

Mercado Logístico en España

Abril 2008

“Actualmente, la demanda de espacios logísticos goza de buena salud. Durante 2008 se prevé que se mantenga en niveles cercanos a los de 2007. No obstante, a medio plazo la aparición de nuevos desarrollos industriales y logísticos va a suponer la salida de volumen significativo de suelo, lo cual podría generar un impacto en el mercado. De la evolución de nuestra economía dependerá el crecimiento del sector. La localización y la eficiencia van a tener cada vez mayor peso en los procesos de distribución lo que va a impulsar la búsqueda de espacios cada vez más flexibles y competitivos”.



Basilio González Arangué
 Director Nacional Industrial
 CB Richard Ellis

RESUMEN DEL MERCADO

El cambio en el entorno financiero durante la segunda mitad de 2007 y las recientes perspectivas sobre el crecimiento económico para 2008, están condicionando la evolución del mercado logístico. El principal catalizador del mercado -el consumo interno- viene mostrando síntomas de agotamiento desde principios del año pasado, mientras que el endurecimiento de las condiciones financieras podría comenzar a generar efectos sobre el desarrollo de nuevos espacios para la distribución. Estos factores podrían moderar la evolución del crecimiento del segmento de logística inmobiliaria en el corto plazo.

Pese a las perspectivas, existen factores estructurales que apuntan hacia el mantenimiento de la demanda. Por un lado, la carencia de espacios competitivos en nuestro país genera una demanda constante por los espacios de calidad. Por otro lado, el aumento del precio del petróleo va a impulsar la búsqueda de eficiencia entre los operadores lo que

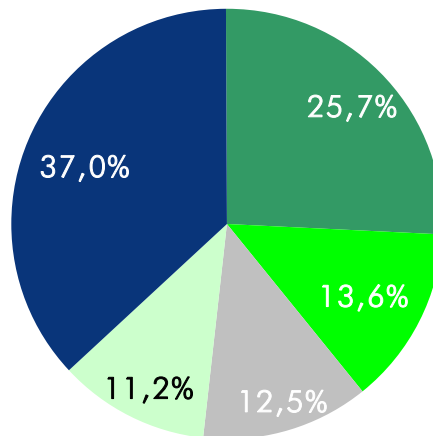
puede implicar la reorganización de las redes de distribución.

Los mercados más consolidados de Madrid y Barcelona han experimentado a lo largo de 2007 un comportamiento muy dinámico pese a que el crecimiento de las rentas ha sido moderado. En ambos mercados, se observa una tendencia clara en el desplazamiento de los grandes operadores de distribución hacia localizaciones cada vez más alejadas de las ciudades.

En mercados en expansión, como el de Valencia, el crecimiento continúa dependiendo de la capacidad de la oferta en responder a las necesidades de la demanda. El nivel de absorción estimado en este mercado sugiere una demanda relativamente intensa.

Los mercados emergentes de Málaga y Zaragoza presentan situaciones opuestas. Mientras en el primero el despegue del mercado está muy condicionado por la evolución del mercado de suelo, en Zaragoza la maduración del mercado va a depender del comportamiento de la demanda.

DISTRIBUCIÓN DEL STOCK LOGÍSTICO EN ESPAÑA POR CCAA



■ Cataluña ■ Madrid ■ Valencia ■ Andalucía ■ Resto de España

Fuente: Alimarket

COYUNTURA ECONÓMICA

La economía española cerró el año pasado con una tasa de crecimiento del 3,5%, muy por encima de las expectativas de comienzo del año pero en una tendencia que marca una clara desaceleración con respecto a 2006.

Desde el inicio de 2008 las perspectivas económicas apuntan a una continuación en la tendencia, intensificada en alguna forma por el entorno global. Junto a la situación generada en los mercados financieros, la evolución del precio de las materias primas –particularmente el petróleo- están teniendo un efecto importante sobre los dos pilares básicos de nuestro modelo de crecimiento; la construcción y el consumo. La contribución de la demanda interna a la economía es cada vez menos intensa, mientras que el retroceso del segmento residencial está impulsando la desaceleración en el sector de la construcción. Las proyecciones de la economía para 2008 apuntan a una tasa de crecimiento significativamente inferior a la del pasado año pero aún por encima del 2% y de la media Europea. Los desequilibrios generados a lo largo del crecimiento podría empezar a corregirse lo que posibilitaría un modelo de crecimiento más racional.

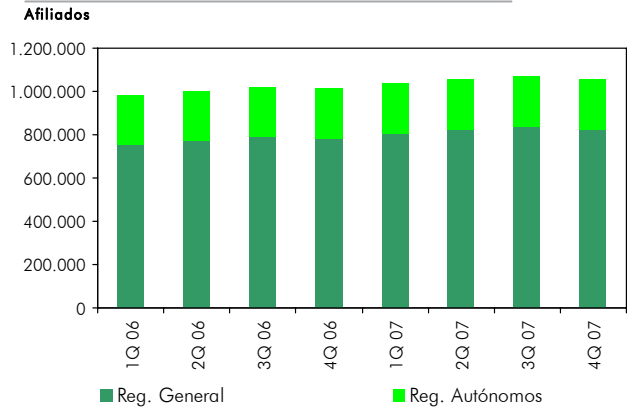
Transporte y logística

El transporte y la logística son actividades con un peso específico dentro de la economía. Según Contabilidad Nacional el transporte representa en España el 6% del PIB y ocupa un nivel equivalente de la fuerza laboral. En los últimos años el crecimiento del sector ha sido muy significativo. El volumen de mercancías transportadas ha estado aumentando en tasas interanuales del 8,6%. El consumo privado es uno de los principales factores que explican esta evolución.

La carretera continúa liderando el sector. Algo más de 78% de la mercancía desplazada en España lo hace por carretera. Este segmento además ha estado mostrando en los últimos años un fuerte dinamismo creciendo en tasas medias superiores al 5% anual.

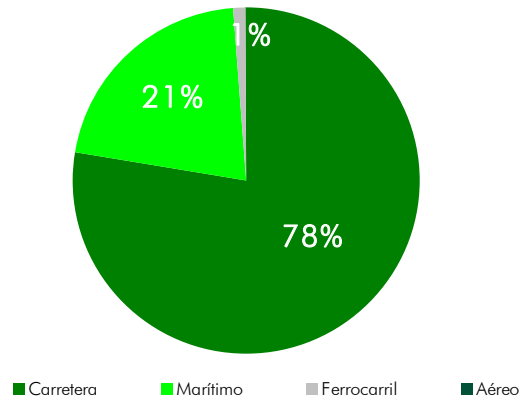
Las perspectivas para el año que viene en este sector están muy vinculadas al comportamiento del consumo y la evolución de las materias primas. Considerando la actual tendencia restrictiva del consumo y el crecimiento del precio del petróleo es probable que a lo largo del 2008 el crecimiento del sector sea inferior al registrado en los últimos años. La eficiencia en los procesos de distribución puede ser un factor decisivo a la hora de afrontar un mercado menos dinámico. En este sentido, la búsqueda del valor añadido para el mantenimiento de la rentabilidad del negocio, puede pasar tanto por la incorporación de nuevas tecnologías como por una estrategia de localización.

EVOLUCIÓN EMPLEO EN EL TRANSPORTE Afiliados en España a la Seg. Social por Régimen



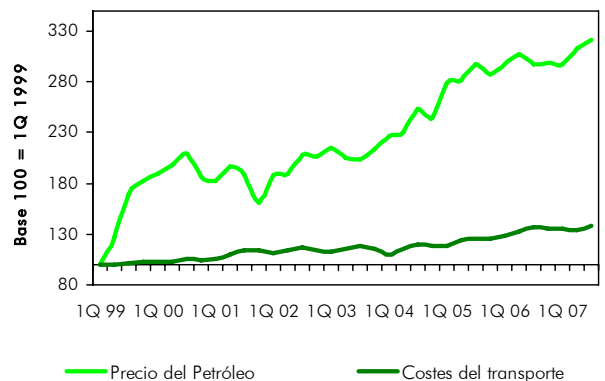
Fuente: Tesorería Gral de la Seg Social

DISTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE



Fuente: Ministerio de Fomento

EVOLUCIÓN DEL PETRÓLEO Y LOS COSTES DEL TRANSPORTE



Fuente: Ministerio de Fomento

MERCADO LOGÍSTICO EN MADRID

La configuración radial de la infraestructura viaria en nuestro país posiciona Madrid como un centro estratégico para la distribución de mercancías a toda la península ibérica. La región absorbe en torno al 60% de los flujos internacionales y aproximadamente el 33% de los flujos nacionales de mercancías. Madrid y su área metropolitana se han consolidado como el centro del sector logístico en España, de hecho, la región de Madrid concentra el 54% de la facturación del sector de transporte de mercancías en España.

Con una población cercana a los 5 millones de habitantes y una renta superior a la media nacional, el área metropolitana de Madrid genera una fuerte demanda de bienes de consumo. De hecho el posicionamiento de la región como importadora neta de bienes está impulsando el desarrollo de espacios eficientes para la distribución.

El mercado de espacios logísticos en Madrid sobrepasa la región, creando un área de influencia que incluye las provincias adyacentes de Guadalajara y Toledo. En este sentido el mercado se estructura en tres coronas concéntricas en función de la distancia a la capital. Pese a la aparición de nuevos nodos de distribución la mayor parte de la actividad logística de la región continúa concentrándose entorno a los ejes A-2 (Barcelona) y A-4 (Andalucía).

Oferta

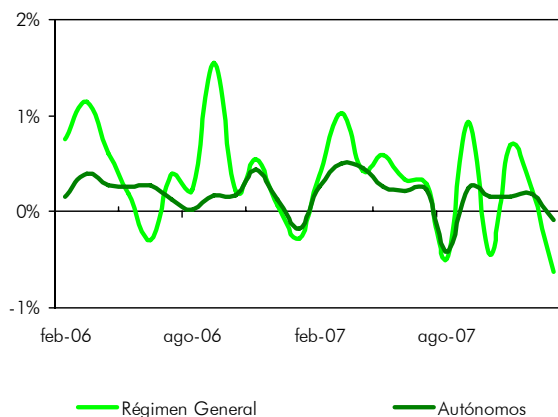
El volumen del parque existente en Madrid y su zona de influencia se estima en algo menos de 2,4 Millones de m² de superficie neta logística en parques multiusuarios consolidados. Esta cifra podría duplicarse si en el cómputo se incluyesen aquellos espacios para uso logístico propio como la plataforma del El Corte Inglés en Valdemoro, Mercamadrid o las estaciones de Mercancías de RENFE.

Algo más de las dos terceras partes del stock (68%) destinado a actividades logísticas están localizados en el eje de la A-2, mientras que el resto de la superficie existente se distribuye entre en el eje de la A-4 (16%) y otras localizaciones dispersas en el resto de área metropolitana (16%). La mayor parte de estos emplazamientos han sido desarrollados por la iniciativa privada en los últimos años y están orientados hacia la distribución al consumo y a las actividades productivas.

El volumen de disponibilidad de espacio logístico en localizaciones consolidadas se estima en el entorno de los 220.000 m². Por lo que la tasa de disponibilidad podría situarse en el 10% del parque. De ellos, aproximadamente un 80% se localiza en la zona del eje de la A-2.

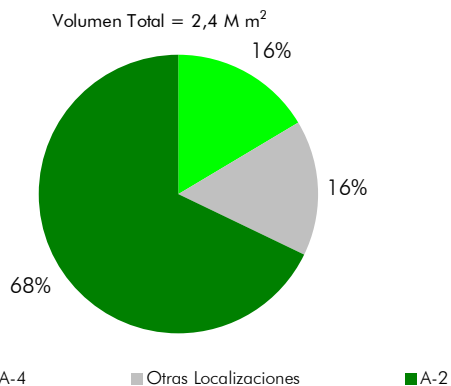
EVOLUCIÓN EMPLEO EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE

% Var. mensual afiliación en Madrid a la Seg. Social



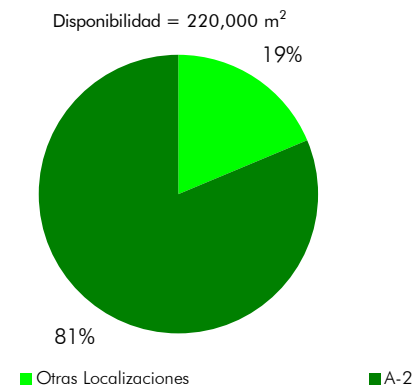
Fuente: Tesorería Gral. de la Seg. Social

DISTRIBUCIÓN DE PARQUES LOGÍSTICOS EN MADRID



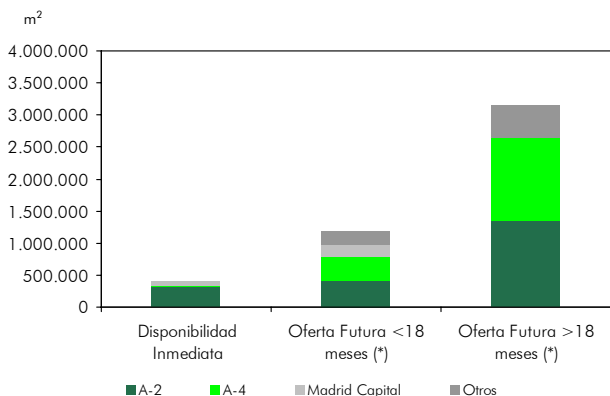
Fuente: CBRE

DISPONIBILIDAD EN PARQUES LOGÍSTICOS EXISTENTES



Fuente: CBRE

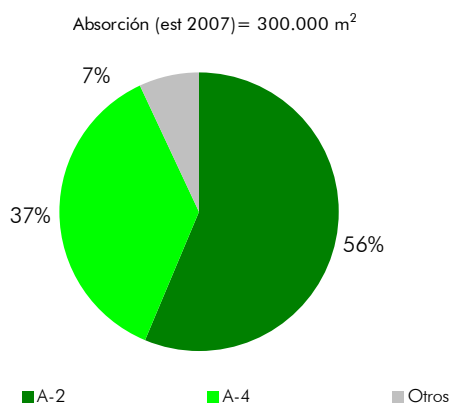
OFERTA FUTURA PARQUES LOGÍSTICOS EN MADRID



(*) Oferta logística potencial sobre nuevos espacios en desarrollo

Fuente: CBRE

ABSORCIÓN ESPACIOS LOGÍSTICOS



Fuente: CBRE

RENTAS POR ZONAS

ZONA	POLÍGONO	ALQUILER €/m²/mes		CORONA	DISTANCIA
		MIN	MAX		
A-1	San Agustín	4,50	5,50	2º	31 km.
A-2	Coslada	6,00	7,50	1º	13 km.
A-2	Meco	4,00	5,00	2º	38 km.
A-2	Torija	2,90	3,30	4º	70 km.
A-4	Villaverde	7,00	8,00	1º	8 km.
A-4	Getafe	6,00	7,50	2º	14 km.
A-4	Ontígola	3,00	3,40	3º	52 km.

Fuente: CBRE

En Madrid existe un volumen importante de superficie industrial potencialmente adaptable a usos logísticos. Actualmente algo más de 1 millón de m² de suelo industrial se encuentra en una fase avanzada de planeamiento – entrega inferior a 18 meses- lo que puede generar una oferta importante de superficie para el desarrollo de espacios logísticos a lo largo del próximo año y medio.

Demanda

En Madrid una buena parte de la demanda de espacios logísticos está compuesta por cadenas de distribución de bienes de consumo y operadores específicos. Junto con este segmento existe también un número importante de productores industriales textil y automóvil- que buscan en la región espacios logísticos para distribución de productos manufacturados.

En 2007 el volumen de absorción de espacio logísticos en Madrid, a partir de la información disponible sobre las transacciones cerradas por agentes, no supera los 300.000 m². El volumen total es posiblemente superior puesto que no se han tenido en cuenta las transacciones cerradas directamente por los propietarios, ni tampoco aquellos espacios desarrollados directamente por los operadores.

Más de la mitad de la contratación conocida (56%) se concentró en el área del Corredor del Henares (A-2), lo que da una idea del peso relativo de esta zona en el mercado de madrileño.

Durante 2007 se han registrado en Madrid diversas operaciones “llave en mano” principalmente entre operadores que buscan inmuebles adaptados a sus necesidades. En la mayoría de las operaciones sobre espacios existentes las tipologías con mayor demanda suelen ser naves con menos de 3 años de antigüedad.

Rentas

Los espacios localizados en los municipios de Madrid y Coslada continúan marcando los niveles de renta y precios más altos de la región. Los niveles máximos los marcan los espacios adyacentes al aeropuerto de Barajas donde se pueden registrar rentas de 8,75€/m²/mes. En Villaverde la renta máxima puede alcanzar los 8€/m²/mes y en Coslada los 7,5€/m²/mes.

La evolución de la renta prime ha experimentado en 2007 un ligero repunte (5%) con respecto al año anterior. No obstante, los mayores incrementos se han producido en localizaciones más distantes de la capital donde la consolidación de los espacios existentes y niveles relativamente bajos ha potenciado incrementos más intensos. En este sentido por ejemplo en municipios como Yunquera de Henares u Ontígola las rentas han aumentado en un 10 y un 22% respectivamente.

MERCADO LOGÍSTICO EN BARCELONA Y CATALUÑA

La fuerte orientación industrial de Cataluña, su situación fronteriza y unos niveles de renta y consumo superiores a la media nacional han generado la necesidad de desarrollar infraestructuras adecuadas para la distribución de bienes. En este sentido, Cataluña es la región de España con mayor concentración de superficie destinada a actividades logísticas de España. Según las estimaciones existentes, una cuarta parte de los espacios logísticos en España están localizados en esta región.

La configuración de la red viaria en la región ha generado dos ejes básicos de flujos de mercancías, siendo el área metropolitana de Barcelona el vértice. El eje norte-sur enlaza Francia con el Arco Mediterráneo mientras que el eje del interior une Barcelona con el resto de la península. Hasta hace una década las comarcas del Barcelonés y Baix Llobregat, en el entorno cercano a Barcelona, concentraban la mayor parte del parque logístico existente. La presión urbanística ha desplazado en los últimos años los grandes centros de distribución hacia áreas más alejadas de la ciudad. Actualmente el mercado logístico en el área metropolitana de Barcelona incluye localizaciones fuera de la provincia como Valls (Tarragona) o Celrà (Girona).

Oferta

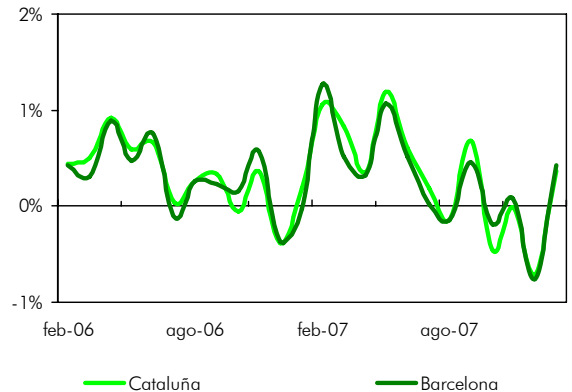
Se estima que el parque de espacios logísticos existente en Barcelona y su área de influencia alcanza los 2,5 millones de m² de superficie útil. La mayor parte del parque se concentra en las comarcas del Barcelonés y el Vallès. Aproximadamente dos terceras partes del stock (60%) están localizadas en estas zonas, particularmente en el entorno del puerto -ZAL I y II y Parc Logistic- del aeropuerto de Barcelona -Mas Blau-, así como en municipios como Sta. Perpetua, Mollet o Parets en el Vallès.

Junto estas localizaciones consolidadas existen espacios más alejados de la Ciudad de Barcelona que están experimentando un importante desarrollo. En este sentido por ejemplo, la ZAL en el puerto de Tarragona y el CIM el Camp –en el Tarragonès- o Logis Penedés está suponiendo un aumento significativo sobre la oferta de espacio disponible y la maduración del mercado logístico en la zona. La iniciativa pública está jugando un papel importante en la expansión de la oferta disponible.

En Cataluña existe un volumen significativo de suelo potencialmente apto para usos logísticos. A partir de los datos conocidos sobre actuaciones o desarrollos industriales, se estima que la superficie potencialmente logística para los próximos años podría aumentar significativamente el parque existente. El volumen de superficie industrial que podría albergar actividades logísticas en proyectos que se encuentran en estado avanzado –entrega del desarrollo en un periodo inferior a 18 meses- se podría calcular en algo más de 930.000 m².

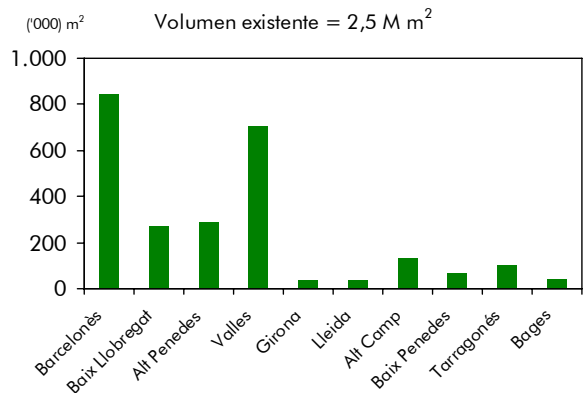
EVOLUCIÓN EMPLEO EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE

% Var mensual afiliación en Cataluña y Barcelona a la Seg. Social



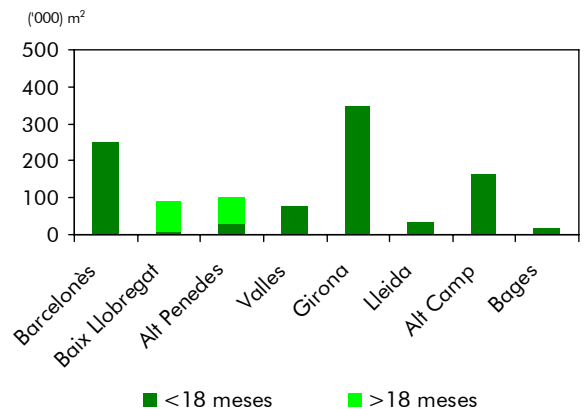
Fuente: Tesorería Gral de la Seg Social

DISTRIBUCIÓN DE PARQUES LOGÍSTICOS EN BARCELONA Y CATALUÑA



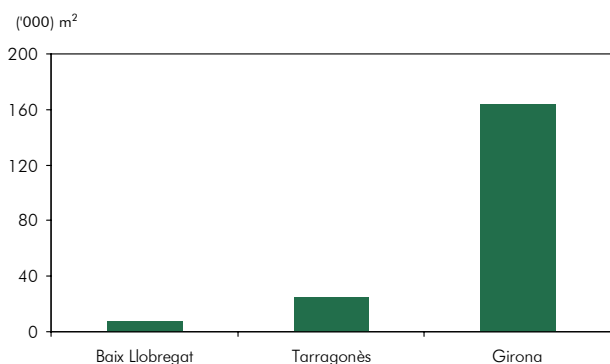
Fuente: CBRE

OFERTA FUTURA EN BARCELONA Y CATALUÑA



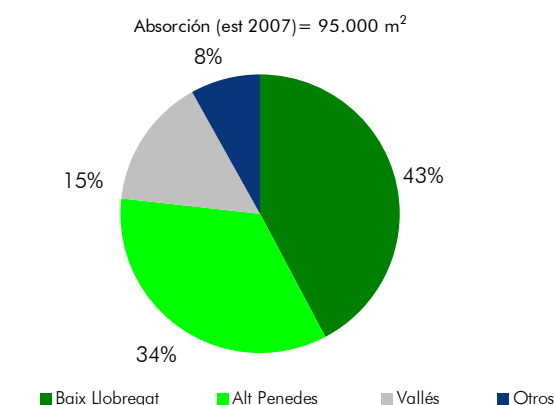
(*) Oferta logística potencial sobre nuevos espacios en desarrollo
Fuente: CBRE

OFERTA DISPONIBLE PARQUES LOGÍSTICOS BARCELONA Y CATALUÑA



Fuente: CBRE

ABSORCIÓN EN PARQUES LOGÍSTICOS EN BARCELONA Y CATALUÑA



Fuente: CBRE

RENTAS POR ZONAS

COMARCA	ALQUILER €/m²/mes	
	MAX	MIN
Barcelonès	9,00	8,00
Baix Llobregat	8,50	7,50
Vallès Oriental	6,50	5,50
Vallès Occidental	6,00	5,25
Alt Penedes	4,80	4,30
Tarragona-Valls	4,30	3,70

Fuente: CBRE

La oferta de espacio logístico inmediatamente disponible en el mercado de Barcelona es relativamente reducida. En zonas más próximas a la Ciudad Barcelona, como la ZAL, el nivel de ocupación es cercano al 100%. Una gran parte de la oferta existente está compuesta por espacios que se desarrollan bajo formulas de "llave en mano" por lo que la superficie disponible es una función del volumen de suelo disponible apto para estos usos.

Demanda

Al igual que en Madrid las cadenas de distribución orientada al consumo conforman una buena parte de la demanda de espacios logísticos en Barcelona. La distribución industrial y los operadores específicos de bienes duraderos ocupan también un lugar importante en la demanda de espacio logístico.

A partir de la información disponible sobre transacciones cerradas por los agentes, el volumen de absorción de espacios logísticos en Barcelona durante 2007 podría estar entorno a los 100.000 m². Este indicador es sensiblemente más bajo al registrado en Madrid. Sin embargo tanto las operaciones cerradas *off market* como el importante volumen de desarrollos públicos no intermediados por agentes sugieren que el nivel de absorción puede ser algo más alto de los estimado.

La localización sobre las operaciones cerradas sugiere que la demanda existente se concentra en su mayor parte en el entorno cercano a Barcelona. El 58% de la superficie contratada en 2007 se localiza en las Comarcas del Baix Llobregat y Vallés. Una gran parte de las operaciones conocidas se han cerrado sobre espacios de nueva construcción, y bajo fórmulas "llave en mano" en la mayoría de los casos.

Rentas

Barcelona presenta los niveles de rentas prime más elevados de España. Los espacios logísticos en las localizaciones más cercanas a Barcelona pueden registrar niveles de rentas cercanos a los 9 €/m² /mes. Durante el último año, la evolución de las rentas máximas ha experimentado un crecimiento moderado que podría estimarse entorno al (2-3%).

La falta de espacio en el entorno inmediato a la Ciudad de Barcelona o en los principales nodos de comunicación –puerto y aeropuerto- hacen que la demanda sobre estos espacios continúe siendo muy intensa. En zonas más apartadas de la capital catalana, como Tarragona o el Alt Penedès, las rentas alcanzan niveles comparables a otros mercados emergentes en España, como Valencia.

MERCADO LOGÍSTICO EN VALENCIA

Valencia se está consolidando como uno de los mercados logísticos más importantes de España. Estratégicamente localizada a menos de 400 kilómetros de las dos principales ciudades Madrid y Barcelona, Valencia cuenta con una infraestructura portuaria y aeroportuaria que posibilita la distribución de mercancías a gran escala tanto en el eje mediterráneo como hacia el interior.

Oferta

El mercado de espacios logísticos en Valencia se distribuye en torno a tres coronas concéntricas, separadas por los ejes de circunvalación V-30 y A-7. El volumen del parque se estima en unos 850.000 m² de superficie útil, de los cuales dos terceras partes se localizan en el centro del área metropolitana particularmente en el entorno de la confluencia del eje de la A-3 - Autovía de Madrid- con la autopista del Mediterráneo -A-7 / E-15.

Hasta el momento la oferta disponible es relativamente escasa como consecuencia de la falta de espacios competitivos de calidad para el desarrollo de naves logísticas. Según los datos con los que cuenta CBRE la tasa de disponibilidad en Valencia se puede estimar en el 3,5% del stock. La oferta futura se concentra actualmente en desarrollos localizados en zonas más alejadas del centro. Ejemplo de ello son algunos proyectos como el Sector XII en Ribarroja en la 2ª Corona o Prologis Park en Sollana y Valencia Sur Logistics en Massalavés dentro de la 3ª Corona.

Demanda

La demanda logística en Valencia tiene su origen no solo en operadores logísticos pero también productores e importadores con necesidades de espacios para la distribución. La demanda en venta se limita cada vez más a los inversores. Los espacios modulables son las tipologías con más éxito.

Durante el 2007, el volumen de absorción de espacios logísticos, según nuestros datos de transacciones, superó los 30.000 m². La mayor parte de estas transacciones se cerraron en zonas de nuevo desarrollo como Paterna o Ribarroja.

Rentas

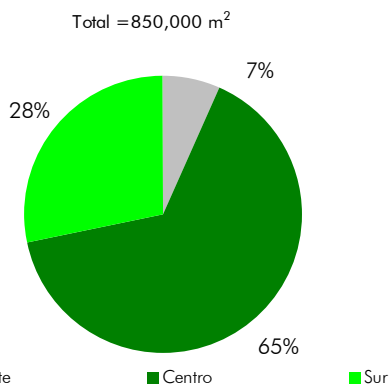
Las rentas máximas alcanzable sobre los espacios logísticos en Valencia se sitúan en niveles inferiores a los de otros mercados como el de Madrid o Barcelona. En la primera corona los espacios logísticos compiten con superficie industrial consolidada - a veces orientada hacia actividades comerciales- lo que supone unos niveles de rentas más altos. Los espacios más competitivos (calidad/precio) se sitúan en la segunda corona donde las rentas máximas pueden alcanzar los 5,00€/m² /mes.

Durante el 2007 las rentas máximas en términos generales han experimentado un crecimiento moderado, inferior al 5%. La tendencia al alza se ha desacelerado desde la segunda mitad del pasado año y aunque no se esperan caídas significativas, tampoco se prevén incrementos sustanciales.



Fuente: CBRE

DISTRIBUCIÓN DEL STOCK LOGÍSTICO EN VALENCIA



Fuente: CBRE

RENTAS LOGÍSTICAS EN VALENCIA

	ALQUILER €/m ² /mes		CORONA
	MIN	MAX	
Norte	3,50	4,80	1º
Centro	3,00	4,50	1º
Sur	5,00	8,00	1º
Norte	3,00	4,00	2º
Centro	3,80	5,00	2º
Sur	3,50	4,20	2º
Norte	2,50	3,00	3º
Centro	3,00	4,00	3º
Sur	2,50	3,50	3º

Fuente: CBRE

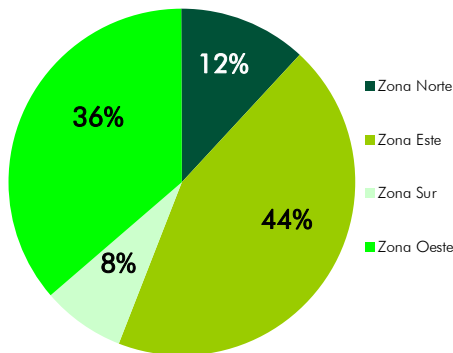
PRINCIPALES ZONAS INDUSTRIALES EN ZARAGOZA



- 1 Eje Carretera de Logroño
- 2 PLAZA
- 3 Centrovía
- 4 Eje Carretera de Valencia
- 5 PTR
- 6 Empresarium
- 7 Malpica - Alfandén
- 8 Ciudad del Transporte
- 9 San Miguel

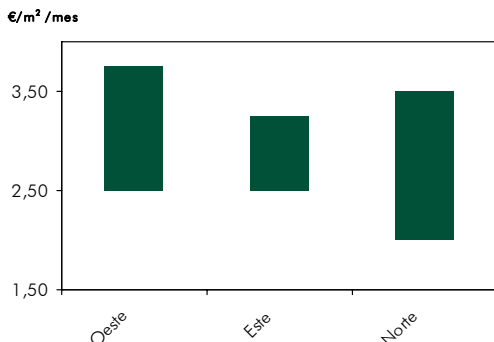
Fuente: CBRE

DISTRIBUCIÓN DEL PARQUE INDUSTRIAL EN ZARAGOZA



Fuente: CBRE

RENTAS LOGÍSTICAS EN ZARAGOZA



Fuente: CBRE

MERCADO LOGÍSTICO EN ZARAGOZA

La inversión en infraestructuras y la mejora en las comunicaciones han configurado a Zaragoza como uno de los mercados logísticos de España con mayor proyección. Su equidistancia entre las principales ciudades -Madrid, Barcelona, Bilbao y Valencia- y su conexión con Francia hacen de Zaragoza una localización estratégica para el transporte de mercancías.

El mercado logístico de Zaragoza cuenta con excelentes equipamientos tras los nuevos desarrollos creados en los últimos años. Únicamente la alta disponibilidad de suelo industrial liberado, así como el lento desplazamiento hacia los nuevos Polígonos impiden una mayor intensidad en el desarrollo del mercado. La Plataforma Logística de Zaragoza PLA-ZA, junto con P.E. Centrovía, lidera en índice de ocupación frente a los otros grandes desarrollos como P.E. Empresarium y el PTR (Parque Tecnológico de Reciclado).

Oferta

Zaragoza cuenta con un parque creciente de espacios logísticos y un stock de suelo muy amplio. La oferta logística se concentra en el oeste, en torno al nudo Z-40 y A-2 donde se encuentran los desarrollos más emblemáticos como PLAZA - 12M m² de suelo- o Centrovía -3M m² de suelo-. El eje A-68 Norte y A-2 Barcelona se localizan otros desarrollos más consolidados como la Ciudad del Transporte.

Demanda

El importante volumen de oferta en Zaragoza refleja la intensidad de la demanda actual y potencial. La progresiva absorción de desarrollos como PLA-ZA sirven como referente a la evolución de la demanda. Durante 2007 empresas como BSH, Galerías Primero y Caladero ha ubicado parte de su actividad en este desarrollo.

Rentas

Durante 2007 en Zaragoza los niveles máximos sobre superficies logísticas se han registrado en PLA-ZA donde las rentas pueden alcanzar los 3,75€/m²/mes. No obstante la dispersión de rentas no es muy amplia; el mínimo se sitúa en los 2,00€/m²/mes lo que sugiere que este mercado se encuentra todavía en plena fase de expansión.

El volumen de oferta -tanto en suelo, como en producto terminado- parece indicar que el recorrido al alza en las rentas es todavía limitado y podría verse afectado a lo largo del presente año como consecuencia de la actual incertidumbre económica.

MERCADO LOGÍSTICO EN MÁLAGA

La actividad logística en Málaga está condicionada tanto por el crecimiento de las infraestructuras como por el consumo. El desarrollo de las infraestructuras portuarias, aeroportuarias y los nuevos ejes de comunicación, así como el crecimiento de la demanda impulsada por el consumo que genera el sector turístico son algunos de los factores que confirman el potencial de este mercado. Las perspectivas para el mercado de espacios de distribución en la zona son muy positivas.

En la actualidad el volumen de superficie logística competitiva en el área metropolitana de Málaga es claramente insuficiente. La escasez de suelo industrial finalista y la baja calidad de las superficies existentes son algunas de las causas de este desequilibrio. En este sentido los nuevos polos de atracción para el segmento logístico se han desplazado hasta localidades más distantes como Casabermeja o Antequera. El nuevo PGOU de Málaga identifica más de 3 millones de m² de suelo industrial lo que puede suponer un revulsivo para el desequilibrio existente. No obstante, el proceso de transformación de este suelo en oferta logística efectiva puede ser superar los 4 años.

Oferta

La mayor parte de los operadores logísticos en la zona están localizados en el Polígono Trévez y en el CTM. La oferta de espacios nuevos en el entorno del área metropolitana se concentra en los desarrollos en el eje del Valle del Guadalhorce. La promoción del Innova Park es un buen ejemplo de este desarrollo. La aprobación del PGOU de Málaga va a potenciar el desarrollo de proyectos -como la ampliación del CTM- que pueden aumentar el volumen de oferta disponible.

Fuera del área metropolitana de Málaga la oferta de espacio es principalmente suelo finalista y concretamente en el eje de la A-45. Casabermeja es una de las localizaciones que está despertando mayor interés. En Antequera y en todo el entorno del eje de la A-92 la oferta de espacio logístico está compuesta por parcelas industriales que pueden ser aprovechadas para éstos usos. La aprobación de los Planes Generales en varios municipios de la zona en los próximos años va a permitir liberar un volumen importante de suelo que podría orientarse hacia actividades logísticas y de gran distribución.

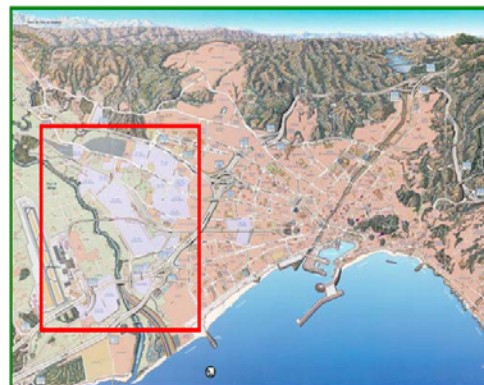
Demanda

La demanda para superficies superiores a los 1.000 m² está compuesta por operadores logísticos y cadenas de distribución que no encuentran espacios competitivos para desarrollar su actividad. La mayoría de estos operadores están orientados hacia el consumo. La evolución del tráfico tanto en el puerto como en el aeropuerto podría ser un revulsivo para la entrada de operadores más orientados a la distribución industrial y de bienes duraderos.

Rentas

La escasez de espacio ha generado en los últimos años un crecimiento importante tanto de los precios como de las rentas. Actualmente el precio máximo alcanzable por los espacios logísticos en Málaga se sitúa en los 5,00€/m²/mes. En términos relativos éste es un nivel elevado en comparación con otros mercados de tamaño equiparable, lo que refleja la escasez de la oferta.

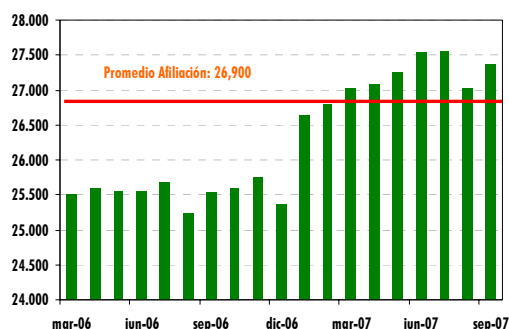
PRINCIPALES ZONAS INDUSTRIALES EN MÁLAGA



Fuente: CBRE

AFILIACIÓN A LA SEGURIDAD SOCIAL

Núm. Afiliados Sector Industrial (*) –Provincia de Málaga-



Fuente: TGSS

(*) Afiliación Industrial Incluye Actividades de manufactura y extractivas..

RENTAS INDUSTRIALES EN MÁLAGA

ZONA	ALQUILER (€/m ² /mes)	
	Mín	Max
P.I. Guadalhorce	5,10	9,00
P.I. San Luís	4,80	6,75
P.I. Trévez	6,00	8,75
P.I. El Viso	5,00	6,75
P.I. Azucarera	4,80	6,50
P.I. Alameda	6,25	7,50
P.I. Sta. Bárbara	6,50	11,00
P.I. Villarroza	5,25	6,25

Fuente: CB Richard Ellis

PERSPECTIVAS

En un entorno donde la economía está entrando en un proceso de reajuste, es posible que asistamos a lo largo del próximo año a una desaceleración de la actividad del sector del transporte. En este entorno, la eficiencia y la localización cobran un papel más relevante a la hora de mantener los niveles de rentabilidad de los negocios de distribución. A lo largo de 2008 la demanda de espacios logísticos va a continuar aunque a un ritmo de absorción algo más moderado que en años anteriores. Las limitaciones de acceso al crédito por el comportamiento de los mercados financieros pueden tener un efecto sobre la oferta, por lo que es posible que se observen aplazamientos sobre algunos proyectos. No es de esperar que los niveles de rentas experimenten variaciones sustanciales en los próximos meses.

En los mercados más consolidados como Madrid o Barcelona no se espera que la desaceleración vaya a generar un impacto significativo sobre la oferta sino un reajuste al nuevo entorno. En los mercados en desarrollo –Valencia- o emergentes –Zaragoza y Málaga- es posible que se produzca efectos más intensos, sobre todo en los segmentos del mercado más expuestos al riesgo.

En todo caso existen todavía necesidades estructurales importantes en este mercado. El volumen de espacios logísticos competitivos en España es todavía muy moderado en comparación al de otros países de nuestro entorno. Nuestro país continúa a la cola de los países europeos en segmentos con fuerte demanda de espacios logística como el consumo por internet o el “outsourcing” de distribución especializada. Más aún la presión del mercado por una mayor eficiencia en los procesos de distribución va a continuar generando una demanda de espacios logísticos que supongan ahorro de costes.

El sector de inmobiliaria logística goza en nuestro país de una buena salud y pese a unas perspectivas macroeconómicas no muy favorables los fundamentos sobre los que se ha sustentado el crecimiento continúan siendo sólidos.

ANDALUCÍA	MADRID	PALMA DE MALLORCA	ZARAGOZA
C/ Don Cristian, 2-4 (1º) 29007 Málaga Av. Ricardo Soriano, 72 (1º) 29600 Marbella (Málaga) T: +34 952 070 710 F: +34 952 071 705	Edificio Torre Picasso Planta 27 Pl. Pablo Ruiz Picasso 1 28020 Madrid T: +34 915 981 900 F: +34 915 569 690	Av. Comte de Salient, 2 Esquina 31 Diciembre 07003 Palma de Mallorca T: +34 971 456 768 F: +34 971 456 898	Pº de la Independencia, 21 1 Centro 50001 Zaragoza T: +34 976 484 635 F: +34 976 484 633
BARCELONA	MARRUECOS	VALENCIA	
Edificio Testa Diagonal Av. Diagona 605, 8-1 08028 Barcelona T: +34 934 447 700 F: +34 934 190 285	Casablanca 190 Boulevard d'Anfa Etag 2 20000 Casablanca T: +212 22 953 250 F: +212 22 364 238	Edificio Albereda Pº de la Alameda, 35 bis, 3º 46023 Valencia T: +34 963 162 890 F: +34 963 162 891	

CB Richard Ellis 2008

Esta publicación se ha preparado cuidadosamente con el fin de ofrecer información general y no se aceptan responsabilidades por errores y omisiones. Las opiniones y los datos aquí indicados están sujetos a cambios sin previo aviso. Cualquier transacción que se efectúe en el mercado no deberá fundamentarse única ni necesariamente en los datos aquí expuestos. Tampoco podrán ser publicados total ni parcialmente ni citados como fuente, sin la previa autorización de CB Richard Ellis.

EMEA Offices

Abu Dhabi (971) 2 681 4399	Lisbon (351) 21 311 4400
Aix-en-Provence (33) 442 60 01 31	Liverpool (44) 151 227 4611
Amsterdam (31) 20 626 2691	London (44) 20 7182 2000
Athens Danos & Associates in association with CBRE (30) 210 756 7567	Lyon (33) 4 72 83 48 48
Barcelona (34) 93 444 7700	Madrid (34) 91 598 1900
Belfast (44) 28 9043 8555	Malaga (34) 95 207 0710
Belgrade (381) 11 222 3407	Manchester (44) 161 455 7666
Berlin (49) 30 72 61 54 0	Marbella (34) 95 276 5130
Birmingham (44) 121 609 7666	Marseille (33) 4 96 11 46 11
Bratislava (421) 2 3255 3300	Milan (39) 02 303 7771
Bristol (44) 117 943 5757	Moscow (7) 495 258 3990
Brussels (32) 2 643 3333	Munich (49) 89 2420 600
Bucharest CB Richard Ellis Eurisko (40) 21 3131020	Nairobi (254) 20 272 4848
Budapest (36) 1 374 3040	Neuilly sur Seine (33) 1 46 24 53 46
Bulawayo (263) 9 630 20	Oslo Atrium AS (47) 40 00 57 66
Cape Town Broff Property Group (27) 11 441 400	Palma de Mallorca (34) 97 145 6768
Casablanca (212) 229 532 50	Paris (33) 1 53 64 00 00
Copenhagen (45) 70 22 96 01	Port Elizabeth Broff Property Group (27) 41 363 5559
Dubai (971) 4 362 0818	Porto (351) 226 167 240
Dublin (353) 1 618 5500	Prague (420) 224 814 060
Durban Broff Property Group (27) 31 277 2900	Pretoria Broff Property Group (27) 12 431 7180
Edinburgh (44) 131 469 7666	Rome (39) 06 4523 8501
Frankfurt (49) 69 17 00 77 0	Sofia Elta Consult AD (359) 2 987 7647
Gaborone (267) 3188 200	Southampton (44) 23 8033 8811
Geneva CB Richard Ellis PI Performance (41) 22 322 80 60	Stockholm (46) 8 4101 8700
Glasgow (44) 141 204 7666	Saint Petersburg Maris Properties LLC in association with CB Richard Ellis (7) 812 346 5900
Gothenburg (46) 31 761 8750	Tel Aviv M.A.N. Properties Real Estate Consultants (972) 3 561 6161
Hamburg (49) 40 80 80 20 0	The Hague (31) 70 750 8900
Hogare (263) 4 707 101	Thessaloniki Danos & Associates in association with CBRE (30) 2310 244 962
Helsinki Huoneistokeskus Oy (358) 207 80 3750	Toulouse (33) 5 62 72 47 72
Hoofddorp (31) 23 565 7700	Valencia (34) 96 316 2890
Istanbul CB Richard Ellis LS (90) 212 259 36 29	Vienna (43) 1 533 4080
Jersey (44) 1534 874141	Warsaw (48) 22 544 8000
Johannesburg Broff Property Group (27) 11 441 4229	Zagreb (385) 1 487 8600
Kampala (256) 41 345165	Zurich CB Richard Ellis PI Performance (41) 44 226 30 00
Kiev CB Richard Ellis LLC (38) 44 390 0000	
Leeds (44) 113 233 7666	