà del litre de gasoil](#)



Introduction

PROCESSUS D'OBTENTION DE L'INFORMATION:

Plus de 30 sources d'information utilisées

- Orientées à l'analyse du contexte économique:
 - Institut Catalan de Statistique
 - Institut National de Statistique
 - Eurostat
 - ...
- Pour l'obtention de données sectorielles spécifiques:
 - Sondage permanent sur le transport routier de marchandises (Ministère Espagnol des Travaux Publics).
 - Bases de données concernant la circulation de marchandises: RENFE, ADIF et FGC.
 - Mémoires statistiques des Ports.
 - Données statistiques d'Aena et de Clasa.
 - Données de Trafic Journalier Moyen (Service catalan de trafic).
 - Recensement d'entrepôts et de plateformes logistiques (Alimarket)
 - ...
- Les principaux résultats sont soumis à une évaluation par des experts dans les différents domaines de spécialisation du secteur.

SECTEUR PUBLIC



SECTEUR PRIVÉ



Introduction: NOUVEAUTÉS DE L'OBSERVATOIRE POUR L'ÉDITION 2015

OBJECTIFS

-  Continuer de progresser dans l'étude, l'évaluation et la définition de nouveaux indicateurs, et réorienter certains d'entre eux si nécessaire pour fournir une photo globale du système logistique catalan.
-  Accélérer la publication des indicateurs afin d'améliorer le service offert par l'Observatoire.

NOUVELLES LIGNES D'ÉTUDE

-  Nombre d'entreprises logistiques actives.
-  Pourcentage de la distance du transport routier parcourue à vide.
-  Taxes portuaires.
-  Transport ferroviaire Trans-Pyrénéen.
-  Part de marché du transport terrestre.
-  Découplage du prix du baril de Brent avec le prix de vente du carburant routier.

+ DONNÉES AVANCÉES 2015



Index

1. Introduction

2. Contexte socio-économique

3. Offre et Demande

4. Offre d'Infrastructures

5. Le marché de l'immobilier logistique

6. Efficience

Contexte socio-économique: CONCLUSIONS



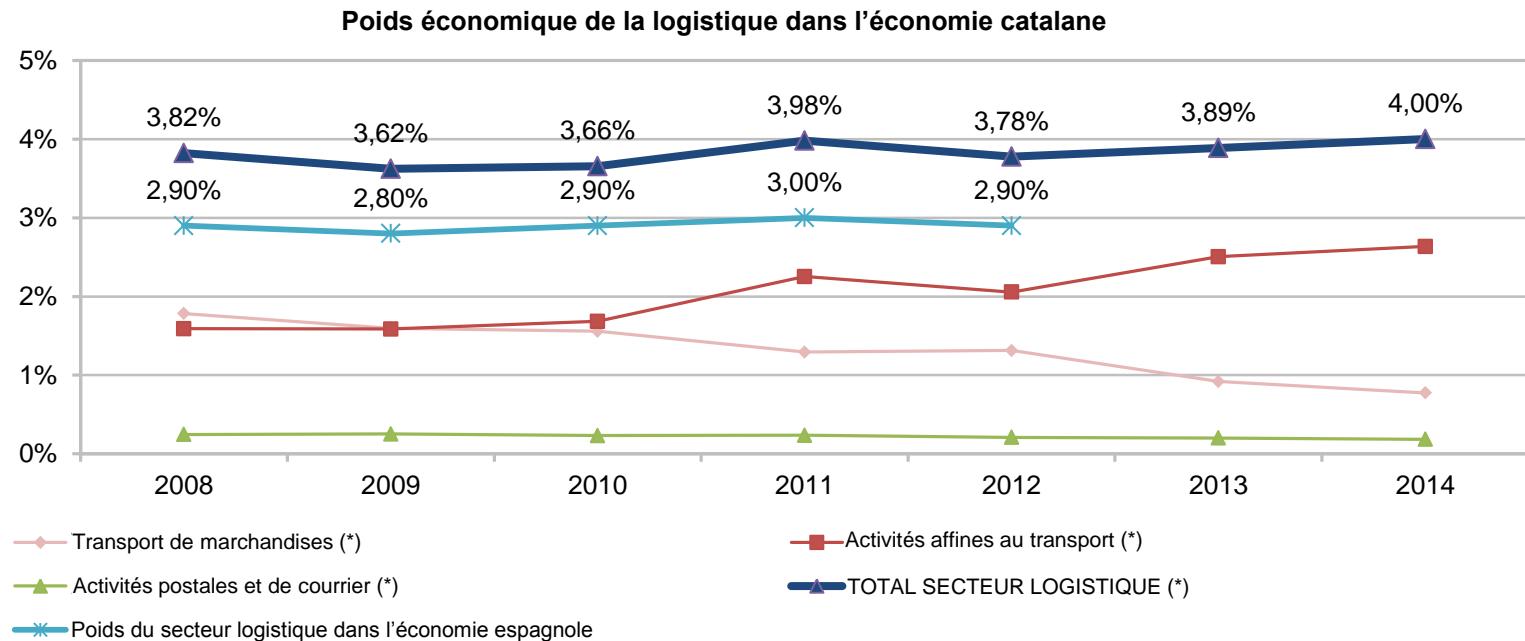
- Poursuivant la tendance à la hausse des quatre dernières années, malgré la réduction de la portée économique du transport de marchandises, **le poids économique de la logistique sur l'ensemble de l'économie est supérieur à 4%**. Le poids économique de la logistique dans l'État dans son ensemble se situe presque un point en-dessous de la valeur de la Catalogne sur l'ensemble de la série.
- Lors de l'année 2014, le nombre d'**employés du secteur logistique** et le nombre d'**entreprises actives** ont diminué de 1,9% et 4,5% respectivement par rapport à l'année précédente.
- Au cours de l'année 2014, **la reprise de la demande interne a contribué au changement** de tendance de la balance commerciale catalane. Ainsi, en 2014, la valeur économique des importations a augmenté de 7% alors que celles des exportations s'est accrue de 2,1%.
- Au cours de la période 2009-2014, on peut observer que la valeur économique des exportations catalanes vers le **reste du monde a augmenté de 45,2%**. En revanche, sur cette même période, la valeur des **sorties vers le reste de l'État a diminué de 18,3%**.



Contexte socio-économique: Poids économique

Poursuivant la tendance à la hausse des quatre dernières années, le poids économique de la logistique dans le poids global de l'économie est supérieur à 4%.

- Le poids du secteur logistique dans l'économie espagnole se situe aux alentours de 3%.

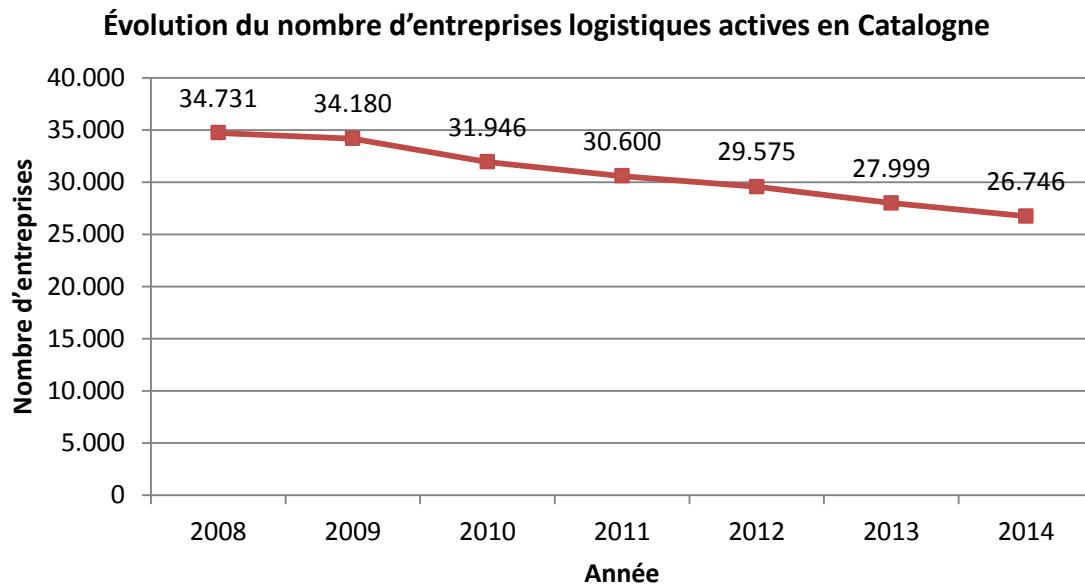


Nouveau

Évolution du nombre d'entreprises logistiques actives



Le nombre d'entreprises logistiques actives en Catalogne a souffert une baisse de **-4,3%** interannuelle sur la période 2008-2014.



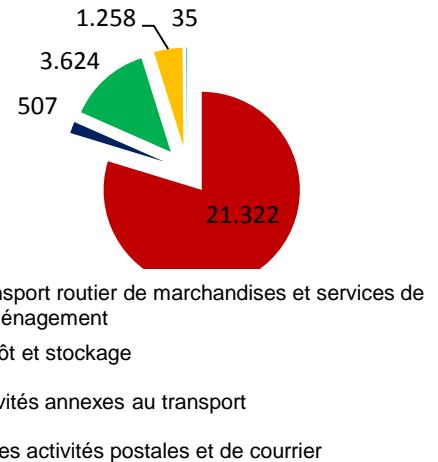
Source: Institut Cerdà (2015), à partir de l'Institut National de Statistique (2015).

Catégories CNAE:

- 492 Transport ferroviaire de marchandises
- 494 Transport routier de marchandises et Services de déménagement
- 495 Transport par canalisation
- 502 Transport maritime de marchandises

- 504 Transport de marchandises par voies de navigation intérieures
- 512 Transport aérien de marchandises et transport spatial
- 521 Dépôt et stockage
- 522 Activités annexes au transport
- 531 Activités postales soumises à l'obligation du service universel
- 532 Autres activités postales et de courrier

Distribution des entreprises logistiques en Catalogne (2014)

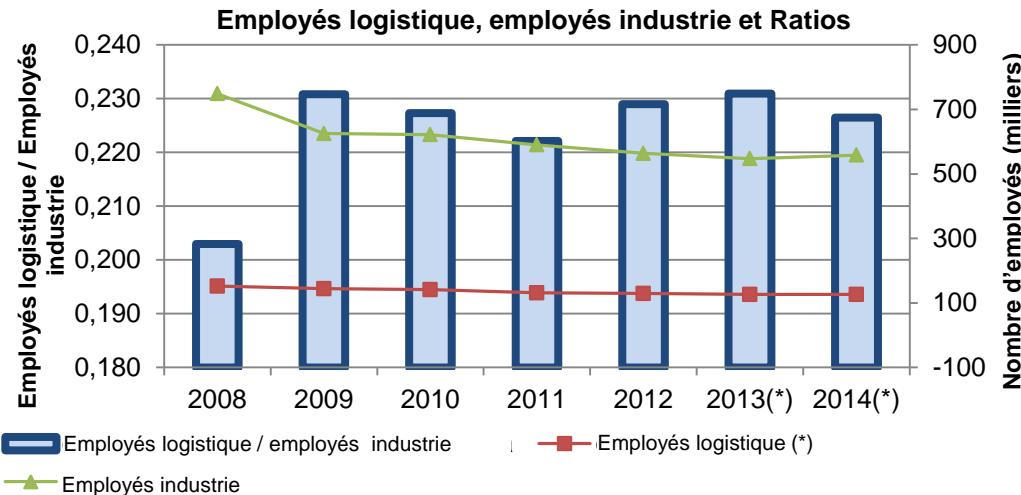




Contexte socio-économique: Crédit d'emplois

La relation entre les employés du secteur logistique et les employés du secteur industriel reste stable au cours de la période 2009-2014.

- En 2014, le **nombre d'employés** dans le **secteur logistique** a diminué de **1,9%** par rapport à l'année 2013.
- Cependant, le **nombre de chômeurs** dans le secteur du transport et de l'entreposage a **aussi diminué de 10,4%**.
- La **diminution du chômage** dans le **secteur du transport et de l'entreposage** (-10,4% sur la période 2013-2014) représente une **diminution supérieure à la moyenne catalane** sur la même période (-6,9%).



Source: Idescat, à partir des données du sondage sur la population active de l'INE (Institut National de Statistique).

*Pour la période 2012-2013, la désagrégation du sous-secteur de la logistique a été obtenue à partir d'une estimation des données d'occupation du secteur tertiaire

Données avancées 2015
 Au cours du 1er trimestre de l'année **2015**, le **nombre d'employés** dans le secteur du transport et de l'entreposage a **augmenté de 2,7%** par rapport au premier trimestre de l'année **2014**.

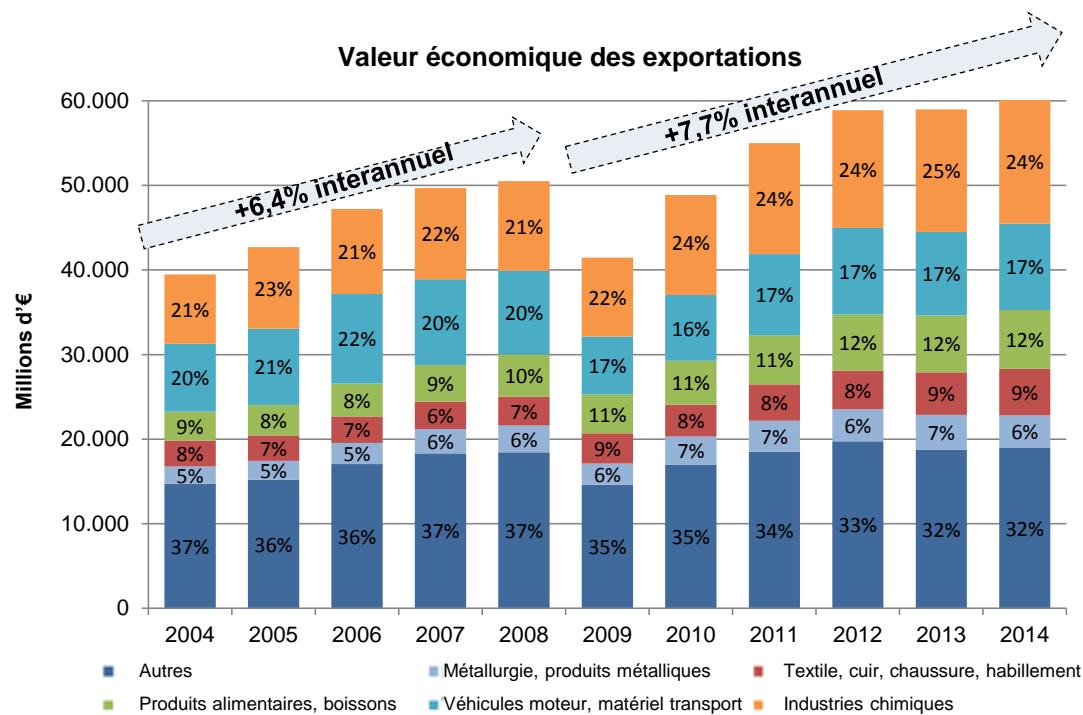
Source: Observatoire Entreprise et Occupation



Contexte socio-économique: Valeur économique des exportations (I)

Malgré la forte baisse en 2009 (18% par rapport à l'année 2008), la croissance interannuelle de la valeur économique des exportations au cours de la période 2004-2014 a été de 4%.

- Après une légère stagnation en 2013 (hausse de 0,3%), on constate au cours de l'année 2014 une reprise des exportations supérieure à 2%.



Données avancées 2015

Les données correspondant au premier quadrimestre de l'année 2015 montrent un début positif de l'année, avec une croissance accumulée de 5,9%.

Source: Idescat

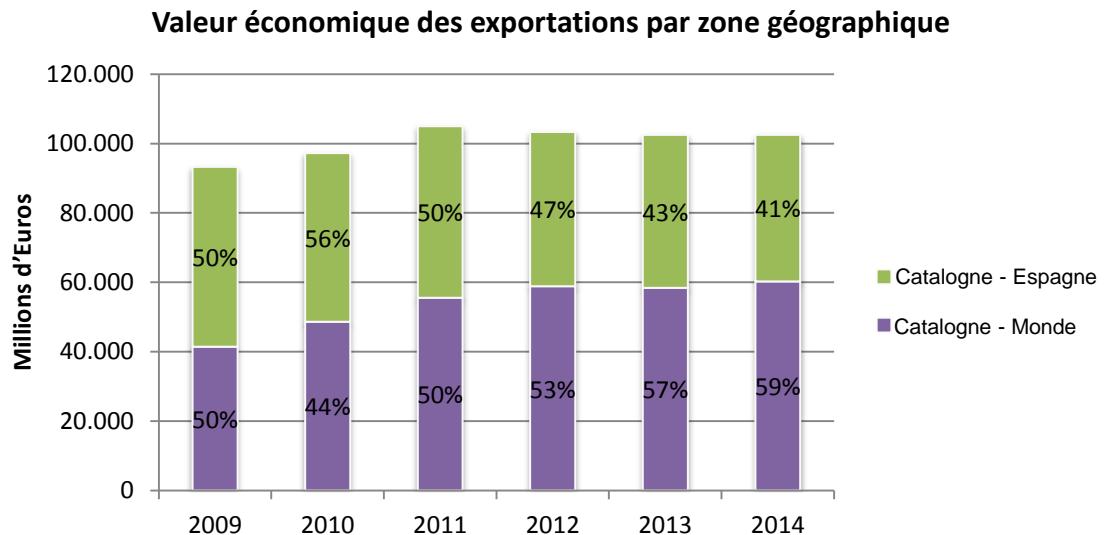
Source: Élaboration propre à partir des données de l'IDESCAT.



Contexte socio-économique: Valeur économique des exportations (II)

Internationalisation des échanges commerciaux

Lors de la période 2009-2014, on observe que la **valeur économique des exportations catalanes** vers le **reste du monde** a augmenté de 45,2%. Cependant, au cours de cette même période, la valeur des sorties vers le **reste de l'État** a diminué de 18,3%.



Valeur économique des exportations. Évolution accumulée 2009 - 2014	
Catalogne - Reste de l'État	-18,3%
Catalogne - Reste du Monde	+45,2%

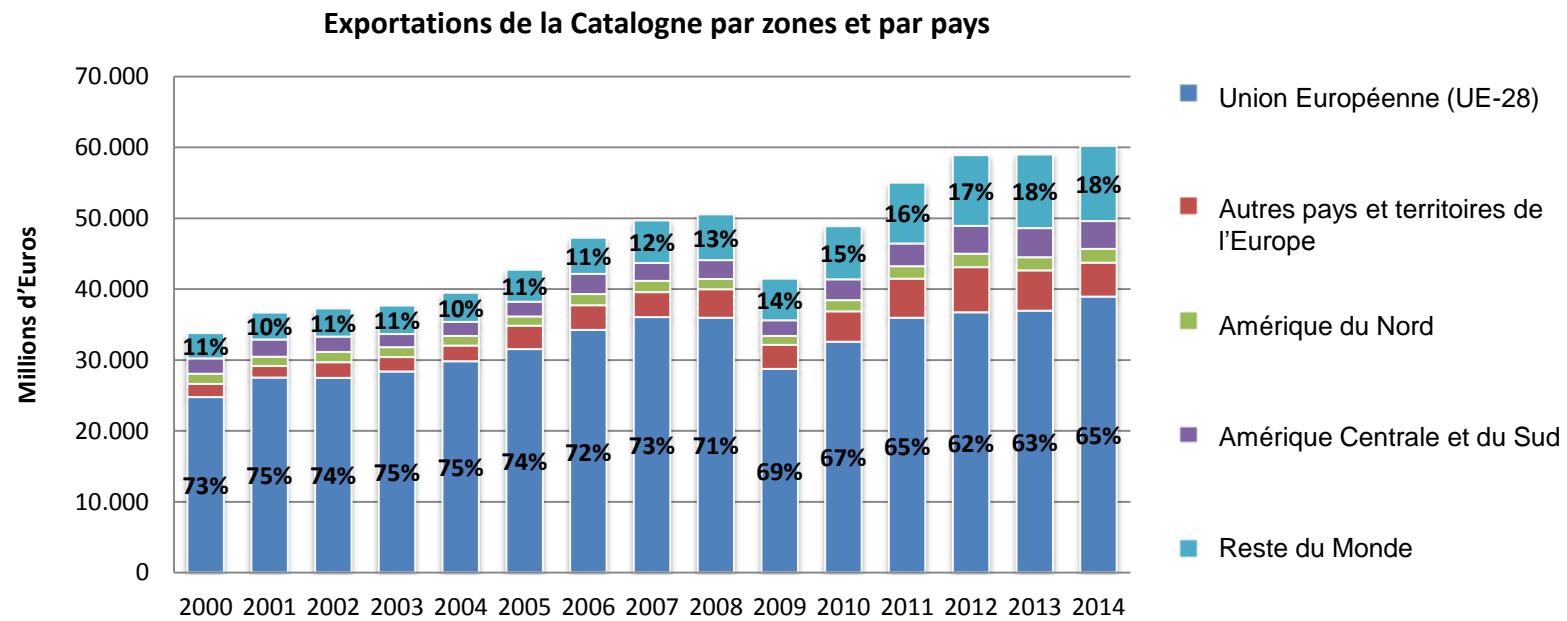
Source: Élaboration propre (données du *Rapport Trimestriel sur le commerce interrégional en Espagne*, CEPREDE)



Contexte socio-économique: Valeur économique des exportations (III)

Destination des exportations

L'Union Européenne continue de concentrer la plupart des exportations catalanes. Cependant, au cours des dernières années, l'UE a cédé une part à d'autres pays du monde.



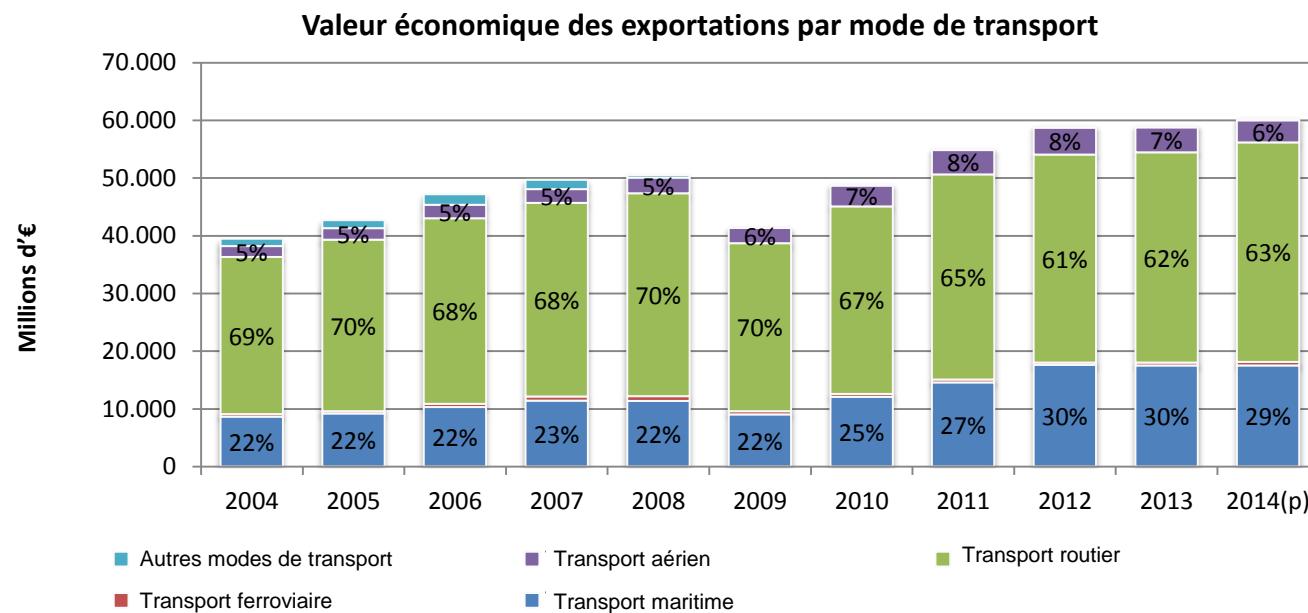
Source: Élaboration propre à partir des données de l'Institut Catalan de Statistique.



Contexte socio-économique: Valeur économique des exportations (IV)

Exportations par mode de transport

On ne constate aucun changement significatif dans le comportement modal exprimé en valeur économique. Le **transport routier concentre plus de 60%** de la valeur économique des **exportations catalanes** et le **transport maritime consolide son importance**.



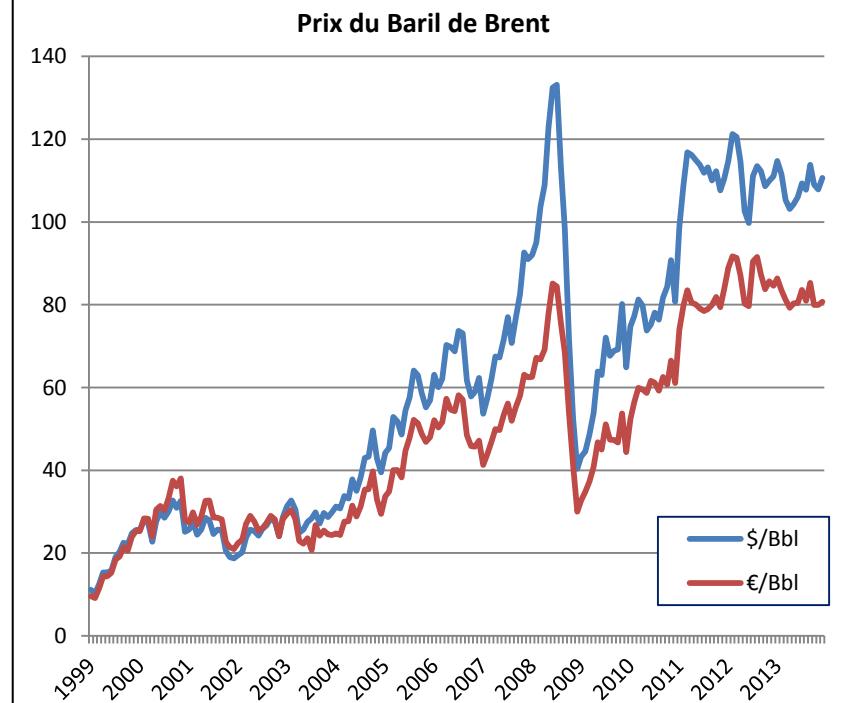
Source: Élaboration propre à partir des données de l'Institut Catalan de Statistique.

Contexte socio-économique: Annexe statistique



I. CONTEXTO SOCIOECONÓMICO

- I.1) Evolución de la población en Cataluña.
- I.2) Evolución del PIB de Cataluña a precios corrientes por sectores.
- I.3) Evolución del PIB de Cataluña a precios constantes (base 2008)
- I.4) Evolución del PIB de España a precios constantes (base 2008).
- 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 al 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) Importaciones y exportaciones de Cataluña por sectores
- I.11) Balanza comercial de Cataluña.
- I.12) Balanza comercial de España
- I.13) Evolución del precio del barril de Brent.





Index

1. Introduction

2. Contexte socio-économique

3. Offre et Demande

4. Offre d'Infrastructures

5. Le marché de l'immobilier logistique

6. Efficience

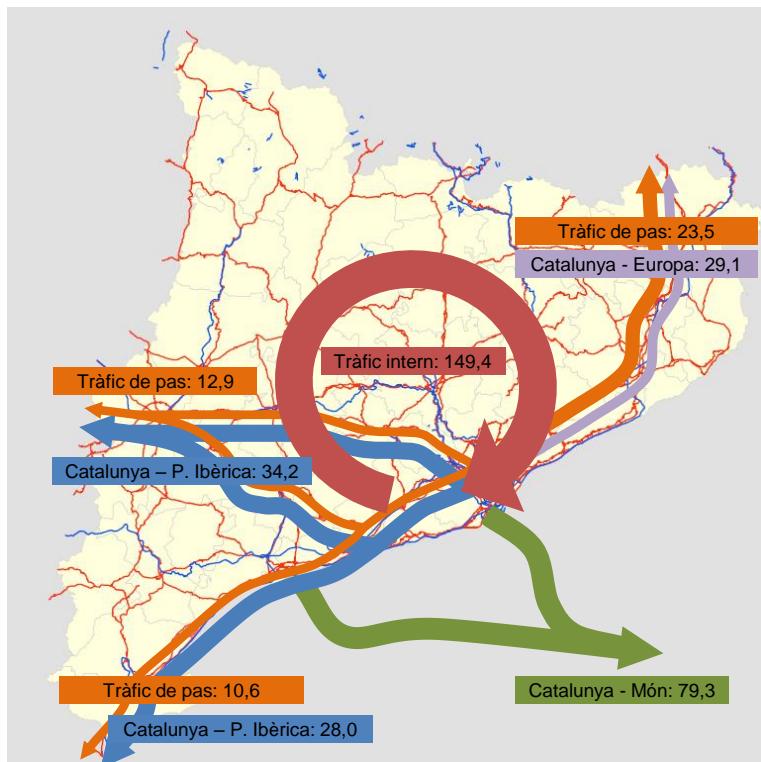
Offre et Demande : CONCLUSIONS



- Lors de l'année 2014, **le système logistique catalan a géré 343 millions de tonnes, soit 7,5% de plus** que l'année précédente, ce qui marque un point d'infexion sur la **tendance décroissante des 6 dernières années**.
- Alors qu'au cours de la période 2007-2013 l'activité routière a souffert une décroissance accumulée de 47%, **les chiffres de 2014 montrent une reprise de l'activité**, avec une hausse de 6,3% par rapport à 2013. Cette augmentation est due à la **demande interne et au transport international**.
- Au cours du dernier exercice biennal analysé, le **poids du carburant dans les coûts des transporteurs** en Catalogne a **baissé de 5,5%**.
- Le nombre total de **tonnes transportées** par le mode ferroviaire a augmenté de **4,9% lors de la période 2013-2014**, atteignant une **participation de 5,9% (en tn-km)** dans les chaînes logistiques terrestres. En outre, il y a eu une consolidation de l'importance du **transport intermodal terrestre au cours des dernières années**.
- **Le transport maritime de marchandises a augmenté de 12,1%.** De plus, le rôle exportateur des Ports Catalans en termes de trafic conteneurisé s'est vu renforcé.
- Au cours du dernier exercice analysé, le **volume de marchandises** transporté par le système aéroportuaire catalan a subi une **augmentation de plus de 2%**. On soulignera en particulier l'augmentation du volume de marchandises géré par l'**Aéroport du Prat** vers l'**Amérique du Nord, l'Asie et le Pacifique**.

Offre et Demande: Volume global transporté (I)

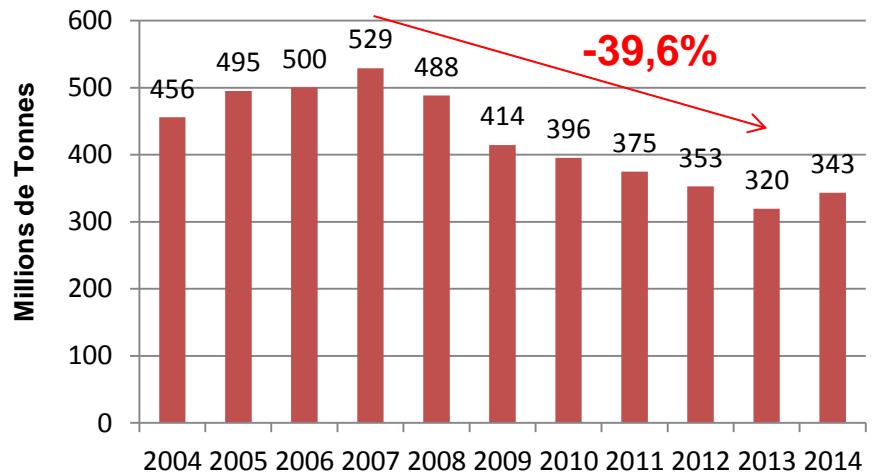
Après 6 années de baisse continue qui ont **supposé une diminution de l'activité de 40%**, on observe en 2014, avec une **croissance de + 7,5%** par rapport à l'année 2013, un changement de tendance dans l'évolution du volume global transporté.



Volume de marchandises:

- Année 2013: 319,6 Millions de Tonnes
- Année 2014: 343,5 Millions de Tonnes

Volume géré par le système logistique (en Millions de Tonnes)



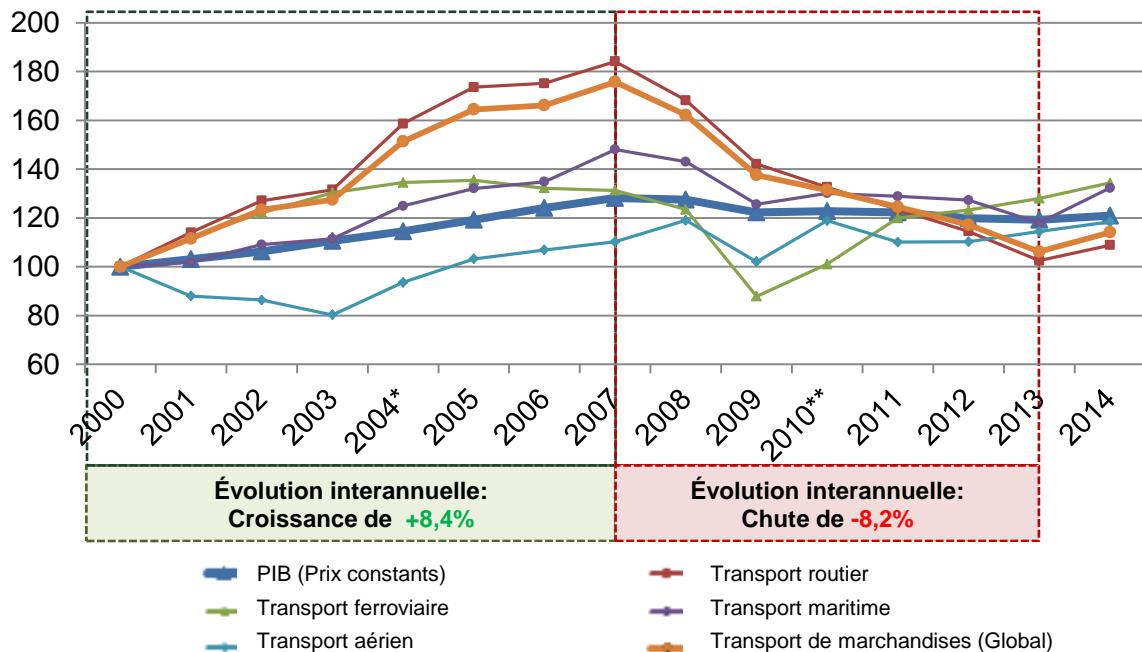
Source: Élaboration propre (Données du Ministère Espagnol des Travaux Publics, Renfe, FGC, opérateurs ferroviaires privés, Ports de l'État, Aena) (Millions de Tonnes)

Offre et Demande: Volume global transporté (II)



Au cours des dernières années, l'analyse du volume de marchandises transporté par rapport au PIB de la Catalogne indique deux tendances clairement différenciées.

Évolution du PIB et du transport de marchandises par mode en Catalogne



Source: Élaboration propre (Données du Ministère Espagnol des Travaux Publics, Renfe, FGC, opérateurs ferroviaires privés, Ports de l'État, Idescat). *À partir de 2004, le trafic routier de passage est inclus. **À partir de 2010, les opérateurs ferroviaires privés sont inclus. Les données de Comsa des années 2010-2011 demeurent pendantes.

Évolution Tonnes transportées 2013 - 2014

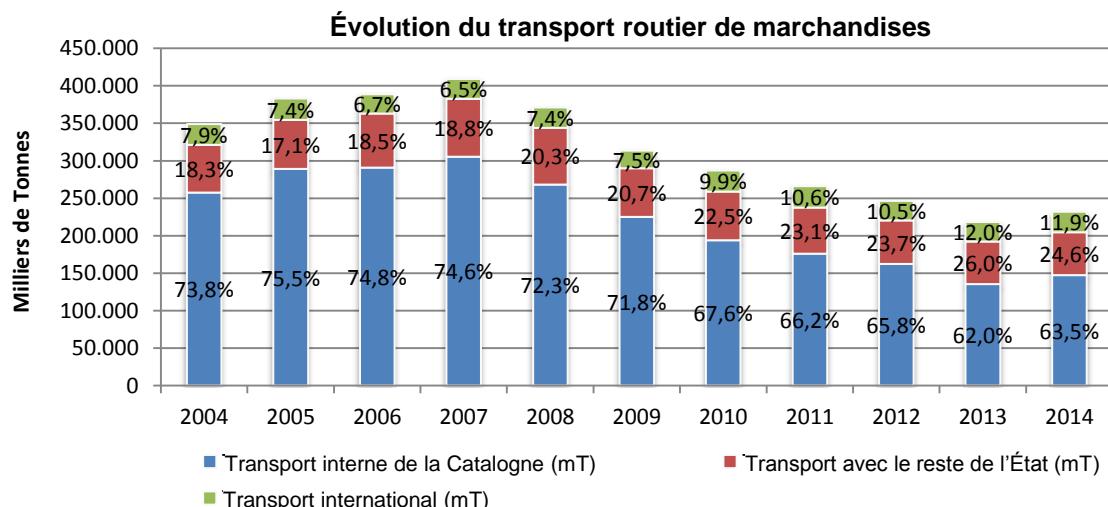
PIB (prix constants)	+1,5%
Routier	+6,3%
Ferroviaire	+4,9%
Maritime	+12,1%
Aérien	+3,4%
TOTAL	+7,5%

Le mode routier: Typologie des flux



Après 6 années de décroissance continue, les chiffres de 2014 montrent une **reprise de l'activité du transport routier (+ 6,3%)** menée par la croissance de la demande interne.

- **Les flux internes augmentent de 9,0%** lors du dernier exercice biennal analysé.
- **Les échanges avec le reste de l'Espagne augmentent de 0,5%** en chiffres absolus entre 2013 et 2014, mais leur part par rapport au total diminue de 26,0% à 24,6%.
- **Les connexions internationales augmentent de 5,2% en termes absolus et maintiennent leur poids en chiffres relatifs** par rapport à l'année 2013.



Source: Élaboration propre (Données du Ministère Espagnol des Travaux Publics)

Données avancées 2015
 Avec une **augmentation de 9,9%**, le premier trimestre de l'année 2015 enregistre la **plus grande croissance trimestrielle depuis 2007**

Source: EPTMC

Le mode routier: Opérations par secteur productif



L'année 2014 marque un **changement de tendance** sur le nombre annuel d'opérations de transport effectuées.

- La **baisse prononcée des opérations de transport entre 2007 et 2013** a principalement été causée par la diminution de l'activité liée au **secteur de la construction** (-78% accumulé).
- Cependant, l'année 2014 a été la première année au cours de laquelle le **secteur de la construction inverse la tendance à la baisse du nombre d'opérations**, avec une **hausse de 7,4% par rapport à l'année 2013**.



Source: Élaboration propre (Données du Ministère Espagnol des Travaux Publics)

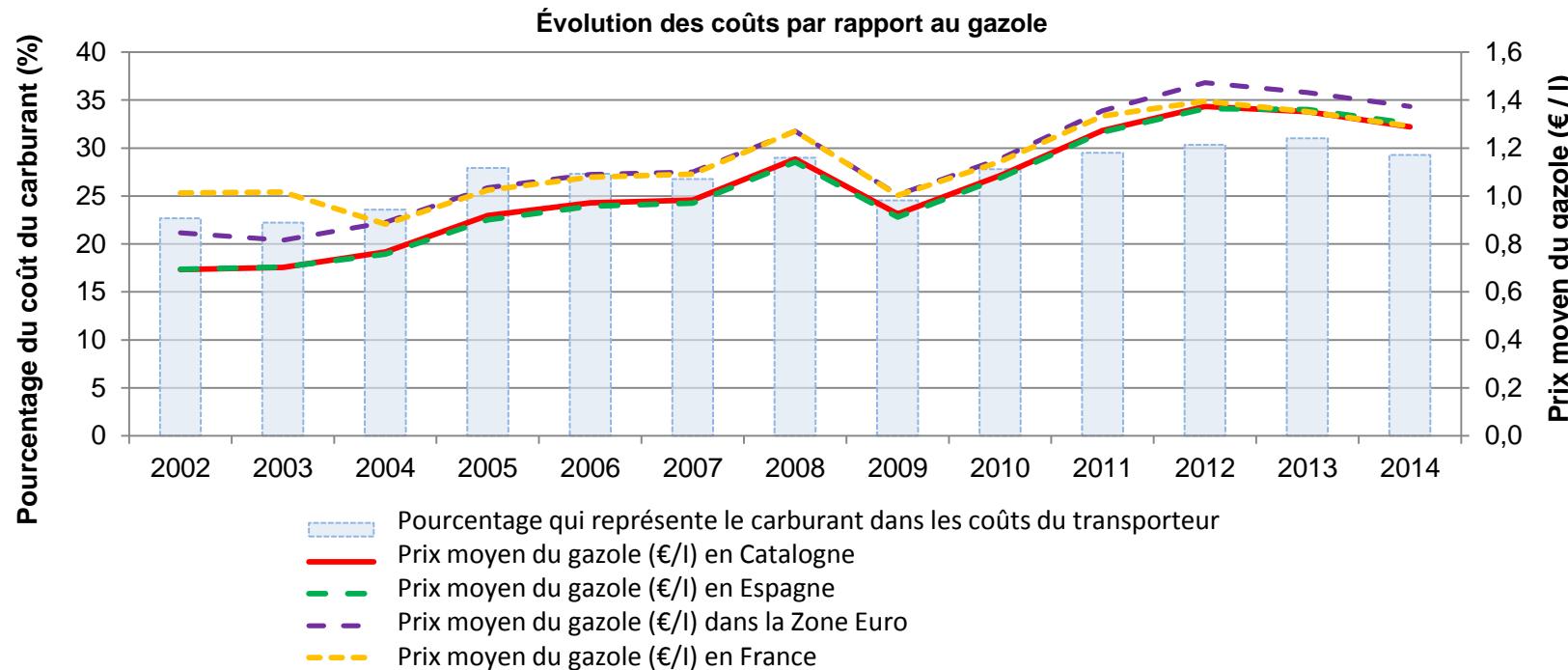
Nombre d'opérations (Évolution 2013-2014)	
Machines, véhicules et objets manufacturés	+19,3%
Produits chimiques	-11,4%
Engrais	+52,6%
Minéraux et matériaux de construction	+7,4%
Produits métallurgiques	-6,6%
Minéraux et résidus de fonderie	-1,5%
Produits pétroliers	-4,1%
Combustibles minéraux solides	-35,7%
Produits alimentaires fourrages	+18,4%
Produits agricoles et animaux vivants	+9,4%

Le mode routier: Évolution des coûts par rapport au gazole



Au cours de la dernière année analysée, le poids du carburant dans les coûts des transporteurs en Catalogne a expérimenté une baisse de 5,5% par rapport à l'année 2013.

- En 2014, dans la Zone Euro, le coût par litre est 8 centimes d'euro plus cher qu'en Catalogne.
- L'analyse historique comparative avec la France montre une diminution progressive de la divergence dans le prix du gazole.



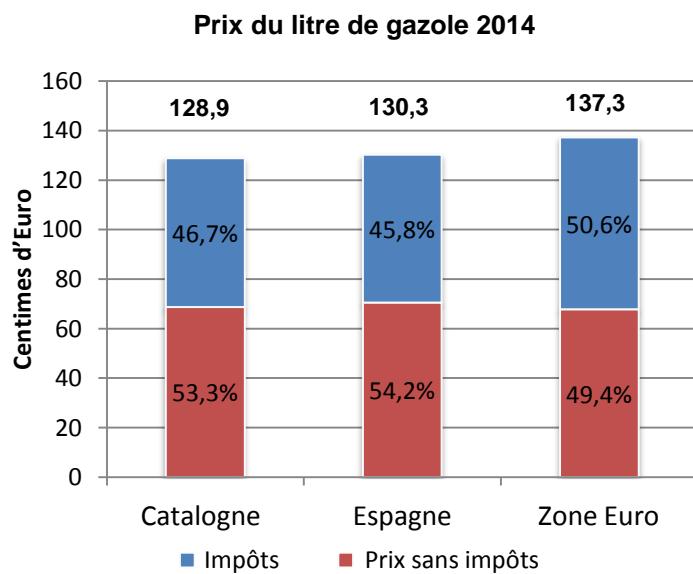
Source: Élaboration propre (Données du Ministère de l'Industrie, de l'Énergie et du Tourisme, Observatoire des coûts du transport routier de marchandises)

Le mode routier: Composition du litre de gazole



En Catalogne, 47% du prix du gazole est destiné aux impôts, alors que dans la Zone Euro ce pourcentage est de 51%.

- Tout au long de la série d'études, le poids des impôts sur le prix du litre de gazole en Catalogne et sur le prix du litre en Espagne a progressivement convergé.



Source: Élaboration propre (Données du Ministère de l'Industrie, de l'Énergie et du Tourisme)

Impôts (cts € /L). Comparaison

Année	Catalogne-Espagne	Catalogne-Zone Euro
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

Données avancées
2015

De janvier à mai 2015, le prix moyen du litre de gazole est de:
 Catalogne: 114,3 c€
 Espagne: 115,1 c€
 Zone Euro: 122,2 c€

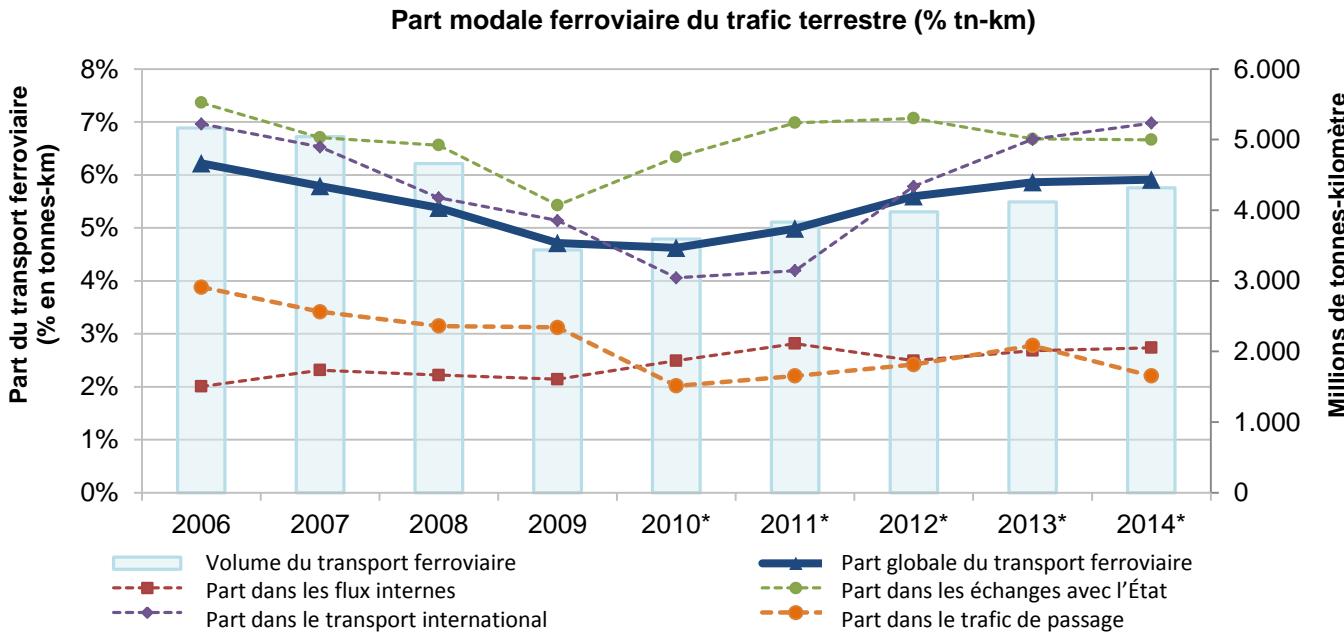
Nouveau

Le mode ferroviaire: Part modale ferroviaire



En 2014, l'activité ferroviaire a augmenté de 4,9% par rapport à l'année précédente.

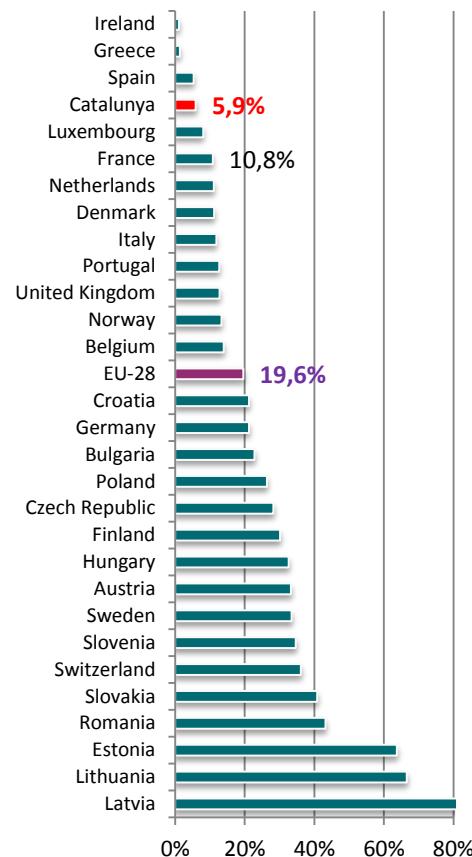
- La participation du train dans les chaînes logistiques suit la tendance de croissance initiée en 2010, atteignant une part modale de 5,9% des tn-km.



Source: Élaboration propre (Base de données de Renfe, FGC, opérateurs privés et Ministère Espagnol des Travaux Publics)

*À partir de 2010, les opérateurs ferroviaires privés sont inclus. Les données de Comsa des années 2010-2011 demeurent pendantes.

Part modale ferroviaire du trafic terrestre (% tn-km) en 2013

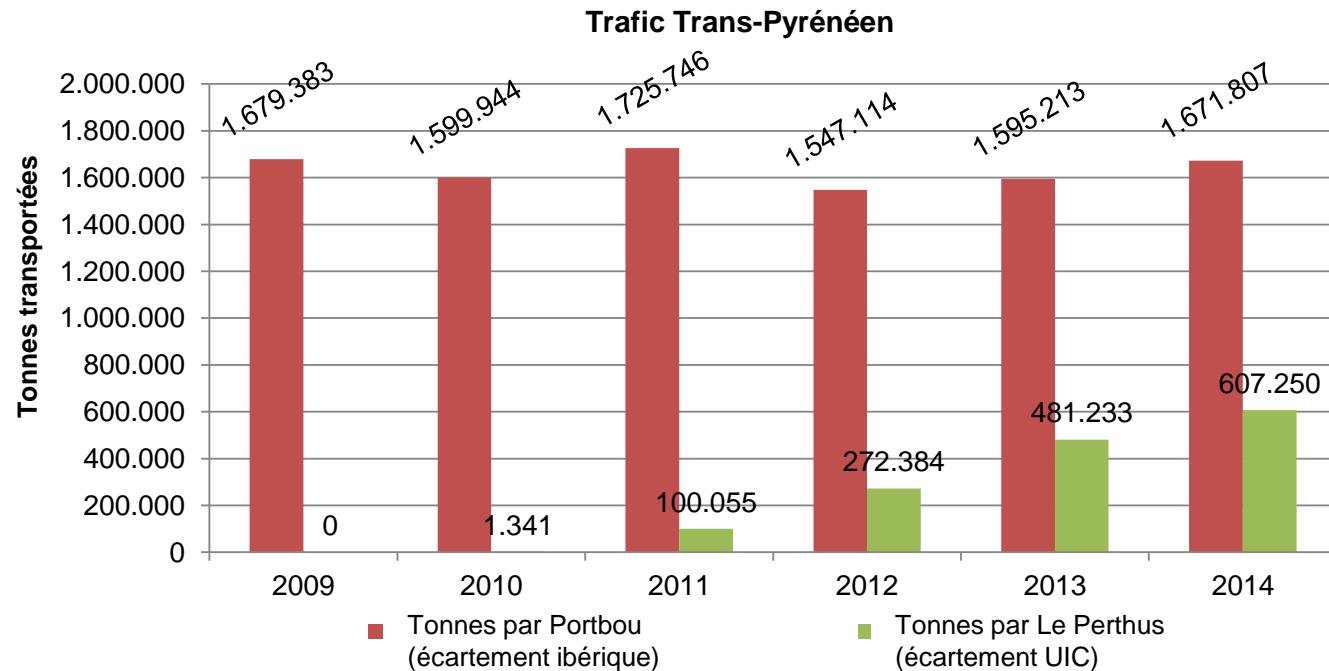


Nouveau

Le mode ferroviaire: Trafic ferroviaire Trans-Pyrénéen



Depuis la **mise en service fin 2010** de la **connexion transfrontalière avec écartement UIC**, une **augmentation soutenue du nombre de tonnes transportées** par Renfe à travers l'écartement **international** a été constatée.



Source: Institut Cerdà (2015), à partir des bases de données de Renfe (2009 à 2014).

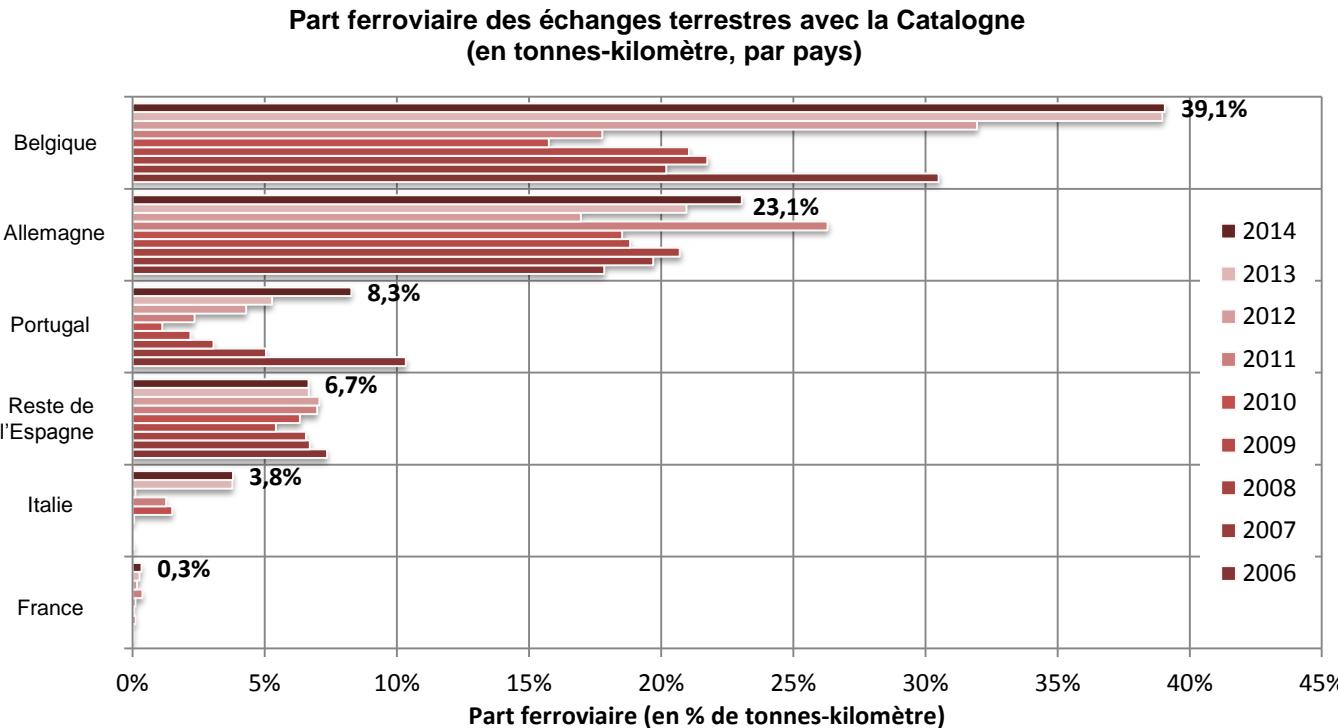
Nouveau

Le mode ferroviaire: Part ferroviaire par pays



On constate une plus grande **compétitivité** du **mode ferroviaire** sur les **longs trajets**.

- L'élèvée **part modale du rail** dans le transport avec la **Belgique et l'Allemagne (39,1% et 23,1% respectivement)** contraste avec la part modale résiduelle des échanges avec la **France (0,3%)**.



Volume de marchandises par voie terrestre en 2014 (millions de tonnes-kilomètre)	
Belgique	2.225
Allemagne	5.733
Portugal	726
Reste de l'Espagne	28.245
Italie	2.992
France	9.720

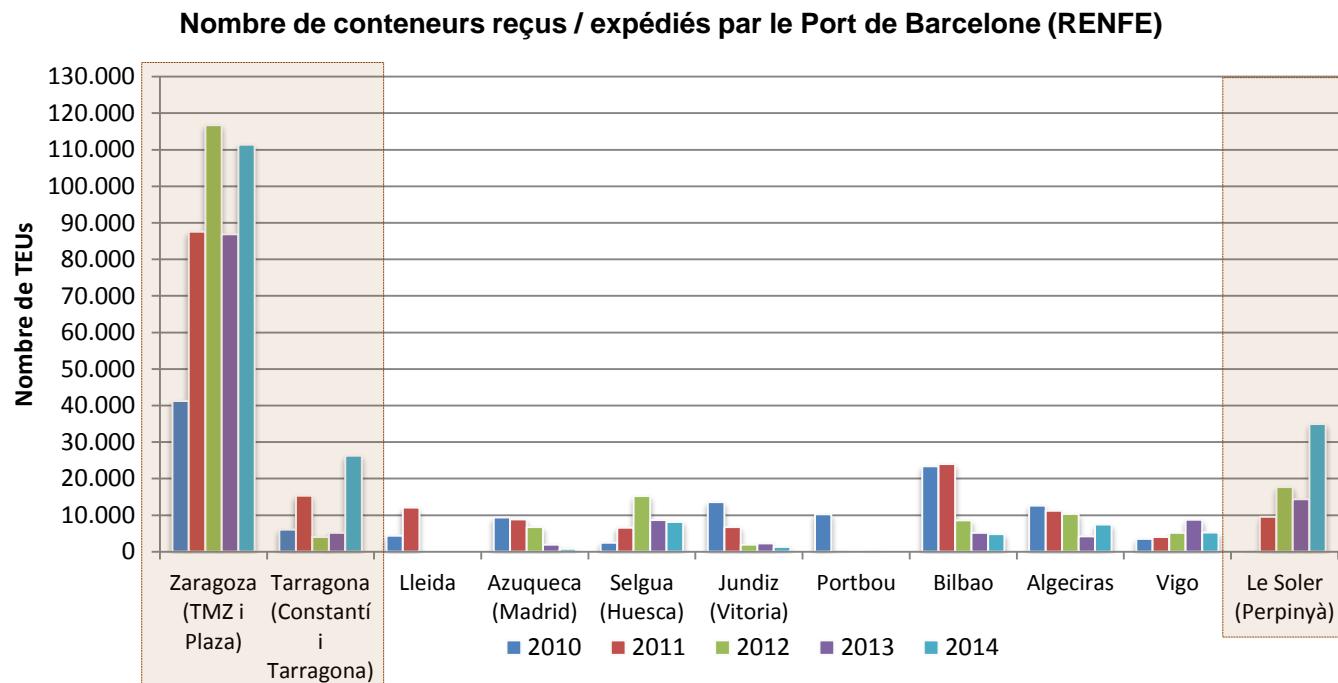
Source: Élaboration propre (Base de données de Renfe, opérateurs privés et Ministère Espagnol des Travaux Publics) à partir d'une hypothèse en ce qui concerne le poids des véhicules étrangers.

Le mode ferroviaire: Destinations du Port de Barcelone



Zaragoza est l'origine / destination de 45% des UTI reçues / expédiées par rail par le **Port de Barcelone**, opérées par Renfe.

- Au cours du dernier exercice biennal analysé, il ressort que le nombre de UTI transportées du Port de Barcelone vers Tarragone et vers la terminale de Le Soler (Perpignan) a augmenté.



Évolution 2010-2014

Terminale	△ 13-14	△ inter annuel
Zaragoza	28%	28%
Tarragona	414%	44%
Lleida		-100%
Madrid	-58%	-46%
Huesca	-6%	35%
Vitoria	-42%	-45%
Portbou	-100%	-100%
Bilbao	-7%	-33%
Algeciras	76%	-12%
Vigo	-40%	11%
Perpignan	143%	284%

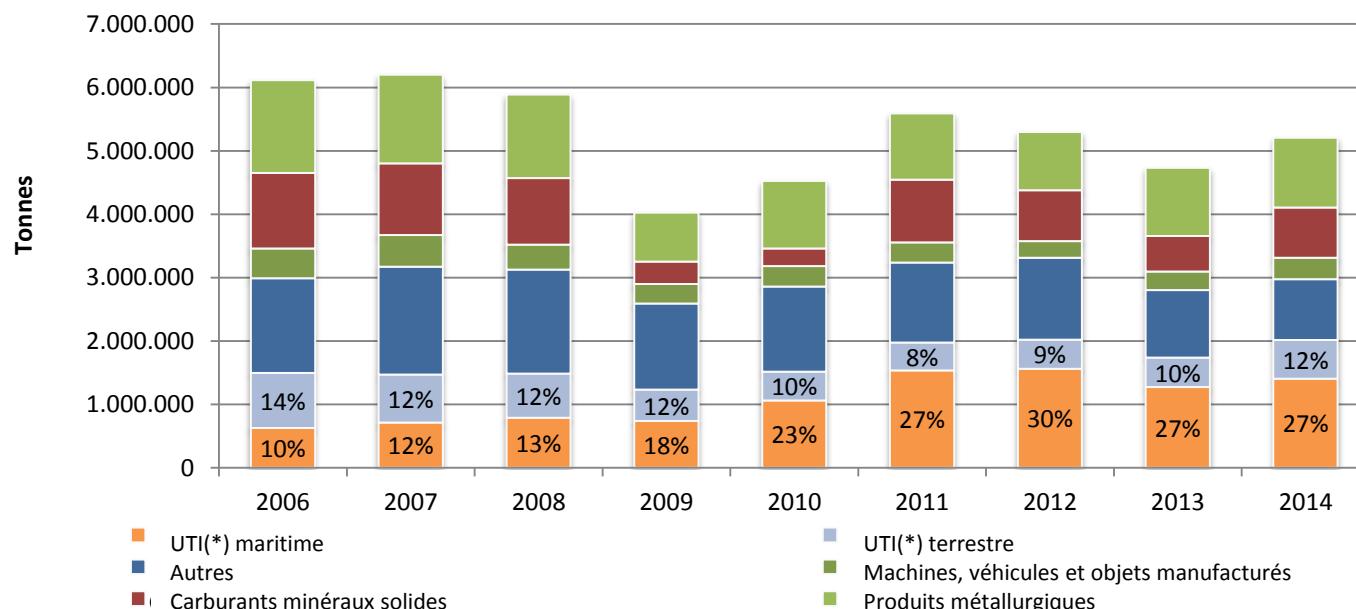
Source: Institut Cerdà (2015), à partir de la base de données de Renfe (2014)

Le mode ferroviaire: Typologie des marchandises transportées



Depuis 2007, le transport intermodal intérieur a maintenu une tendance à la hausse qui a renforcé l'importance dans l'ensemble de l'activité ferroviaire.

Transport ferroviaire de RENFE par type de marchandise (Flux internes et flux échangés avec l'État)



Poids du transport intermodal intérieur	
2006	25%
2007	24%
2008	25%
2009	31%
2010	34%
2011	35%
2012	38%
2013	37%
2014	39%

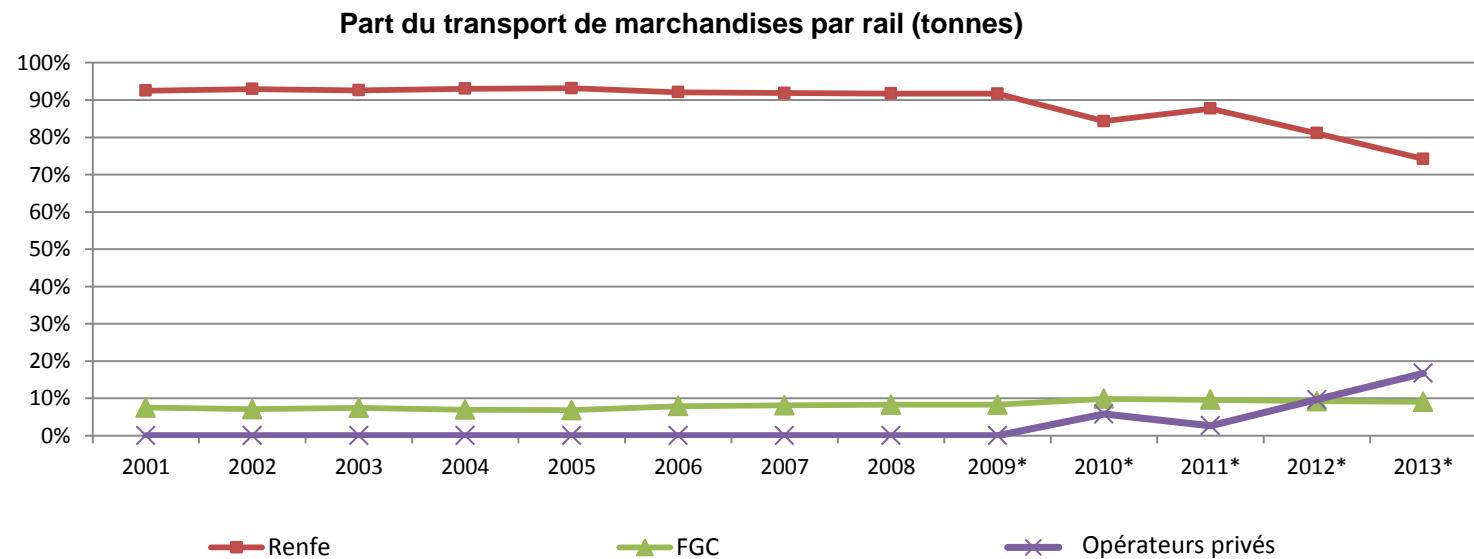
(*) UTI: Unité de Transport Intermodal

Source: Élaboration propre (Base de données de Renfe)

Le mode ferroviaire: Activité des opérateurs ferroviaires privés

Au cours des dernières années, l'**importance** croissante des **opérateurs ferroviaires privés** dans le transport ferroviaire de marchandises **se renforce**.

- Au cours de la dernière année analysée, le pourcentage de **tonnes transportées** par les **opérateurs ferroviaires privés** en **Catalogne** augmente jusqu'à **16,7%**, ce qui implique une **croissance supérieure à 70%** par rapport à l'année 2012.



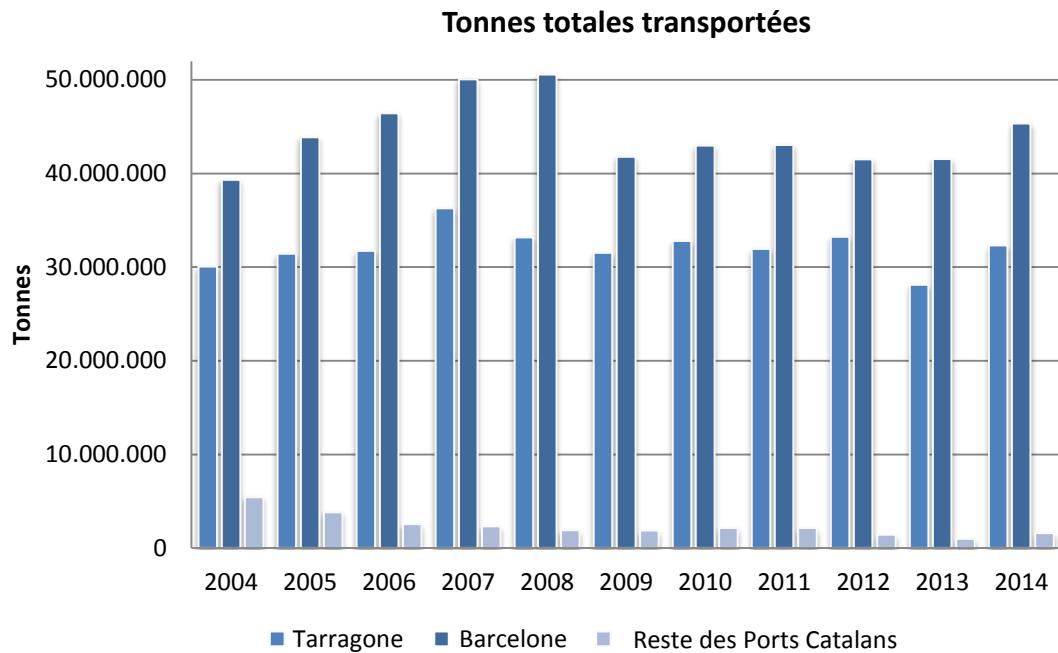
Source: Élaboration propre (Base de données de Renfe, opérateurs privés et FGC)

*Les opérateurs privés sont inclus à partir de 2010. Les données de Comsa qui correspondent aux années 2010-2011 sont pendantes.

Le mode maritime: Volume total des marchandises



Au cours de la période 2013-2014, le volume total de marchandises transporté par les Ports Catalans a augmenté de 12,1%.



Source: Élaboration propre (Mémoires Portuaires des Ports de Barcelone et de Tarragone)

Données avancées 2015

Lors des **5 premiers mois de l'année**, par rapport à la même période de l'année précédente, les ports présentent des tendances divergentes :

Port de Tarragone: +6,0%

Port de Barcelone: -0,23%

Source: Ports de Barcelone et de Tarragone

Évolution entre Janvier-Mai 2014 → Janvier-Mai 2015

	Global	+6,0%
Port de Tarragone	TEU	-45,6%
Port de Barcelone	Global	-0,23%
Port de Barcelone	TEU	+9,4%

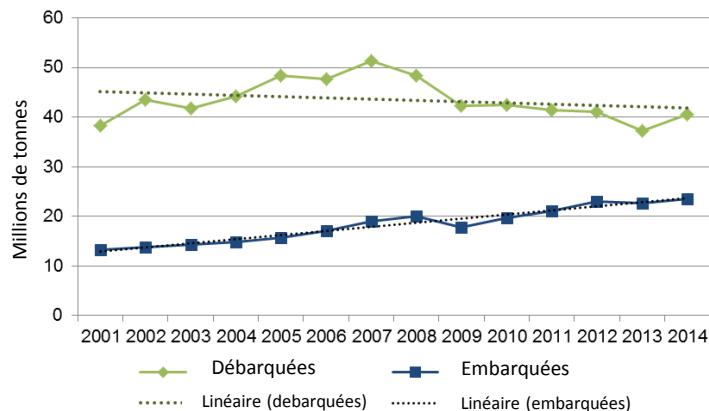
Le mode maritime: Exportations vs. importations



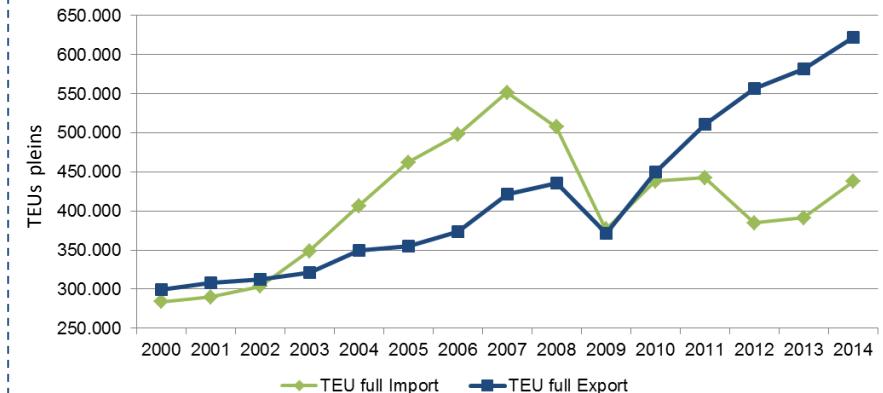
La différence entre le volume de marchandises embarqué et débarqué (importé et exporté) dans les ports diminue.

- En particulier, le **rôle exportateur** des Ports Catalans en termes de trafic conteneurisé s'est vu renforcé.
- Dans le cas du Port de Barcelone, **au cours des 8 dernières années, les exportations conteneurisées pleines sont devenues 42% supérieures au importations, alors qu'elles était au début 25% inférieures aux importations.**

Évolution du trafic. Ports de Barcelone et de Tarragone



Évolution du trafic de TEUs pleins dans le Port de Barcelone



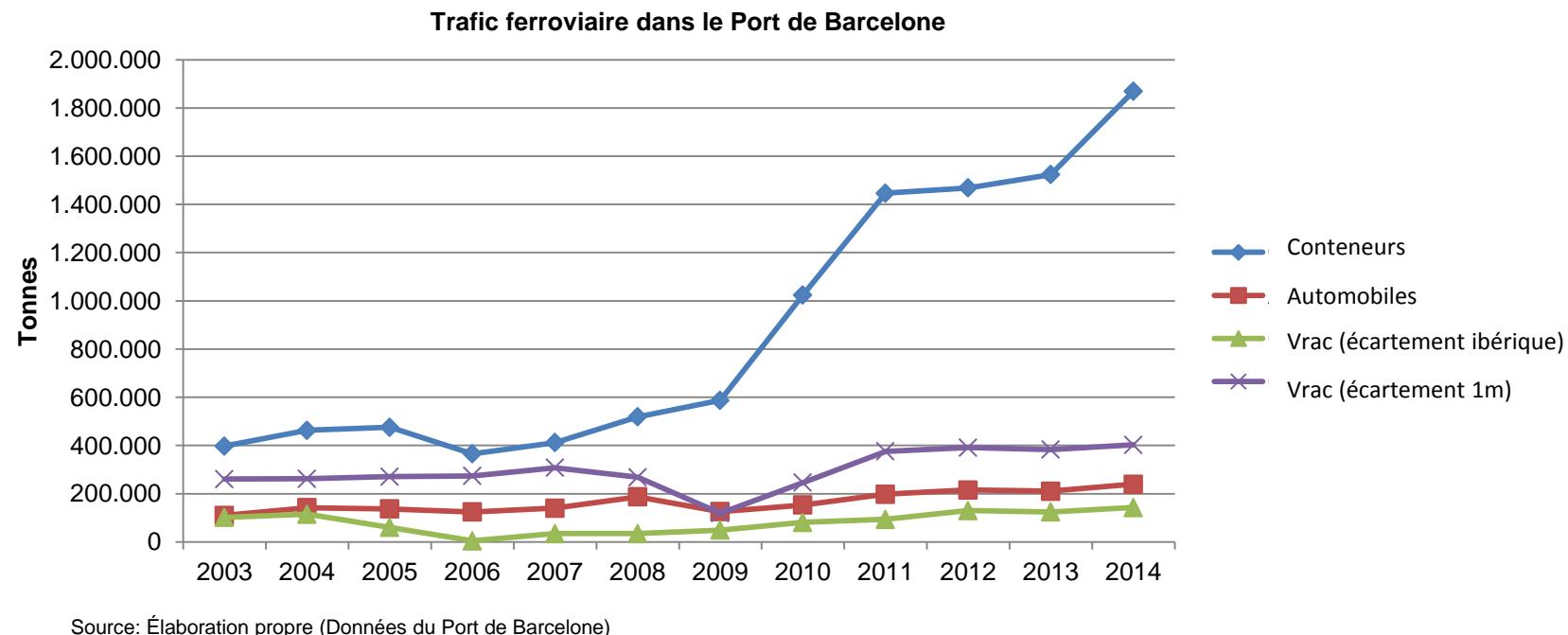
Source: Élaboration propre (Mémoires Portuaires des Ports de Barcelone et de Tarragone et données des Ports de l'État)

Le mode maritime: Trafic ferroviaire dans le Port de Barcelone



Lors des 5 dernières années, les **tonnes transportées en conteneurs** dans le **Port de Barcelone** par **rail** ont été **multipliées par 3**.

- Malgré la crise économique, le **volume de marchandises transporté par rail dans le Port de Barcelone** a **augmenté à un rythme de 24% interannuel** sur la **période 2007- 2014**.

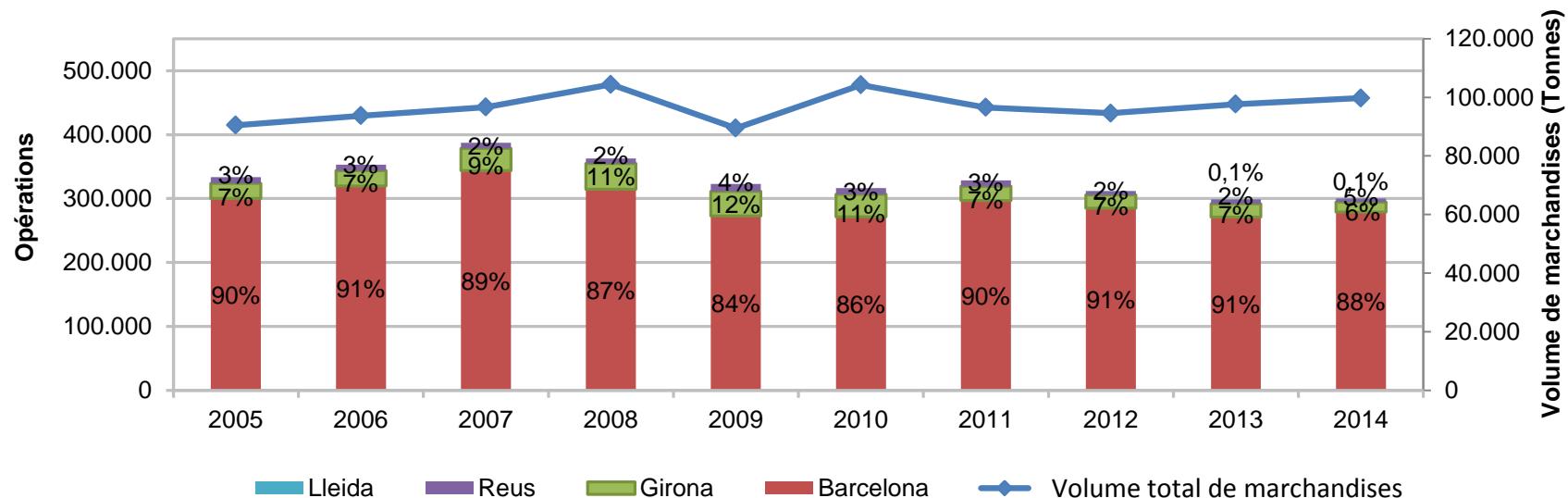


Le mode aérien: Trafic aérien catalan



Le nombre d'opérations réalisées dans les aéroports catalans a augmenté de 0,5% au cours de la période 2013-2014.

- Au cours du dernier exercice analysé, l'accroissement du volume de marchandises transporté par le système aéroportuaire catalan a dépassé 2%, alors qu'à niveau national le volume a augmenté de 7,2%.**



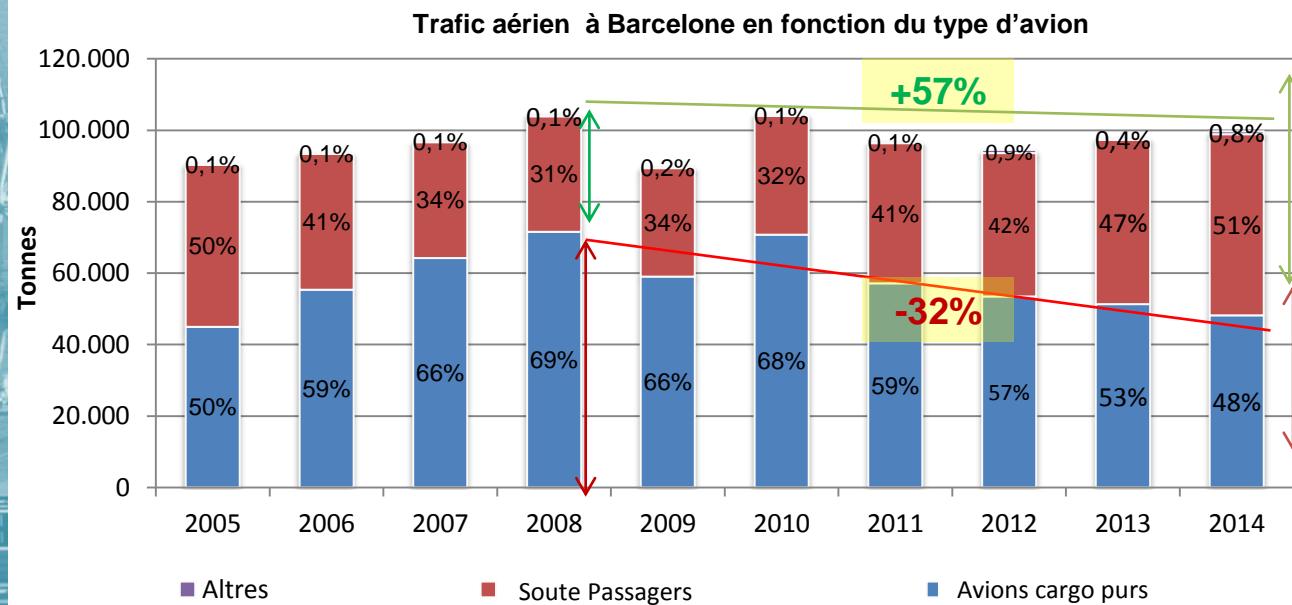
Source: Élaboration propre (Département de Statistique d'Aena, Idescat et Aéroports de Catalogne)

Le mode aérien: Trafic aérien par type d'avion



Lors du dernier exercice biennal analysé, les **tonnes totales de marchandises transportées par voie aérienne sont restées assez stables**, avec une hausse de plus de 2%.

- Au cours de la **période 2008-2014**, il y a eu une **redistribution du type de transport**, avec une **croissance accumulée de 57%** du volume de marchandises transporté dans la soute des **avions de passagers** qui contraste avec la **diminution de 32%** du volume transporté dans des **avions cargo purs**.



Source: Élaboration propre (Département de Statistique d'Aena et CLASA. Données de l'Aéroport du Prat)

Données avancées 2015

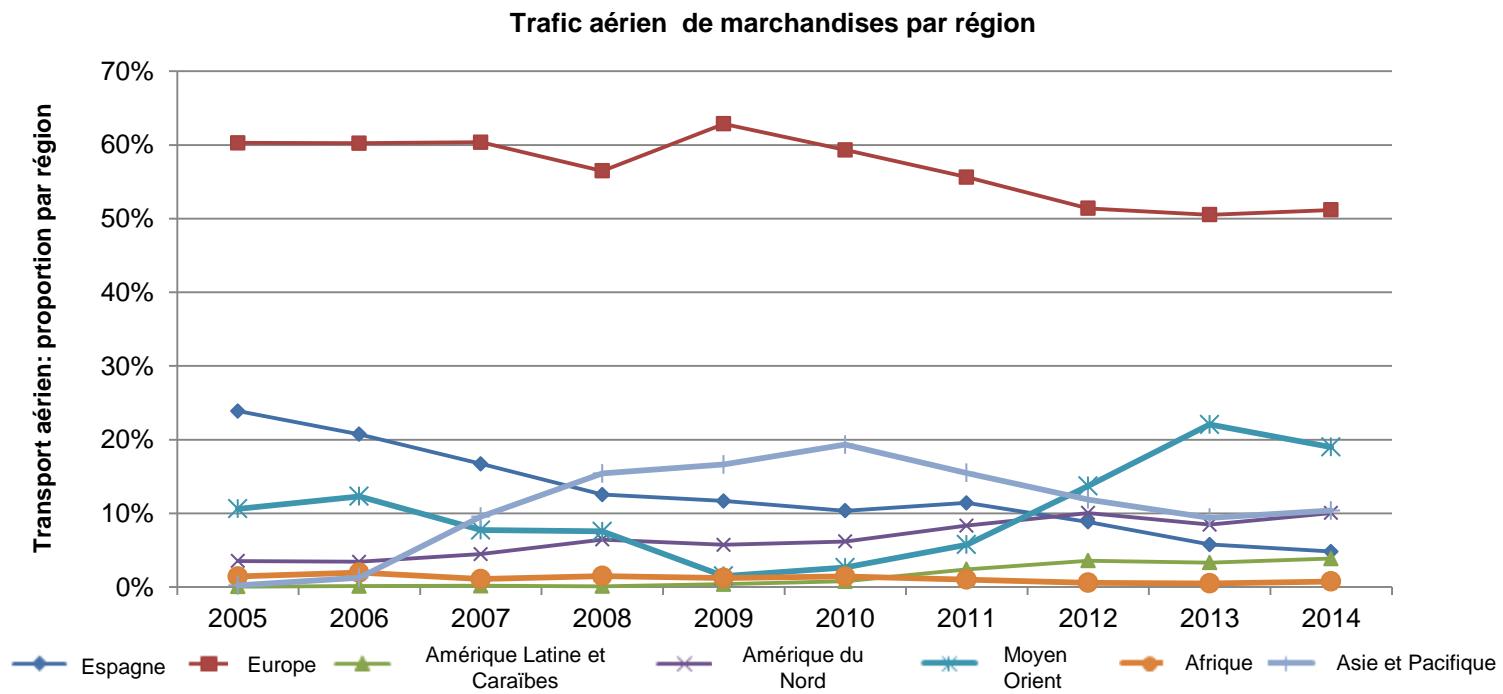
Entre janvier et juin 2015, l'aéroport de Barcelone présente une forte augmentation de son activité:

- Madrid: +4,7%
- Barcelone: +10,2%**
- Zaragoza: -4,3%
- Total État: +3,1%

Le mode aérien: Trafic aérien de marchandises par région



Le volume géré à l'aéroport du Prat reste stable entre 2013 et 2014, avec une hausse de plus de 2%. Sur cette période, il est démontré que le marché du Moyen Orient se consolide et que la récupération des échanges avec l'Europe a lieu (+ 1,3%).



Source: Élaboration propre (Département de Statistique d'Aena)

Offre et Demande: Annexe statistique



III. OFERTA Y DEMANDA

DATOS GENERALES

III.1) Distribución del volumen de mercancías per modo de transporte y tipo de flujo.

III.2) Importaciones y exportaciones de Cataluña por modo

TRANSPORTE POR CARRETERA

III.3) Número de ocupados por empresa en los países europeos.

III.4) Volumen de mercancías movido por carretera a Cataluña.

III.5) Volumen de tránsito en las principales carreteras catalanas.

III.6) Operaciones viarias por tipo de mercancía en Cataluña.

III.7) Composición media del litro de gasoil

III.8) Toneladas transportadas por modo viario por país

TRANSPORTE POR FERROCARRIL

III.9) Datos generales del transporte de mercancías por ferrocarril en España.

III.10)Trenes regulares y especiales: Circulaciones realizadas. (España)

III.11)Trenes regulares y especiales: Circulaciones realizadas. (Cataluña y Aragón)

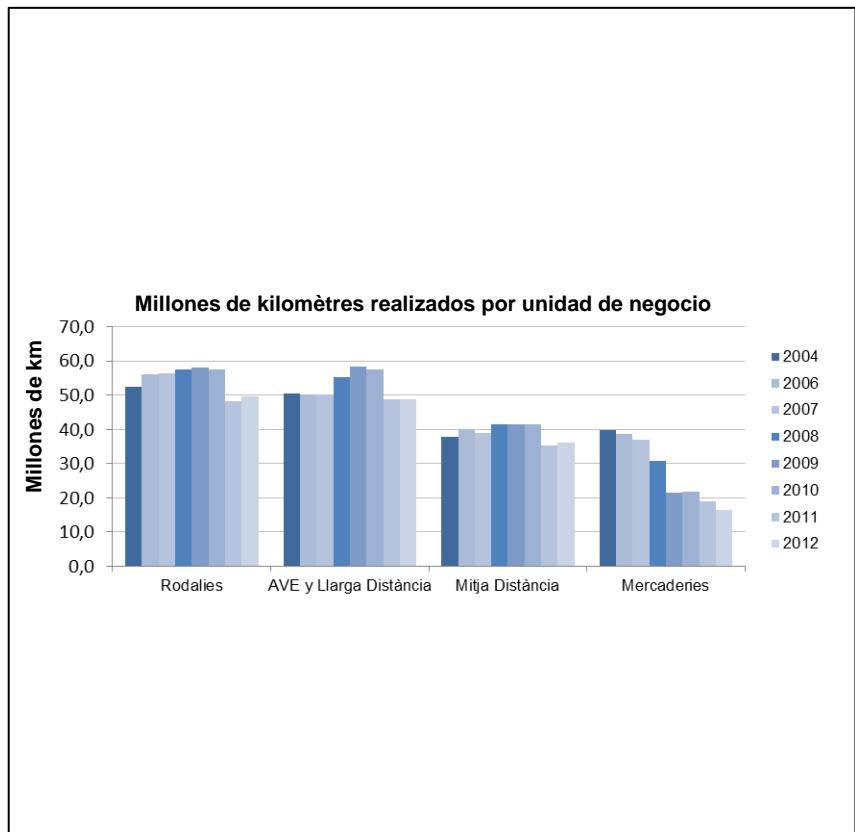
III.12)Trenes regulares: Circulaciones programadas y realizadas. (España)

III.13)Flujos de mercancías por modo ferroviario en Cataluña.

III.14)Las terminales ferroviarias de Cataluña: Evolución del volumen de TEUS.

III.15)El paso ferroviario Transfronterizo

III.16)Toneladas transportadas por modo viario por países





Index

- 1. Introduction**
- 2. Contexte socio-économique**
- 3. Offre et Demande**
- 4. Offre d'Infrastructures**
- 5. Le marché de l'immobilier logistique**
- 6. Efficience**

Offre d'Infrastructures: CONCLUSIONS



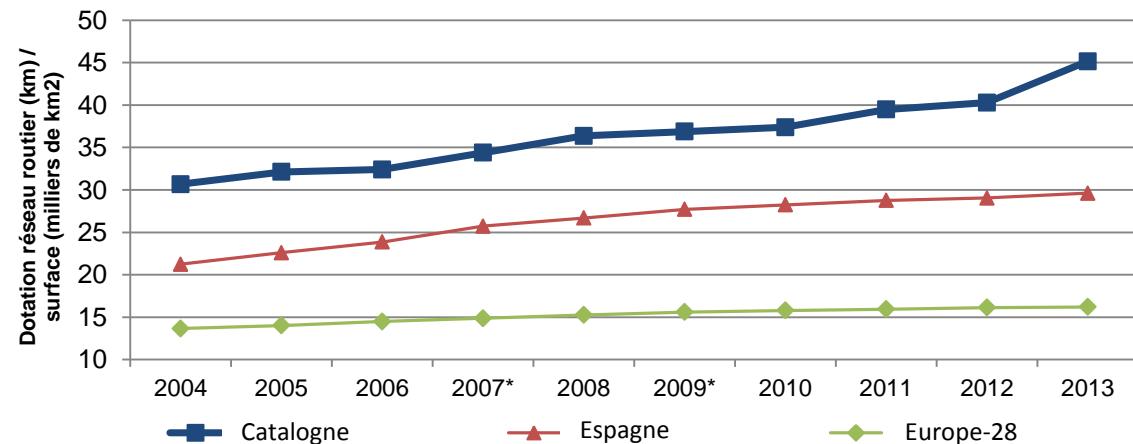
- Au cours des dernières années, la croissance interannuelle espagnole en ce qui concerne la dotation de nouvelles **infrastructures routières** a été largement supérieure à la croissance catalane. Cependant, en 2014, **la croissance catalane a été plus forte que la croissance espagnole**.
- **En 2013, l'implication des poids lourds** dans le nombre total d'accidents avec victimes a diminué en Catalogne et dans l'ensemble de l'État. L'accidentalité sur les routes catalanes impliquant des poids lourds accumule une baisse de 27% tout au long de la période 2008-2013.
- **La dotation d'infrastructures ferroviaires a augmenté à un rythme de 0,7% interannuel** de 2002 à 2013. En matière de population, la **Catalogne se trouve en-dessous** de l'Espagne et de l'Europe en ce qui concerne le ratio de kilomètres de réseau ferroviaire par **million d'habitants**. En revanche, la Catalogne demeure le territoire avec **la plus grande dotation de réseau ferroviaire par unité de surface**.
- Sur la **période 2007-2013, la part ferroviaire** dans les accès au **Port de Barcelone** a été **multipliée par 4**, alors que celle qui correspond au **Port de Tarragone a baissé de 11%**.

Offre d'Infrastructures: Dotation d'infrastructures routières



Avec la mise en service de l'Axe Transversal, la **Catalogne renforce son leadership** en ce qui concerne la dotation par surface d'infrastructures routières de 4 voies ou plus.

- L'analyse de l'évolution sur toute la période (2004-2013) montre que **la croissance interannuelle catalane a été plus élevée que la croissance espagnole** (5,3% et 4,4%, respectivement).
- **La croissance** des infrastructures routières lors de la **dernière période** analysée est due à la mise en service de l'**Axe Transversal** (C-25).



Km/population	2013
Catalogne	191,9
Espagne	311,9
Europe-27	140,5

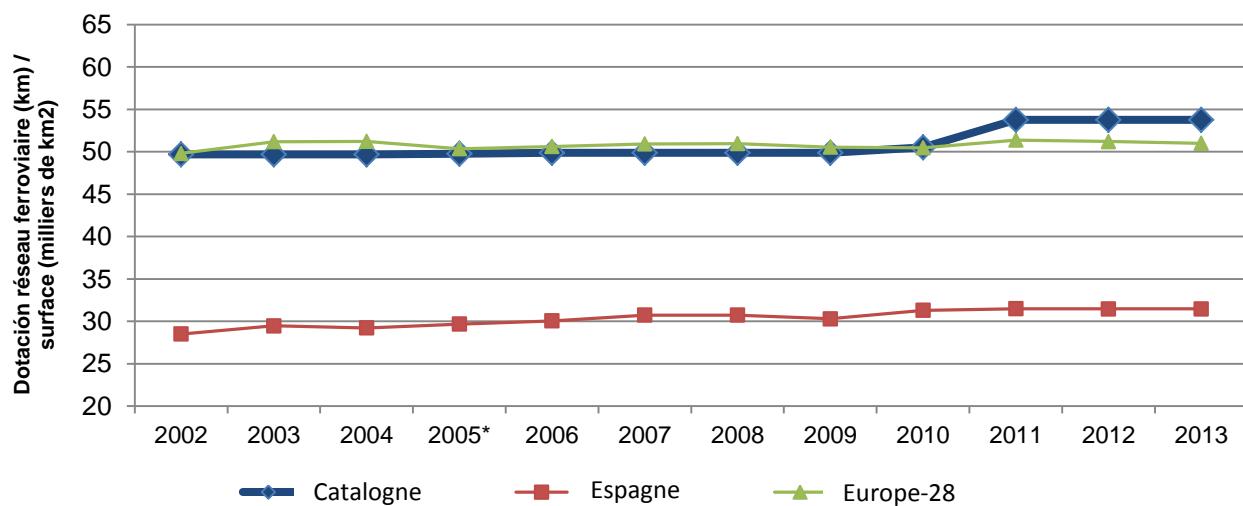
Source: Élaboration propre (Annuaire statistique de mobilité du Ministère Espagnol des Travaux Publics, INE et Eurostat)

Offre d'Infrastructures: Dotation d'infrastructures ferroviaires



En termes relatifs, sur l'ensemble de la période étudiée, la **Catalogne** a un **niveau d'infrastructures ferroviaires sensiblement meilleur que celui de l'Espagne**. L'Europe maintient sa **position proche de la Catalogne**, bien que **depuis 2011 la Catalogne se démarque** grâce à l'inauguration de sa ligne à grande vitesse.

- En ce qui concerne la **population**, la **Catalogne** avait en **2013** un ratio de 228,4 km de voies ferrées par million d'habitants, ce qui représente une **hausse de 0,2%** par rapport à l'année précédente.
- Il est démontré que la **comparaison par population inverse la position catalane**.



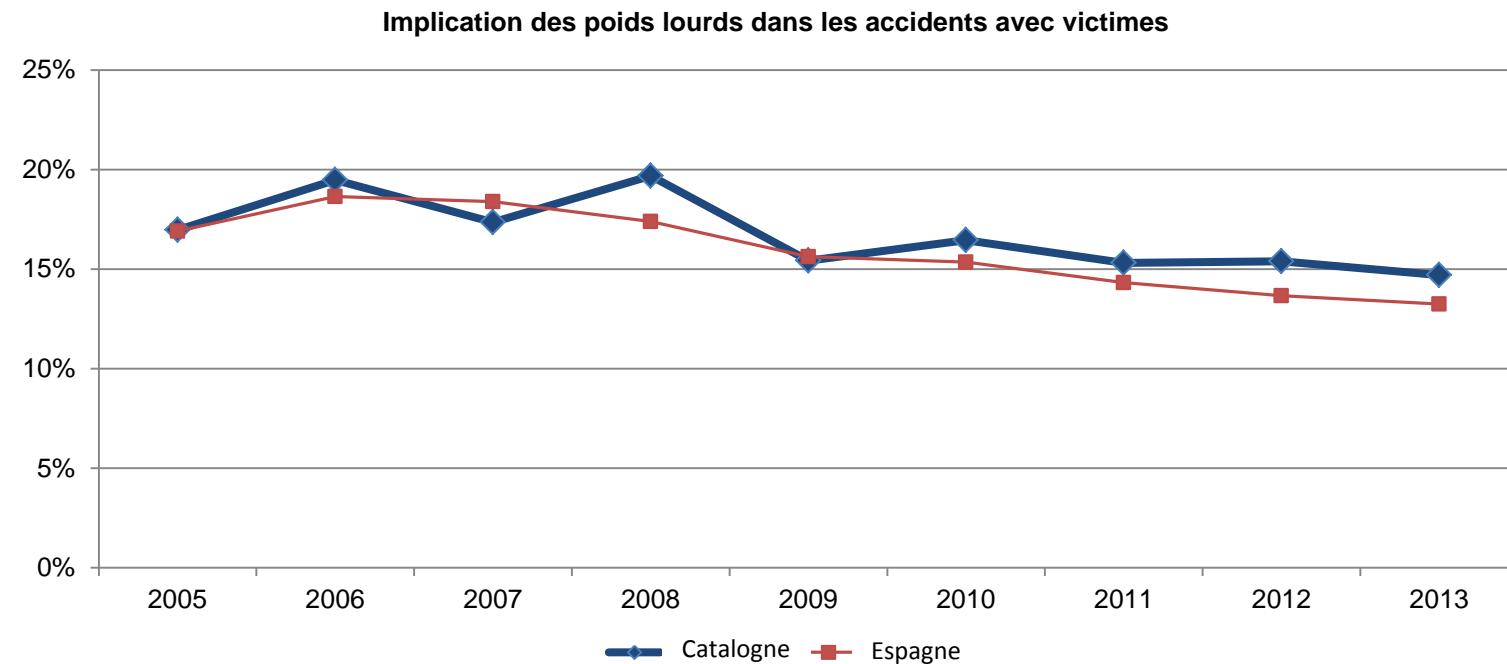
Km/population	2013
Catalogne	228,4
Espagne	337,8
Europe-28	436,6

Source: Élaboration propre (Annuaire statistique de mobilité du Ministère Espagnol des Travaux Publics, INE et Eurostat)

Offre d'Infrastructures: Évolution de l'accidentalité



L'implication des poids lourds dans le nombre total d'accidents avec victimes a diminué en Catalogne et dans l'ensemble de l'État. L'accidentalité sur les routes catalanes impliquant des poids lourds accumule une baisse de 27% tout au long de la période 2008-2013.



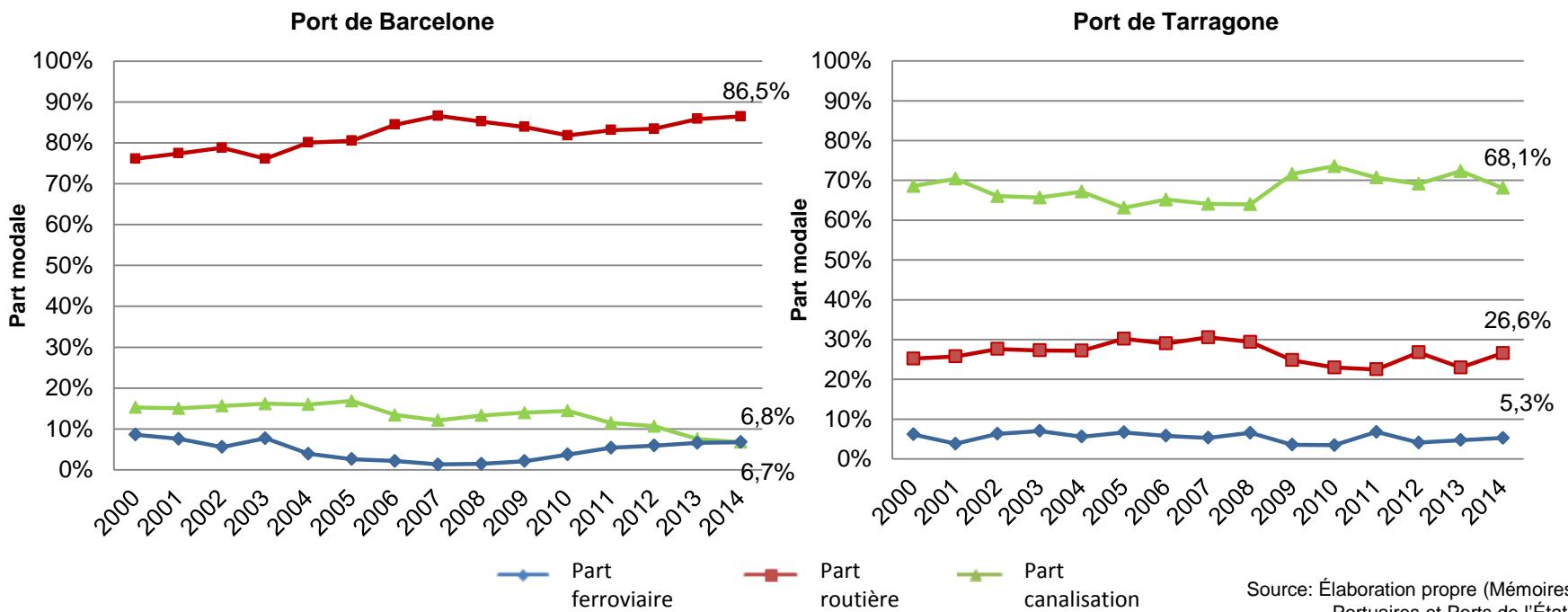
Source: Élaboration propre (Annuaires statistiques des accidents de la DGT et du Gouvernement de la Catalogne)

Offre d'Infrastructures: Part modale de l'accès aux Ports



La réalité observée en 2014 réaffirme la tendance à l'accroissement de la **part ferroviaire de l'accès aux ports de Barcelone et de Tarragone, avec une hausse de 2,6% et de 12,0% respectivement.**

- Au cours de la **période 2007-2014**, la **part ferroviaire de l'accès au Port de Barcelone a été multipliée par 5**, alors que celle qui correspond au **Port de Tarragone est restée stable**.



Offre d'Infrastructures: Annexe statistique



II. OFERTA INFRAESTRUCTURAL

INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

- II.1) IMD vehículos pesados en los límites territoriales
- II.2) Porcentaje de vehículos pesados respecto IMD total a los límites territoriales.
- II.3) Evolución de la accidentalidad en Cataluña y en España.

INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

- II.4) Llegadas con retraso.

INFRAESTRUCTURAS MARÍTIMAS

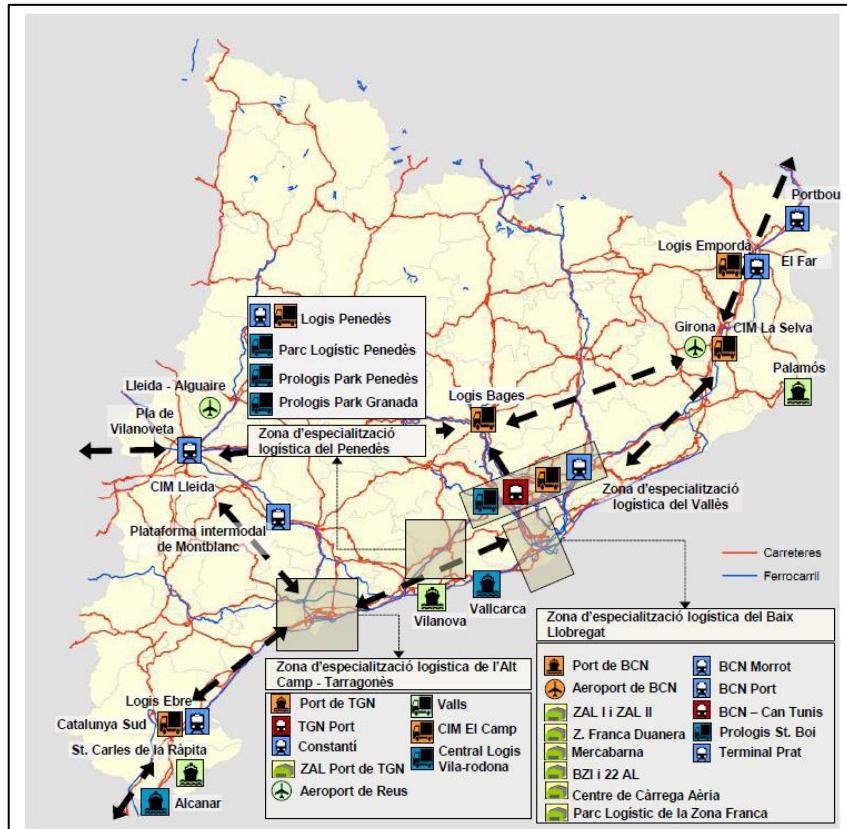
- II.5) El punto de inspección fronterizo del Puerto de Barcelona.

TRANSPORTE AÉREO

- II.6) Evolución del número de inspecciones en el PIF del aeropuerto de Barcelona.

SUELO LOGÍSTICO

- II.7) Las plataformas logísticas de Cataluña
- II.8) Superficie útil de almacén en España
- II.9) Superficie útil de almacén en Cataluña



Index

- 1. Introduction**
- 2. Contexte socio-économique**
- 3. Offre et Demande**
- 4. Offre d'Infrastructures**
- 5. Le marché de l'immobilier logistique**
- 6. Efficience**

Le marché de l'immobilier logistique: CONCLUSIONS



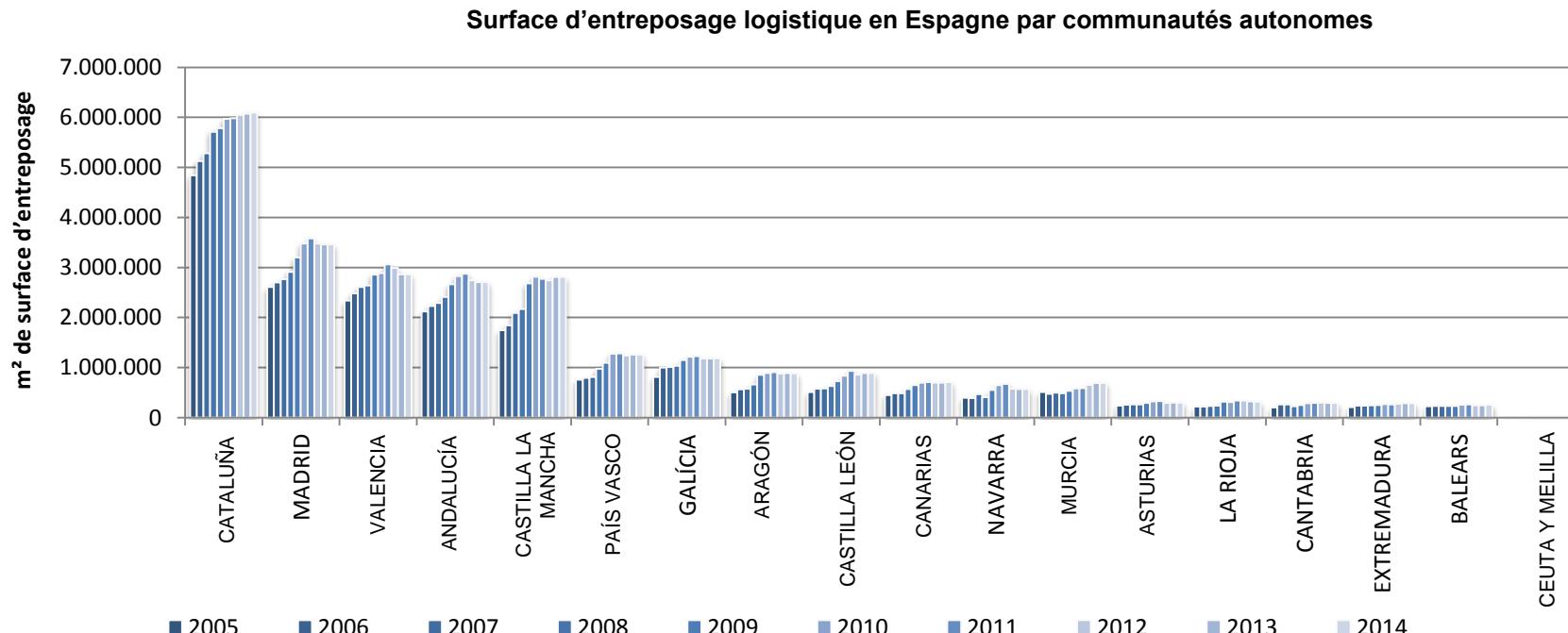
- **La Catalogne renforce son leadership au sein de l'État espagnol en ce qui concerne l'offre de surface utile d'entreposage, avec presque 24% de la surface totale et une croissance de 0,4% entre 2013-2014.**
- Au cours du dernier **exercice biennal** analysé, la **chute du prix** des entrepôts **logistiques en Catalogne a été de 3,7%**, ce qui a abouti à un **prix de 3,6 € / m² / mois**, légèrement **en-dessous de la moyenne européenne (5,6 € / m² / mois)**.
- Grâce à un environnement de consommation, industriel et logistique privilégié, la plateforme logistique du delta **se trouve en tête du classement des prix de location à niveau national (5,6 € / m² / mois)**, ce qui la rapproche **de la moyenne européenne**.

Le marché de l'immobilier logistique: Dotation de sol logistique



L'offre de surface d'entreposage logistique en Espagne dépasse les **25,6 millions de m²**.

- **La Catalogne, avec plus de 6 millions de m², demeure en tête avec 23,7% de la surface totale.**
- **La croissance de 0,4% de l'offre en Catalogne entre 2013 et 2014** contraste avec la **stagnation** du reste de l'Espagne.



Source: Élaboration propre (Recensement des entrepôts et des plateformes logistiques de Alimarket)

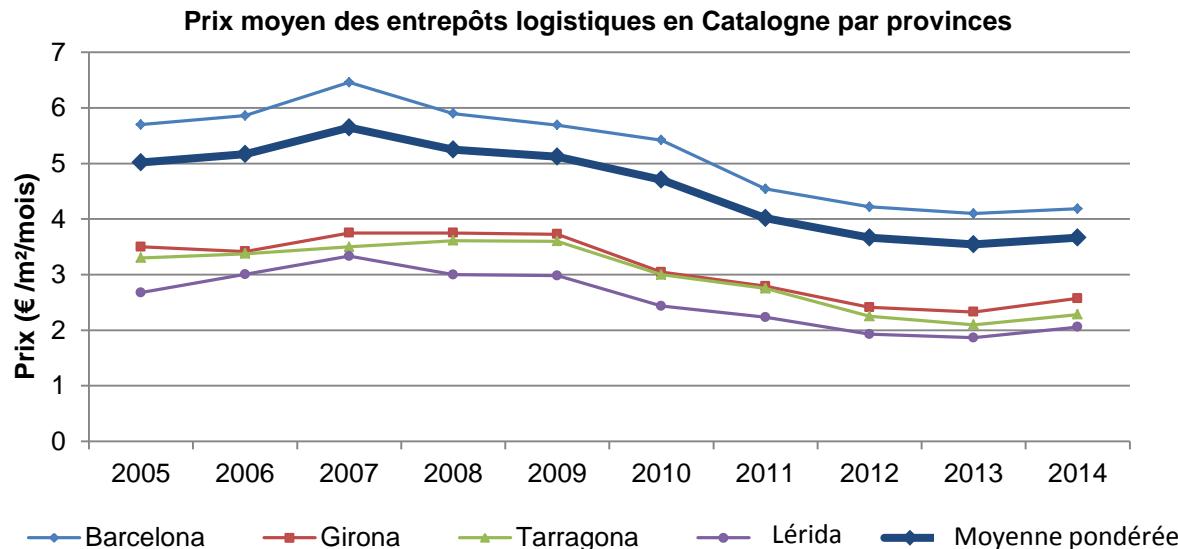
Le marché de l'immobilier logistique: Prix du sol logistique (I)



Catalogne

En 2014, la diminution du prix moyen de **location des entrepôts logistiques** se stabilise. Avec une croissance de 3,4%, le prix moyen est de € 3,66 / m² / mois.

- Depuis 2007, le prix moyen en Catalogne a subi une baisse accumulée supérieure à 35%.



Données avancées 2015

On observe au cours du premier quadrimestre de l'année 2015 une augmentation modérée des prix et du volume des contrats de location.

Source: Aguirre Newman

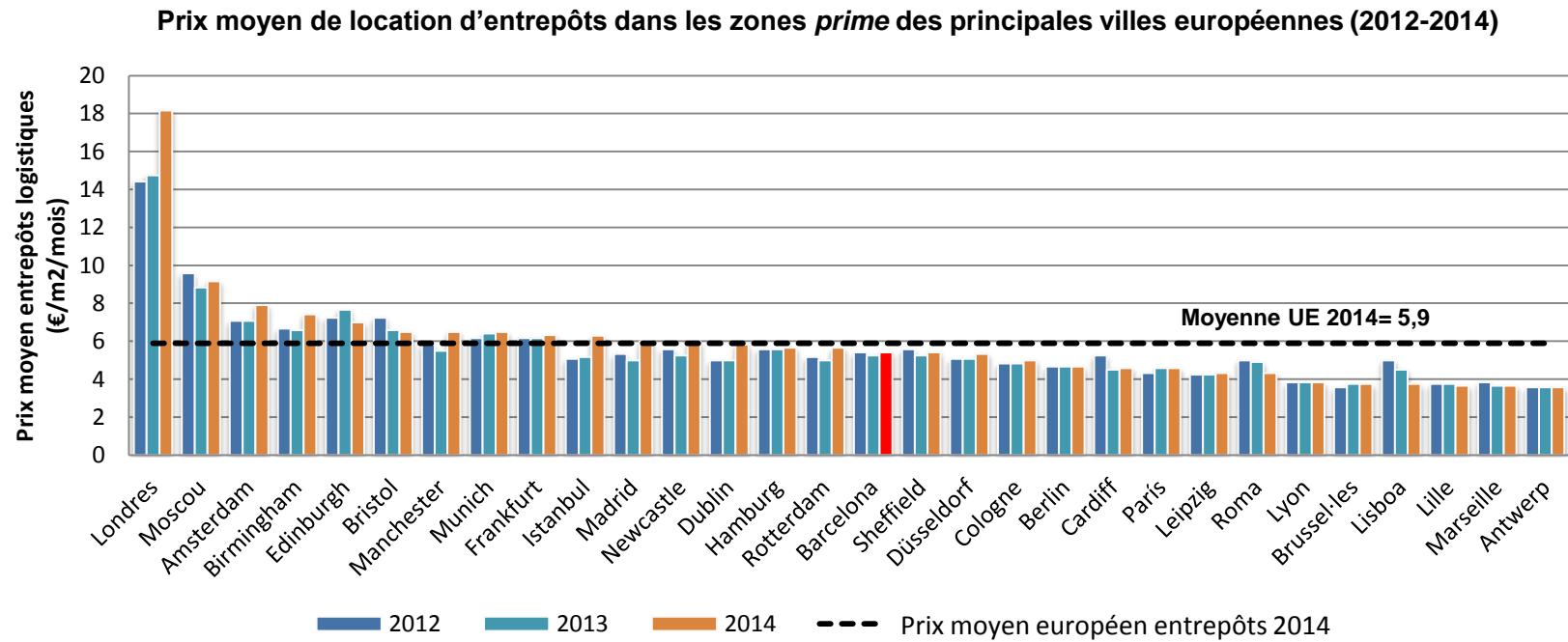
Source: Élaboration propre (Données de Atisreal, Richard Ellis, Jones Lang LaSalle, Aguirre Newman, BNP Paribas et King Sturge)

Le marché de l'immobilier logistique: Prix du sol logistique (II)



Europe

Le prix moyen de location du sol logistique à Barcelone (5,4 € / m² / mois) est très proche de la moyenne européenne.



Source: Élaboration propre (Données de BNP Paribas Estate (2012 à 2014))

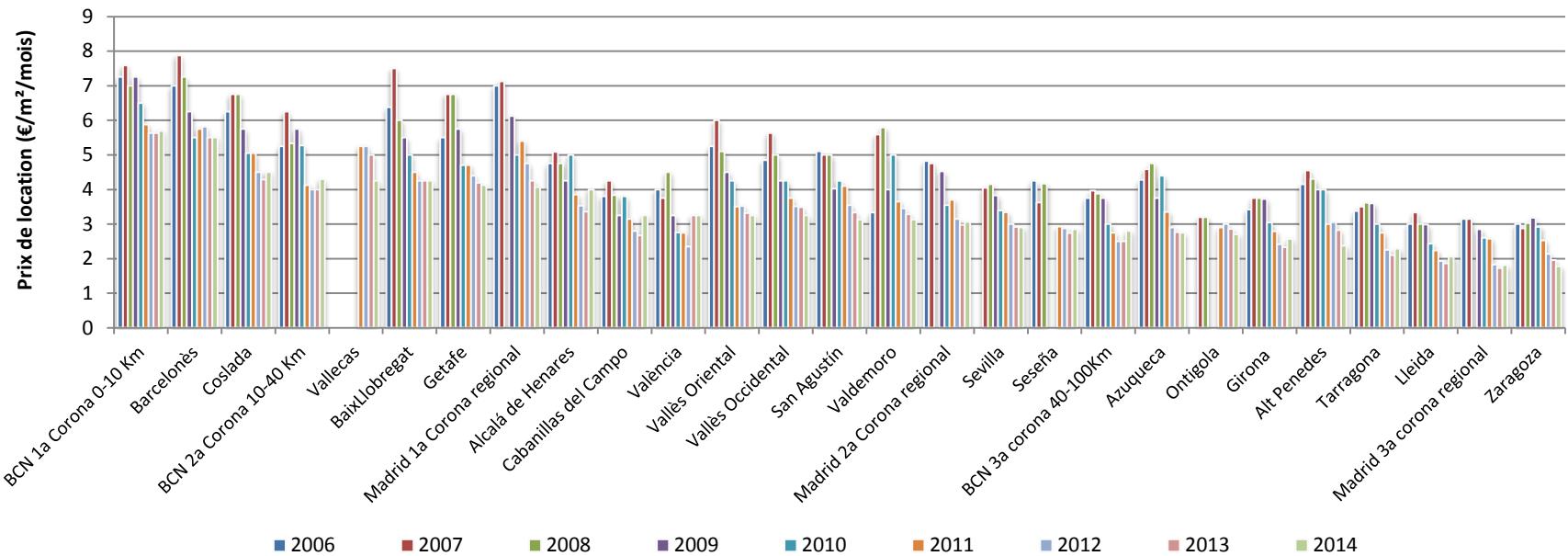
Le marché de l'immobilier logistique: Prix du sol logistique (III)



Espagne

En 2014, le prix moyen de location du sol logistique présente un comportement stable dans l'ensemble des villes espagnoles.

- La première couronne de la région métropolitaine de Barcelone reste en tête du classement des prix, avec un prix de **5,7 € / m² / mois** au cours de la dernière année.



Source: Élaboration propre (Données de BNP Paribas Real Estate, Richard Ellis, Jones Lang LaSalle, Aguirre Newman, Cushman & Wakefield et CBRE)

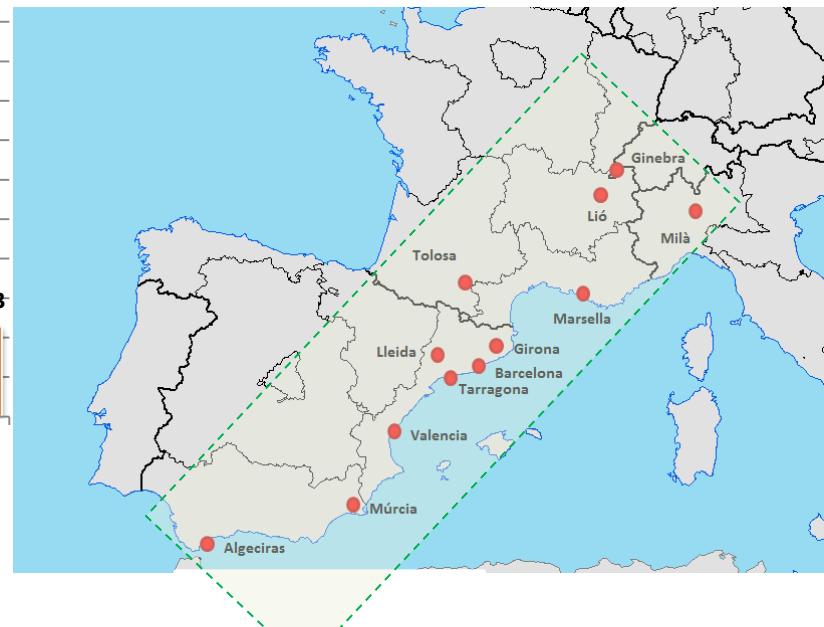
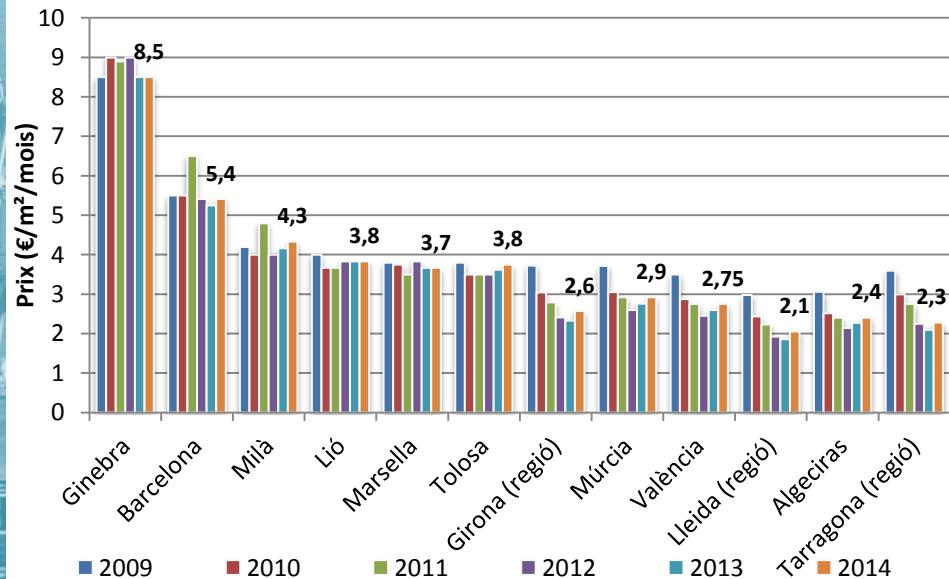
Le marché de l'immobilier logistique: Prix du sol logistique (IV)



Corridor Méditerranéen

Barcelone est classée en **deuxième position** en ce qui concerne le **prix de location du sol logistique**, juste après **Genève**.

Prix moyen des entrepôts logistiques dans les principales villes du Corridor Méditerranéen



Source: Élaboration propre (Données de Colliers International, BNP Paribas Estate et CB Richard Ellis)

Le marché de l'immobilier logistique: Annexe statistique



IV. EL MERCADO INMOLOGÍSTICO

IV.1) Ranking del precio del suelo en las principales zonas logísticas de España

IV.2) Ranking del precio del suelo en las principales zonas logísticas de Europa

IV.3) Ranking del precio del suelo en las principales zonas logísticas del Corredor Mediterráneo

Dades en € / m ² / mes	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Var 11-12	anual
Barcelona 1a Corona 0-10 km	7,1	8,0	7,1	6,8	6,0	5,8	5,6	-4,3%	-4,0%
Coslada	6,8	7,3	6,8	5,8	5,0	5,0	4,5	-10,0%	-6,6%
Torrejón-San Fernando	6,6	6,8	6,7	5,8	5,0	5,0	-	-	-5,4%
Leganés-Fuenlabrada	4,6	5,4	6,1	6,1	4,8	4,8	-	-	0,6%
Getafe	6,7	6,3	6,8	5,8	4,7	4,7	4,4	-6,4%	-6,7%
Baix Llobregat	6,4	7,5	6,0	5,5	5,0	4,5	4,3	-5,6%	-6,5%
Barcelona 2a Corona 10-40 km	5,3	6,3	5,3	5,8	5,3	4,6	4,0	-13,0%	-4,4%
Parla-Pinto-Valdemoro	4,7	5,0	5,6	5,8	3,9	3,9	3,5	-11,1%	-4,9%
Alcalá de Henares	5,0	5,1	4,8	4,3	4,1	3,9	3,5	-8,4%	-5,7%
Vallès Occidental	4,9	5,6	5,0	4,3	4,3	3,8	3,3	-12,0%	-6,2%
Vallès Oriental	5,3	6,0	5,1	4,5	4,3	3,8	3,3	-13,3%	-7,7%
Sevilla	-	4,1	4,2	3,8	3,4	3,3	3,0	-10,2%	-5,8%
Quer-Alcover-Cabanillas	3,5	4,3	4,2	3,3	3,1	3,2	2,8	-11,1%	-3,8%
Girona	3,4	3,8	3,8	3,6	3,5	3,2	3,2	0,0%	-1,3%
Alt Penedès	4,2	4,6	4,3	4,0	4,0	3,5	2,3	-35,7%	-9,7%
Tarragona	3,4	3,3	3,6	3,6	2,8	2,8	2,8	0,0%	-3,4%
Barcelona 3a Corona 40-100 Km	3,8	4,0	3,9	3,8	3,0	3,0	2,5	-16,7%	-6,5%
València	4,0	3,8	4,5	3,3	2,8	2,8	2,4	-14,5%	-8,5%
Lleida	3,2	3,3	3,0	2,9	2,8	2,7	2,6	-3,7%	-3,3%
Guadalajara-Torrijas	3,3	3,1	3,0	2,8	2,6	2,6	-	-	-5,2%
Zaragoza	3,9	2,9	3,4	3,2	2,9	2,5	2,1	-15,0%	-9,6%

Font: Elaboració pròpia amb dades de: BNP Paribas Real Estate, Richard Ellis, Jones Lang LaSalle, Aguirre Newman, Cushman & Wakefield i CBRE.



Index

1. Introduction

2. Contexte socio-économique

3. Offre et Demande

4. Offre d'Infrastructures

5. Le marché de l'immobilier logistique

6. Efficience

Efficience: CONCLUSIONS

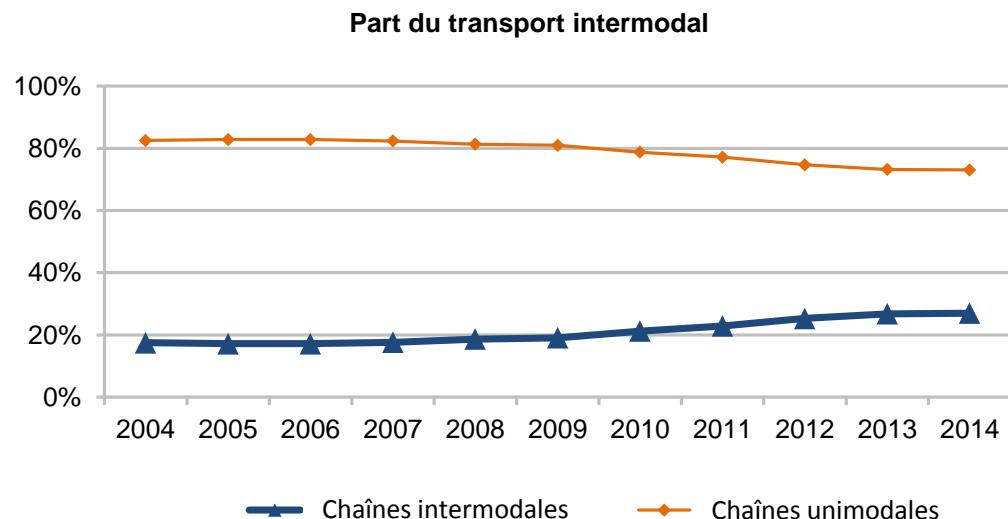


- **La part du transport intermodal a augmenté depuis le début de la crise économique.** Au cours de la dernière période analysée (2013-2014), il ressort que **le poids des chaînes intermodales basées sur les combinaisons maritime-routière et ferroviaire-maritime a augmenté (+ 3,7% et + 6,7% respectivement).**
- **Le pourcentage de trajets à vide présente la valeur la plus basse sur l'ensemble de la série analysée: celle-ci est inférieure à 40%.** Ce ratio vaut 44,7% dans le cas des déplacements internes, alors que dans le cas des trajets internationaux et avec le reste de l'Espagne, ce ratio se situe aux alentours de 20%.
- **La consommation de carburant et les émissions de gaz et de particules** dues au transport routier de marchandises ont **diminué** d'entre **23% et 43%** au cours de la période 2006-2014.
- L'importance du **GLP** en tant que **carburant automobile** continue sa croissance initiée en 2005.

Le secteur logistique: Unimodalité vs. intermodalité



La **part du transport intermodal** a eu tendance à augmenter pendant la crise économique. Au cours de la dernière période analysée (2013-2014), il ressort que le **poids des chaînes intermodales** basées sur les **combinaisons maritime-routière et ferroviaire-maritime a augmenté (+3,7% et +6,7% respectivement)**.



- Les chaînes intermodales ont augmenté de 9% depuis le début de la crise.

Parts (%)	2004	2006	2008	2010	2012	2013	2014
Unimodales	82,5	82,8	81,3	78,7	74,7	73,2	73,0
Intermodales	17,5	17,2	18,7	21,3	25,3	26,8	27,0

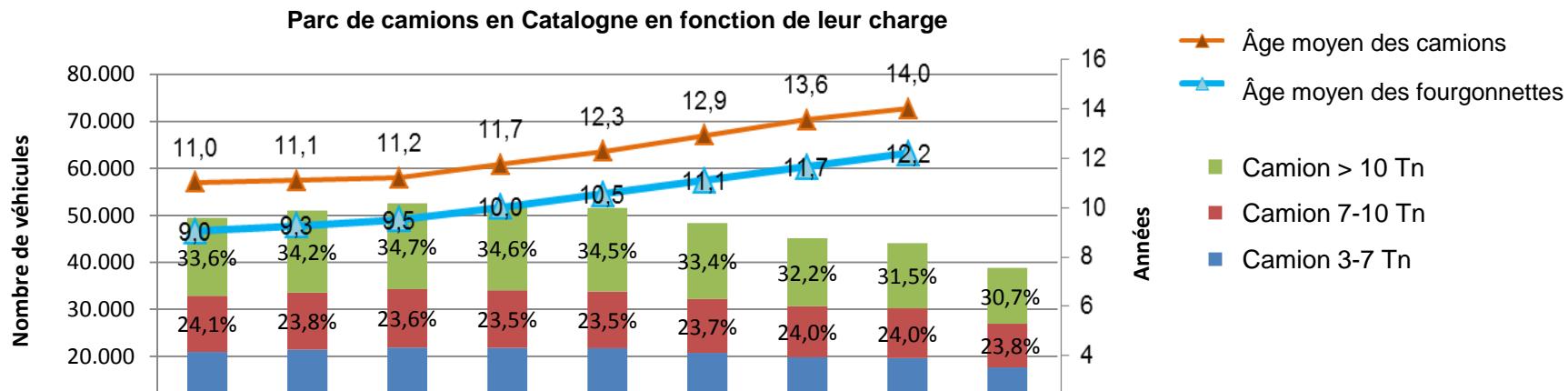
Source: Élaboration propre (Données du Ministère Espagnol des Travaux Publics, Renfe, FGC, Ports de l'État, Aena)

Nouveau

Distribution du parc de camions en Catalogne



Au cours des dernières années, on observe une **tendance à la baisse du parc de camions en Catalogne**, avec une **réduction interannuelle de -5,9% de 2008 à 2014**. De plus, cette diminution s'accompagne d'un **renforcement du rôle** des véhicules ayant une **charge utile inférieure à 7 tonnes**, tandis que les véhicules ayant une **charge utile supérieure à 10 tonnes** perdent des parts de marché.



Source: Institut Cerdà (2015), à partir des bases de données de la Direction Générale de Trafic (2006, 2008, 2010, 2012, 2013 et 2014).

* Remarque: Interpolation linéaire entre l'année précédente et l'année suivante

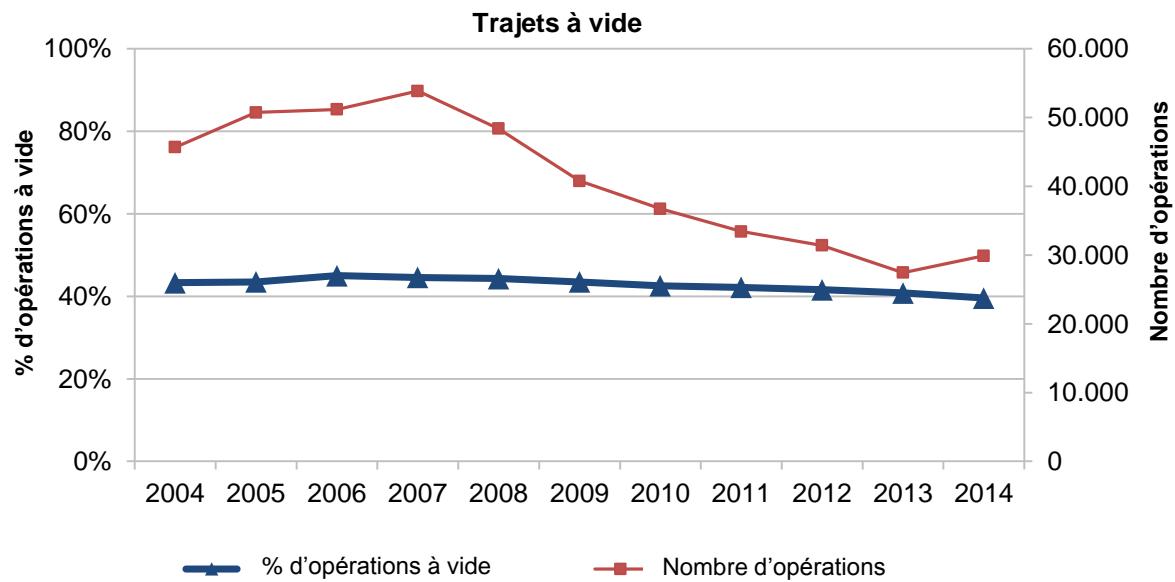
Camions	2006	2010	2014
3-7 Tn	20.940	21.715	17.667
7-10 Tn	11.912	12.096	9.240
>10 Tn	16.650	17.770	11.934

Le secteur logistique: Trajets à vide

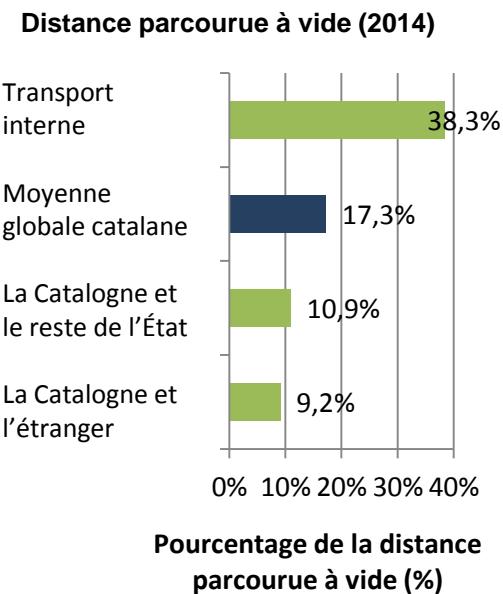


Au cours de l'année 2014 le pourcentage des **trajets à vide** a connu une baisse annuelle de **3,0%** et est tombé **en-dessous de 40%**.

- Ce pourcentage est particulièrement **important** dans le cas des **déplacements internes (44,7%)**.
- En ce qui concerne le **trafic avec le reste de l'État** et le **trafic international**, ce pourcentage se situe aux alentours de **20%**.



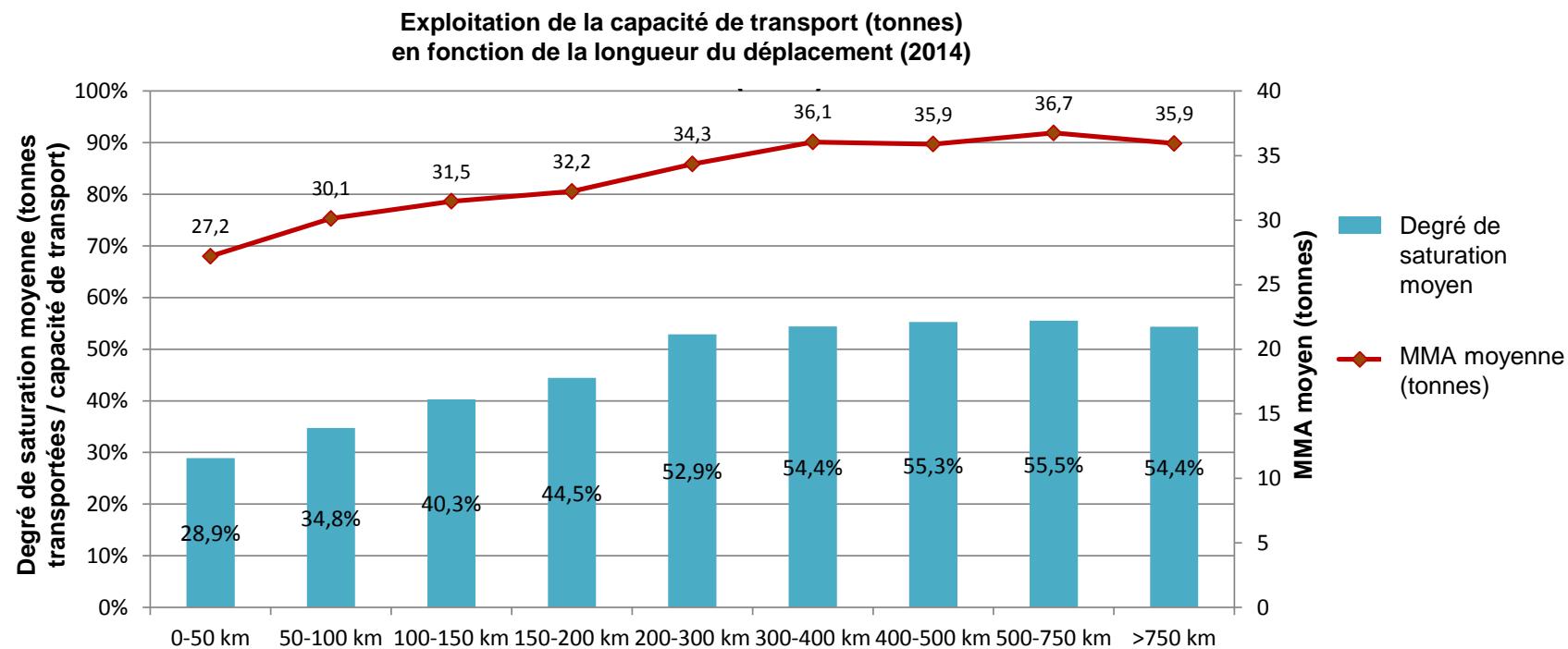
Source: Élaboration propre (Données de l'EPTMC)



Nouveau

Exploitation de la capacité de transport routier

Lors de l'analyse du **degré d'exploitation de la capacité de transport routier**, on observe une **hausse** du degré d'exploitation au fur et à mesure qu'augmente la distance des déplacements.



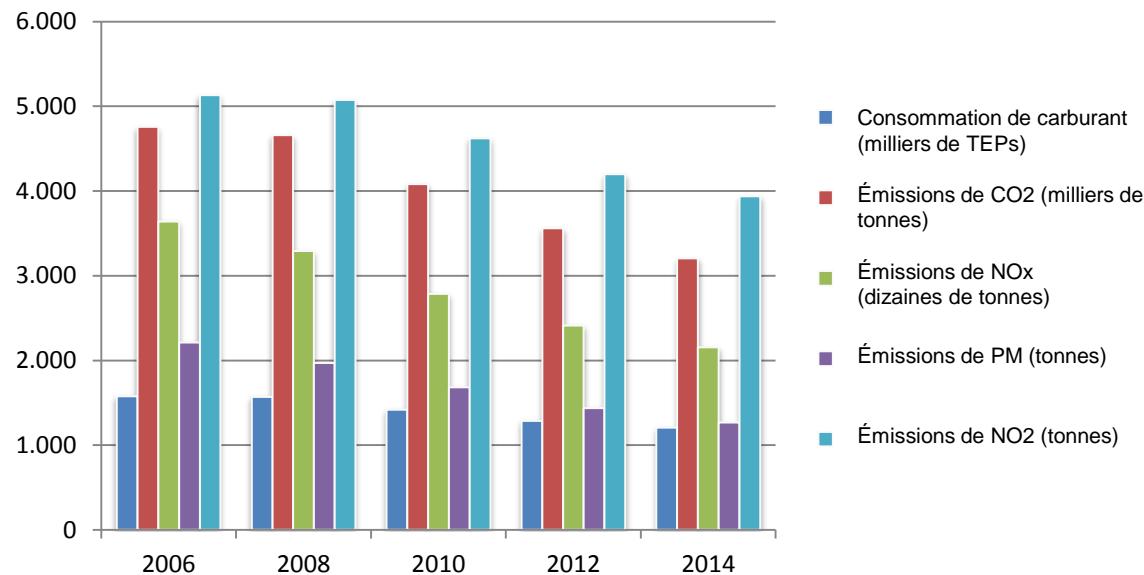
Source: Institut Cerdà (2015), à partir de l'Enquête Permanente du Transport Routier de Marchandises, version étendue (2014).

Le secteur logistique: Émissions du transport de marchandises



La **consommation de carburant** et les **émissions de gaz** et de **particules** dues au transport routier de marchandises ont **diminué** au cours de la période **2006-2014**, principalement grâce à la **réduction de la mobilité et aux améliorations technologiques des véhicules**.

Consommation et émissions du transport de marchandises



Évolution 2006 - 2014

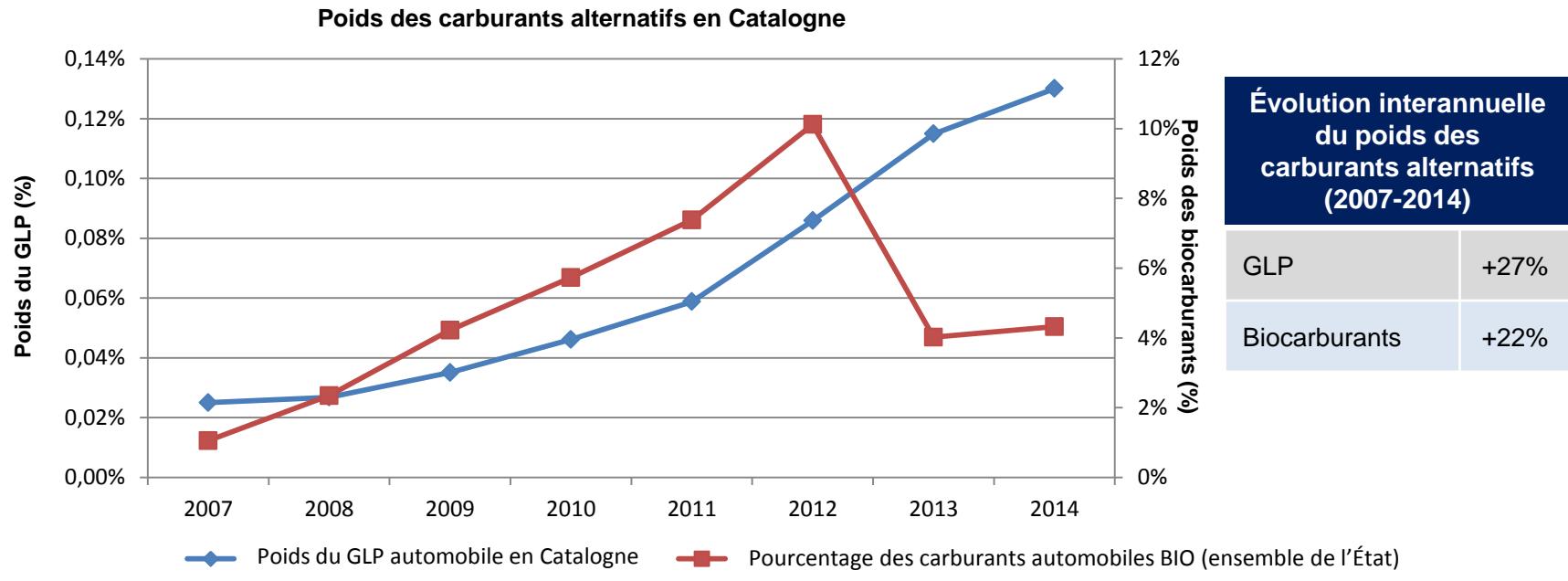
Consommation	-23%
CO ₂	-33%
NOx	-41%
PM	-43%
NO ₂	-23%

Source: Élaboration propre (Données de l'Étude de suivi de l'évolution de la mobilité et des émissions de gaz à effet de serre et contaminants en Catalogne en 2012 (Institut Cerdà), Évaluation de l'efficacité à réduire la consommation énergétique et les émissions dans les scénarios prospectifs et sous-domaines des mesures proposées dans le Plan Directeur de Mobilité de la Région Métropolitaine (Institut Cerdà et EPTMC) et estimation pour l'année 2014.

Le secteur logistique: Poids des carburants alternatifs



Malgré le fait d'être encore à un stade préliminaire, au cours des dernières années, **l'importance du GLP en tant que carburant automobile** a augmenté de façon significative, avec une **croissance annuelle de 17% entre 2005 et 2014**.



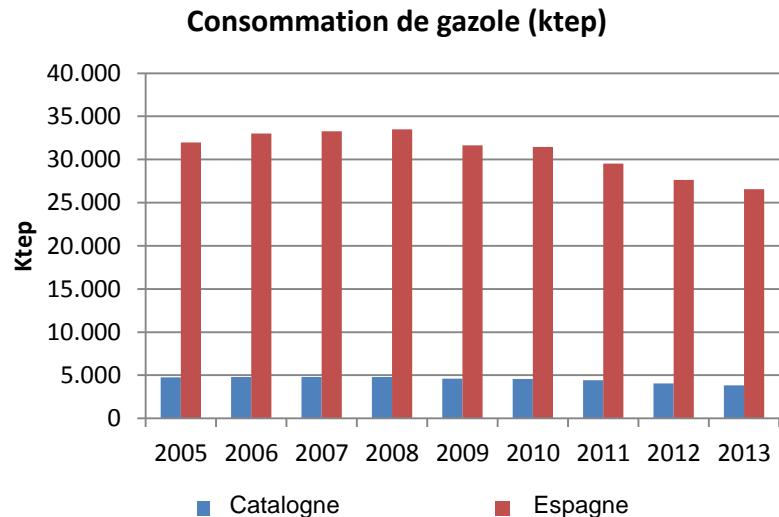
Source: Élaboration propre à partir des données de CORES et de ICAEN

Efficience: Annexe statistique



V. EFICIENCIA

- V.1. Estimación de la evolución del transporte intermodal y unimodal
- V.2. Operaciones de transporte y porcentajes en vacío, por tipo de desplazamiento.
- V.3. Antigüedad media de la flota de furgonetas y camiones
- V.4. Parque de vehículos de mercancías en Cataluña
- V.5. Movilidad de los vehículos de mercancías en Cataluña
- V.6. Consumo de gasolina y gasóleo en Cataluña y España





www.cimalsa.cat

