



¿Está amenazado el sector del almacenaje?

La actual crisis crediticia parece decidida a ponérselo muy difícil al comercio y, con ello, a la demanda de instalaciones de almacenaje en toda Europa, según pudieron saber los asistentes a un congreso sobre almacenaje celebrado hace poco

Robin Meczes nos lo cuenta.

Es probable que la actual crisis crediticia global traiga como consecuencia un crecimiento más lento durante los dos próximos años en el volumen de mercancías en circulación por todo el mundo, y un marcado realineamiento de la demanda de ocupación de almacenes y el valor de los inmuebles comerciales como resultado, según los ponentes de la conferencia "Sheds" que tuvo lugar recientemente en Gales.

«Existe una verdadera incertidumbre sobre la seriedad que va a alcanzar la situación», dijo Roger Bootle, director general de la consultoría económica Capital Economics. «La idea de que lo único que va mal en el mundo son unos problemillas locales en los Estados Unidos con las "hipotecas basura" es incorrecta. Se trata de una crisis con un origen muy profundo y unas consecuencias muy, muy graves».

El mundo se ha pasado más de una década cometiendo excesos financieros a causa de los bajos tipos de interés, y ahora está sufriendo las consecuencias. Pero el bajón no va a sentirse igual en todas partes, declaró. Aunque ya es inevitable la ralentización de la economía en EE. UU., Asia, por ejemplo, sigue teniendo posibilidades de experimentar un crecimiento de alrededor del 9% durante



1

los dos próximos años; y se predice que las ventas minoristas en China crecerán un 14% en los próximos años.

En Europa, que depende mucho del mercado estadounidense para su actividad comercial, el Reino Unido será el país que más acuse la crisis crediticia, donde el crecimiento será de tan sólo un 1,5% el año que viene, acompañado de la caída de los tipos de interés hasta un 4%, dijo Bootle, lo cual podría llevar a una importante reducción de la demanda de servicios de almacenamiento, y una caída en el valor capital de los almacenes de alrededor del 25%.

«La idea de que lo único que va mal en el mundo son unos problemillas locales en los Estados Unidos con las "hipotecas basura" es incorrecta. Se trata de una crisis con un origen muy profundo y unas consecuencias muy, muy graves».

En el resto de Europa, los efectos serán menos acusados. «El exceso financiero no ha sido tan marcado en el resto de Europa como lo ha sido en el Reino Unido y, como consecuencia, tengo esperanzas de que el revés sea mucho más leve. Creo que la zona del euro superará la situación relativamente bien».

Sin embargo, existen varias áreas preocupantes en Europa; Bootle mencionó el caso concreto de España, donde alrededor del 10% del producto interior bruto (PIB) y el 12% del empleo dependen del sector de la construcción, un sector cuyo crecimiento está empezando a aminorar considerablemente.

Pero en otros países de la U.E., como Alemania, el panorama se presenta más halagüeño. «Alemania no ha experimentado un boom de ningún tipo, aunque las cosas están empezando tomar un cariz más optimista. La parte central clave de la economía de la zona del euro capeará el temporal bastante bien, y eso servirá de apoyo a países como Bélgica, Holanda, Francia y, en menor medida, Italia», dijo Bootle.

Puntos fuertes del almacenaje

A causa del aumento del comercio en otras partes del mundo, como China, lo más probable es que los puntos fuertes del sector del almacenaje en los próximos años sean los grandes puertos internacionales o sus cercanías, en opinión de Gary Anderson, presidente y director general de operaciones para Europa de la promotora inmobiliaria industrial Prologis. «Más del 90% del volumen total de mercancías se transporta por mar,



así que una fuerte presencia cerca de, o con conexiones a grandes puertos marítimos internacionales tiene una importancia crítica, en nuestra opinión».

Y lo cierto es que los puertos europeos han estado experimentando un fuerte crecimiento últimamente, añadió. «Si tomamos como ejemplo el puerto de Hamburgo, el número de contenedores gestionados aquí subió de algo más de 2 millones en 1991 a cerca de 9 millones en 2006. Mientras que el comercio con EE. UU. en este puerto ha permanecido relativamente estático, se ha producido un gran auge en el comercio entre los distintos países europeos, y entre Europa y China, y China va a tener un impacto mucho mayor a medio plazo sobre la economía de la U.E. que casi cualquier otro sitio. Por ejemplo, el número de contenedores que han pasado por puertos chinos subió en un 2.000% sólo en el último año».

«La expansión hacia el este está ampliando los enlaces de transporte históricos, dando una importancia mucho mayor al mercado de la CEE conforme las empresas se van trasladando a esta zona, no sólo para distribuir mercancías, sino también para su fabricación».

La expansión continuada de la Unión Europea también está generando una nueva demanda de servicios de transporte y almacenaje. «La expansión hacia el este está ampliando los enlaces de transporte históricos, dando una importancia mucho mayor al mercado de la CEE conforme las empresas se van trasladando a esta zona, no sólo para distribuir mercancías, sino también para su fabricación, aprovechando el bajo coste de la mano de obra, una población activa con un alto nivel de estudios, y una →



1. Roger Bootle, Capital Economics: los efectos de la crisis crediticia podrían tener graves consecuencias.

2. Gary Anderson, Prologis: una gran cantidad de los almacenes occidentales está "funcionalmente obsoleta".



→ infraestructura de transporte que resulta ser muy buena», dijo. «En nuestra opinión esto sustentará los factores fundamentales de la propiedad inmobiliaria en el mercado de la CEE durante muchos años»...

«Se calcula que el 35-45% de los almacenes que existen actualmente en esta región está funcionalmente obsoleto. Gran parte de ellos fueron diseñados originalmente para un ocupante único y para la distribución local, y estaban, sinceramente, mal ubicados».

Sin embargo, el sector del almacenaje en Europa occidental también necesita una cierta reconfiguración. «Se calcula que el 35-45% de los almacenes que existen actualmente en esta región está funcionalmente obsoleto. Gran parte de ellos fueron diseñados originalmente para un ocupante único y para la distribución local, y estaban, sinceramente, mal ubicados», en palabras de Anderson. «Hoy, esos edificios son por lo general demasiado pequeños y carecen de las características necesarias para los grandes volúmenes, que es la tendencia actual para todos nosotros. Si combinamos eso con el aumento del coste del transporte, tenemos un poderoso argumento para la reconfiguración continua del mercado».

Ferrocarril y aeropuertos

Otra tendencia del mercado del almacenaje europeo es hacia las instalaciones con enlaces ferroviarios. «Se ha producido un importante giro hacia el ferrocarril para la distribución paneuropea y, cada vez más gobiernos de la U.E. están impulsando más activamente el transporte ferroviario de mercancías», apuntó Anderson.

Un caso reciente es el de un cargamento que se transportó desde Pekín hasta Hamburgo (una distancia total de unos 9.500 km) por ferrocarril, cruzando seis países distintos en 15 días. «Las operadoras ferroviarias participantes dicen que pueden reducir ese trayecto a 10 días y, si es cierto, eso lo haría dos veces más rápido que la ruta marítima tradicional y más barato que el transporte aéreo. Está claro que el ferrocarril nunca va a suplantar el volumen de mercancías que se transporta por mar [...] pero sí empieza a demostrar que hay aplicaciones que resultan viables en toda Europa por ferrocarril».

Walter Hens, director ejecutivo de grupo de la promotora de almacenes Segro, sugirió que también los aeropuertos serían un área clave de crecimiento en los próximos años. Entre los muchos proyectos de su empresa se cuentan 200.000 m2 de espacio logístico

en el nuevo aeropuerto de Berlín, por ejemplo. «No hay duda de que en algún momento en el futuro, las mercancías viajarán menos por carretera conforme vaya empeorando la saturación de la red de carreteras y el precio del petróleo siga subiendo».

El crecimiento del sector del almacenaje también se verá estimulado por el crecimiento del sector de la logística externa, que además dará paso a un mayor número de plantas multi-usuarios. «En la actualidad hay una gran variación en los niveles de subcontratación en toda Europa, pero la tendencia hacia el uso de logística externa está creciendo en todas partes de Europa, conforme los ocupantes buscan cada vez más flexibilidad y un mayor nivel de servicio de los proveedores», dijo Hens.

Mercado de dos velocidades

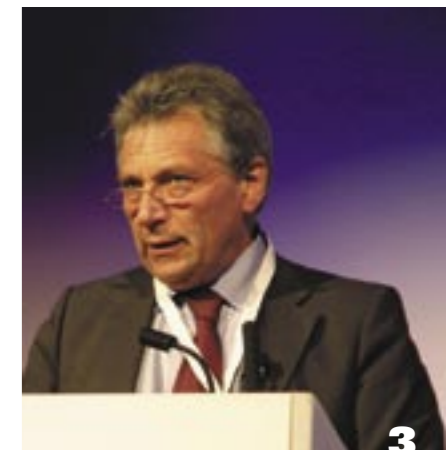
En conjunto, el mercado europeo sigue siendo muy dinámico por ahora, con una sólida demanda de ocupación, aunque sigue habiendo una enorme disparidad en la cantidad de almacenes per cápita de un país a otro de la U.E. En el Reino Unido, dijo Hens, hay casi 3 m2 de espacio logístico por habitante, mientras que en otros sitios, como en Rumanía,

hay tan solo 0,2 m2.

«Está claro que existen dos mercados en la U.E.: primero, los mercados maduros occidentales, como Francia, Países Bajos, Alemania y Bélgica, que se mueven sin prisa pero sin pausa; y en segundo lugar, los mercados emergentes del este, que siguen demostrando una enorme aceptación y un crecimiento continuado, con Polonia como uno de los mejores ejemplos».

«Está claro que existen dos mercados en la U.E.: primero, los mercados maduros occidentales, que se mueven sin prisa pero sin pausa; y en segundo lugar, los mercados emergentes del este, que siguen demostrando una enorme aceptación y un crecimiento continuado».

«Hace diez años, el corazón del negocio de la logística se centraba en el Reino Unido, Países Bajos, Francia y Bélgica, pero ahora está avanzando más hacia el este, con lo que la posición de Alemania se ha vuelto más central, y los puntos orientales más activos son Polonia, la República Checa y Rusia», concluyó. ■



3. **Walter Hens, Segro:** mercado del almacenaje de dos velocidades en la zona del euro.

Calendario de eventos

Fecha, Evento, Lugar, Sitio Web	Perspectiva general
16 de abril Fastlog Belgium, Charleroi, Bélgica www.fastlog.be	Congreso y feria anual del transporte y la logística, que cubre todas las formas del transporte de mercancías, servicios de logística, infraestructura logística, sistemas de TI y equipos de manipulación.
22-25 de abril Transrussia Moscú, Rusia www.transrussia.ru	Feria y congreso del transporte internacional de mercancías. La feria contará con más de 400 expositores repartidos en un área de más de 10.500 m2. El congreso tratará todas las formas de transporte, incluido el transporte por carretera, mar y aire, además de sobre cuestiones de logística y gestión de la cadena de suministro.
24-27 de abril Transport and Logistics Riga, Letonia www.bt1.lv/bt1/translog	Feria y congreso internacional sobre transporte, comunicaciones y logística.
7-8 de mayo Transport & Logistiek Utrecht, Países Bajos www.easyfairs.com/shows/detail.aspx?ShowID=474	Feria del transporte y la logística con lo último en distribución, logística, almacenaje, embalado para transporte, gestión de la cadena de suministro y transporte multimodal.
14-16 de mayo IRU World Congress Logist Estambul, Turquía www.iru.org/index/en_2008_istanbul_exhibition	Feria de la industria del transporte por carretera, sistemas intermodales, carga y descarga, almacenaje y logística, celebrada conjuntamente con la Conferencia Mundial de la Federación Internacional de Transporte por Carretera (IRU).
26-30 de mayo Handling and Storage Equipment 2008 Moscú, Rusia www.mvk.ru	Sexto salón internacional de equipos especialistas de manipulación y almacenamiento.
27-31 de mayo CeMat Hanover, Alemania www.cemat.de	Gran feria internacional de tecnologías de manipulación y almacenaje. Precedida el 26 de mayo por el congreso especial de CeMat "El Futuro de la Logística".