

# WZROSTY W EUROPEJSKIM TRANSPORCIE DROGOWYM 2024

Analiza rynku i prognozy



## Rynek przewozowy 2024

Czy utrzyma  
się trend wzrostowy



## Analiza rynków

Kabotaż/cross trade/  
przewozy bilateralne



## Podsumowanie

Najważniejsze wnioski  
z analizy rynku.

**Rynek  
przewozowy 2024.  
Czy utrzyma się trend  
wzrostowy?**

01

Od początku roku rynek transportowy spot wykazuje tendencję rosnącą. Liczby nie pozostawiają wątpliwości: w pierwszym półroczu 2024 r. w porównaniu do pierwszego półrocza ubiegłego roku wzrost ofert frachtów wyniósł 51%. Żeby było ciekawiej, ofert jest także **o 20% więcej niż w pierwszym półroczu 2022 r.** - tak przecież dobrego dla sektora TSL. Wiele wskazuje na to, że to stały trend rosnący, choć przedstawiciele sektora pozostają jeszcze sceptyczni.

**Maciej Wroński**, prezes Związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska, od dawna mówi o tzw. Europejskim Bananie, czyli najbardziej zurbanizowanym obszarze Europy, gdzie koncentruje się kontynentalna produkcja przemysłowa. Chodzi o obszar rozciągający się łukiem od Manchesteru w Wielkiej Brytanii, po Mediolan we Włoszech – przypominający kształtem banana. (Pierwotny termin dla określenia najbardziej zurbanizowanego obszaru Europy to Blue Banana, użył go po raz pierwszy francuski geograf Roger Brunet w 1989 roku).

Europejski Banan obejmuje południe Wielkiej Brytanii, Benelux, zachodnie Niemcy, wschodnią Francję, Szwajcarię i północne Włochy. Jak przekonuje Wroński, jeśli produkcja przemysłowa w tych krajach spada, to po prostu trzeba zredukować flotę, a nie snuć rozważania o innych rynkach, gdyż takowych alternatywnych po prostu nie ma.



## Przemysł pod kreską

Trudno z tym dyskutować, bo rzeczywiście wyniki przemysłu w całej niemal Europie (wyłączając sferę usług) są ciągle na niskim poziomie, co od ponad roku powoduje drastyczny spadek zleceń transportowych i stawek frachtu. W czerwcu br. **wskaźnik PMI dla przemysłu w Eurolandzie wyniósł 45,6 pkt**, co oznacza kontynuację recesji. W tzw. wiosennej prognozie Komisji Europejskiej przewiduje się, że **wzrost PKB w 2024 r. wyniesie 1,0 proc. w UE i 0,8 proc. w strefie euro**. Jednym słowem, parametry makroekonomiczne nie wskazują na razie na znaczne ożywienie gospodarcze, raczej powolne wychodzenie z recesji.

Ale transport jest wyczulony na wszelkie zmiany koniunktury i reaguje niemal natychmiast. Nawet jeśli założyć, że pewien odsetek zleceń jest duplikowanych przez spedycytorów, trudno zaprzeczyć stałemu trendowi wzrostowemu od kilku miesięcy. Wygląda na to, że branża transportowa próbuje bardziej niż kiedyś dywersyfikować kierunki transportów, nie koncentrując się tylko na Blue Banana. Stąd w zleceniach przewozowych na Platformie Trans.eu wiele wzrostów w kierunkach nie zawsze oczywistych.

No bo nie dziwi **wzrost ilości frachtów** z Belgii do Niemiec (83%), z Francji do Belgii (85%), z Niemiec do Austrii (65%), czy z Niderlandów do Niemiec (68%). Mimo słabych wyników europejskiego przemysłu, nawet niewielki wzrost gospodarczy jest

tam natychmiast odczuwalny wśród przewoźników. Poza tym na wzrost zleceń w tych tradycyjnych kierunkach mają niewątpliwie wpływ coraz większe obroty największych europejskich portów przeładunkowych w belgijskiej Antwerpii oraz holenderskim Rotterdamie (co w sumie cieszy, bo daje więcej pracy przewoźnikom drogowym). Także przewozy kabotażowe na tych tradycyjnych trasach wskazują silną tendencję rosnącą.



### Fala upadłości

Poza tym decyduje także **sezonowość niektórych zleceń**, a przecież Holandia należy do największych producentów warzyw na świecie, a szczególnie dominuje w ogrodnictwie szklarniowym. Niderlandzka cebula, pomidory, słodka papryka i ogórki trafiają przede wszystkim do Niemiec, ale

także do krajów Beneluxu i innych państw europejskich.

Wzrost przewozów na niektórych trasach, np. w Słowacji, Czechach, czy na Węgry trudno jednak racjonalnie wytłumaczyć, bo nie wydarzyło się w tych krajach nic, co mogłoby przyczynić się do wzrostów. Ale jak podkreślają eksperci, na atrakcyjność europejskich tras trzeba patrzeć całościowo, zwracają na to uwagę wszyscy nasi rozmówcy. - Na rynku transportowym nastąpił spadek liczby dostępnych pojazdów, co w efekcie zaowocowało wzrostem ilości ofert przeniesionych na rynek spot z obrotu pozagiełdowego. Obserwujemy falę upadłości firm przewozowych, co bezpośrednio wpływa na ilość ciężarówek gotowych do podjęcia ładunku - tłumaczy **Rafał Jabłoński**, CEO w spółce transportowo-logistycznej System

# 1,7%

Według agencji badawczej Transport Intelligence o tyle wzrośnie w 2024 r. rynek europejskiego transportu drogowego. Jeśli spełnią się te prognozy, oznaczało to będzie stopniowy powrót do normalności na rynku kontraktowym i spot. Dla porównania w 2023 r. wzrost wynosił 1,4%, a w „złotym” dla transportu międzynarodowego 2022 r. - 3-5%.



Transport. Zupełnie inaczej sytuacja wygląda w Chorwacji, do której często jeżdżą np. przewoźnicy z Polski i Włoch. **Chorwacka gospodarka urosła o 16%** od czasu bezpośrednio przed pandemią (2019-2024). To najbardziej dynamiczny wzrost wśród członków Unii Europejskiej. Co ważne, dzięki środkom z unijnego KPO rozwija się tam budownictwo, które zawsze jest kołem napędowym każdej gospodarki. Ale wydaje się, że największy wpływ na ożywienie przewozów miało wstąpienie w 2023 r. Chorwacji do Strefy Schengen i brak kontroli celnych na granicy. Trzeba także dodać, że w tym samym roku Chorwacja przyjęła euro.

### Przewoźnicy szukają nowych tras

A co myślą przedstawiciele sektora TSL o aktualnej sytuacji na rynku przewozowym? Jak sobie radzą w tej złożonej sytuacji? - Na rynku jest mniej pojazdów, stąd prawdopodobnie większe ożywienie na giełdzie. Jeździmy na tradycyjnych kierunkach - do Niemiec, Holandii i Francji, ale poszukujemy się także transportami do innych krajów, gdzie stawki za fracht pozwalają nam osiągnąć choć niewielką marżę. Częściej jeździmy na przykład do Austrii, Włoch i Szwajcarii, bo można tam zarobić nieco więcej. W Szwajcarii stawka jest na tyle przyzwoita, że

mimo uciążliwej kontroli celnej i wysokich opłat drogowych opłaca się nam podjąć zlecenie - tłumaczy Karolina Urbanik, kierowniczką oddziału spółki transportowej DM Logis w Poznaniu.

Dla przewoźników z Europy Środkowo-Wschodniej - głównie Polaków, ale



# 1,0%

W tzw. wiosennej prognozie Komisji Europejskiej przewiduje się, że wzrost PKB w 2024 r. wyniesie 1,0 proc. W państwach strefy euro nieco mniej, bo 0,8%.

Odczuwalny dla gospodarek europejskich wzrost nastąpi w 2025 r. - odpowiednio 1,6 i 1,4%.

także Litwinów, Czechów, Rumunów czy Bułgarów, atrakcyjny wydaje się także kabotaż i cross trade w kierunku Włoch. Skąd takie ożywienie w ilości zleceń kontraktowych i spotowych? Z tej samej przyczyny, co na innych rynkach: spadku dostępności busów i pojazdów ciężarowych. (Busy na trasie Francja-Włochy, wzrost prawie 6%). Ale Włochy mają także swoją dodatkową specyfikę: tamtejsze kontrole inspekcji drogowej i policji kończą się często odstawieniem na parking pojazdów kierowanych przez kierowców ukraińskich czy białoruskich z polskim prawem jazdy, ale kartą kierowcy z ich rodzimych krajów. Tym samym włoskie restrykcje dodatkowo zmniejszyły dostępność pojazdów na włoskim rynku.

Jak jednak dodają eksperci, w krajach południowej Europy - np. we Włoszech, Hiszpanii czy Portugalii - **najbliższe miesiące mogą charakteryzować się spadkiem ilości zleceń**. Powód jest prozaiczny: rozpoczyna się tam sezon urlopowy w przedsiębiorstwach, trudno będzie więc coś przywieźć czy wywieźć. Ponowne ożywienie na południu Europy oczekiwane jest najwcześniej pod koniec września br.



## Z kontraktów na spot

Dostrzegamy pewne przełamanie na rynku, niewielki wzrost ofert oraz wyższe ceny frachtu na niektórych trasach. Ale ten rynek ciągle jest patologiczny, załadowcy najczęściej chcą, abyśmy jeździli poniżej kosztów. Powoli zaczyna się to zmieniać,

bo firmy transportowe nie mają już kapitału na pokrycie strat i często wycofują się z nierentownych tras. Tym sposobem trafiają z rynku kontraktowego na spotowy, gdzie szukają lepszych pieniędzy. Fakty są takie, że koszty prowadzenia firmy są coraz wyższe, a stawki za fracht rosną nieproporcjonalnie wolniej - komentuje **Marcin Juszcak**, kierownik oddziału w Gdyni spółki Connect Logistics.



Biznes transportowy jest mocno związany z wahaniami cen paliwa. Na szczęście dla całego sektora, od ponad roku **koszty paliwa** - mimo kryzysu energetycznego w Europie i rezygnacji z rosyjskiej ropy - **utrzymują się na stabilnym poziomie**. To się może jednak zmienić. Jak podają analitycy banku inwestycyjnego Goldman Sachs, w 2024 r. cena baryłki ropy będzie prawdopodobnie wahać się w przedziale **od 70 USD do nawet 100 USD** (aktualnie wynosi średnio 80 dolarów). W razie wzrostu cen paliwa na światowych giełdach, wzrośnie hurtowa cena diesla, co podniesie koszty firm transportowych. I presja na załadowców związana z podniesieniem cen frachtów.

- Odbicie na rynku jest dostrzegalne, ale do ilości frachtów oraz cen z dobrego roku 2022 jest jeszcze bardzo daleko. Jak większość moich znajomych z branży, wątpię, czy kiedykolwiek wrócą tamte stawki. Dziś wiele, nawet dużych firm transportowych, przechodzi restrukturyzację, więc na rynku jest mniej samochodów. Załadowcy niechętnie jednak rozmawiają o podwyższeniu stawek.



# Buduj trasę i zyski z pełnym załadunkiem od Trans.eu

Mamy dla Ciebie ładunki, jakich potrzebujesz:

-  dopasowane do Twojego pojazdu;
-  na Twojej trasie i z krótkim dołotem, gdziekolwiek jesteś.

**ZALÓŻ KONTO**

Odnoszę wrażenie, że jakiejś odczuwalnej zmiany możemy spodziewać się dopiero w ostatnim kwartale br. - mówi **Adam Knoch**, dyrektor ds. operacyjnych w spółce Eltrans.

Spółka jeździ po całej Europie, m.in do Szwajcarii, krajów Beneluxu, Anglii, Irlandii, a także krajów skandynawskich, a nawet na Białoruś. Korzysta wyłącznie z chłodni i obsługuje rynek farmaceutyczny. - Pracujemy na hermetycznym rynku przewozu produktów leczniczych i staramy się trzymać poziom cen za fracht. A klientom, którzy oczekują jazdy z niewielką marżą zwyczajnie dziękujemy - dodaje.



## Oczy skierowane na Niemcy

Dla przewoźników najważniejsze są informacje makroekonomiczne płynące z europejskich gospodarek. A te, jak wspominaliśmy wcześniej, nie są na razie zachęcające. Prestiżowa agencja badawcza Transport Intelligence [prognozuje w swoim raporcie](#), że w 2024 roku **rynek europejskiego transportu drogowego wzrośnie o 1,7 proc.** To niemało. Wiele zależy jednak od sytuacji w Blue Banana. Wielka Brytania, podobnie jak Niemcy, wyszła już z technicznej recesji i podnosi się z kolan (0,6 wzrostu PKB w ostatnim kwartale), ale Francja rozwija się wolniej niż się spodziewano (prognoza wynosi 1,0% w 2024%).

Kluczowa dla transportu międzynarodowego jest przede wszystkim sytuacja gospodarcza w Niemczech. Niemiecka lokomotywa rozpędza się jednak bardzo wolno, jeszcze w ubiegłym roku odnotowała ostre

hamowanie (ujemny wzrost gospodarczy przez 2 kolejne kwartały). Według [tzw. prognozy letniej](#) prestiżowego Kiel Institute for the World Economy (IfW Kiel), Niemcy doświadczają właśnie umiarkowanego ożywienia gospodarczego. Oczekuje się, że **produkcja przemysłowa wzrośnie w bieżącym roku o 0,2 procent**, a ożywienie będzie napędzane głównie przez eksport i konsumpcję wewnętrzną.

To jednak ciągle niewiele. Zdaniem kilońskiego instytutu, odczuwalne ożywienie w gospodarce - a potwierdza to także Niemiecka Rada Ekspertów Ekonomicznych - jest spodziewane dopiero w 2025 r., a wzrost wyniesie około 1,1%. (Inflacja, która już teraz jest niska, w 2025 r. ma ustabilizować się na poziomie 2%). - Rodzący się wzrost zyskuje na sile, niczym drużyna piłkarska walcząca o awans po długim pozostawaniu w obronie - mówi obrazowo **prof. Stefan Kooths**, szef prognozowania w IfW Kiel. Z punktu widzenia sąsiednich gospodarek (i rynku transportowego) ważny jest przede rozwój sektora automotive, który dawał pracę setkom poddostawców spoza Niemiec. Niestety, tutaj wzrosty hamowane są przez silną chińską konkurencję.

Europejskie gospodarki powoli podnoszą się ze stanu uśpienia, a w ślad za nim rynek transportowy. Producenci i dystrybutorzy będą za chwilę musieli zaakceptować wyższe stawki za fracht. Takie jest bowiem prawo popytu i podaży. Część przewoźników znika właśnie z rynku i wyprzedaje swój tabor, co siłą rzeczy generuje większy popyt na usługi przewozowe. Wraca normalność? Oby.





### Philip Beushausen,

rzecznik prasowy  
Bundesverband  
Güterkraftverkehr Logistik  
und Entsorgung (BGL)

## Silna konkurencja ze Wschodu

Niemiecki rynek transportowy nadal dostosowuje się do wysokich opłat drogowych wprowadzonych z początkiem grudnia 2023 r. Firmom transportowym trudno jest konkurować na rynku europejskim z przewoźnikami z Europy Wschodniej. Presja rynkowa jest ogromna. Nie mamy uniwersalnych europejskich cen oleju napędowego i podatków, a różnica w wynagrodzeniach między Niemcami a firmami z Europy Wschodniej jest również istotnym czynnikiem. Wiele konkurencyjnych firm stosuje dumping cenowy oraz realizuje nielegalne przewozy kabotażowe.

## Asystent Planowania Trasy

Zdobywaj ładunki i wyznaczaj najbardziej korzystne trasy w jednym miejscu. Asystent Planowania Trasy dostarczy Ci **informacje o kosztach paliwa, ograniczeniach i opłatach drogowych**. Dzięki precyzyjnym mapom i dokładnym kalkulacjom, szybko i z zyskiem pozyskasz swoje zlecenie z giełdy ładunków Trans.eu.

Zamów dostęp

**Best Route Assistant**

Дата на заминаване: Час  
ДД.ММ.ГГ ЧМ.ММ

Опции за маршрут

- Вземете предвид екологичните ограничения на PTV
- Избягвайте платените пътища
- Exclude locations

Профил на превозното средство  
Полу рекарее (< 40 т Брутно тегло на МПС)

Разходи:	Маршрут и час:	Цена:
<b>2182,53 EUR</b>	1549 km 21 ч 51 мин.	1549,00 EUR

Гориво: 348,00 EUR (348 L)

Пътни такси: 285,53 EUR

Други разходи: 1549,00 EUR

Общо: 2182,53 EUR (1,41 EUR/km)

Предложете цена

Цена: EUR

Плащане: 30 дни QUICK PAY

# Warto zapamiętać:

1.

Przemysł w krajach Unii Europejskiej ciągle słabo się rozwija, ale powoli wychodzi z recesji. **W tzw. wiosennej prognozie Komisji Europejskiej przewiduje się, że wzrost PKB w 2024 r. wyniesie 1,0 proc. w UE i 0,8 proc. w strefie euro.**

2.

Z rynku transportowego **znika coraz więcej pojazdów, co powoduje wzrost stawek na najbardziej deficytowych trasach.** Zdaniem przewoźników, jest to jednak bardzo powolny proces.

3.

**Ponownie wzrasta ilość przewozów do Wielkiej Brytanii,** po okresie stagnacji związanej z wprowadzeniem ograniczeń celno-administracyjnych. Istotną przeszkodą jest tam zakaz przewozów kabotażowych bez ładunku. Przedsiębiorca musi także posiadać numer EORI (Economic Operator Registration and Identification), potrzebny do przeprowadzania transakcji handlowych między Wielką Brytanią a krajami UE.

4.

**Przewozy kabotażowe po Niemczech należą ciągle do najatrakcyjniejszych ofert** dla firm transportowych z Europy Środkowo-Wschodniej. Niemieccy przewoźnicy nie wytrzymują cenowo tej konkurencji.

5.

Dla ratowania marży przewoźnicy szukają także innych, alternatywnych rynków, także poza EU. **Częściej jeżdżą np. do Włoch, Hiszpanii, Austrii czy Szwajcarii.**

6.

**Na części tras wzrastają stawki dla busów (DMC 3,5 tony),** co częściowo może wynikać z braku dostępnych trucków, ale także z większej elastyczności w tej kategorii pojazdów. Do końca czerwca 2026 r. busy jeżdżące na międzynarodowych trasach nie muszą być zaopatrzone w tachografy, a kierowcy nie podlegają ograniczeniom dotyczącym czasu pracy.

**Analiza rynku.**

**Kabotaż/  
cross trade/  
przewozy bilateralne.**

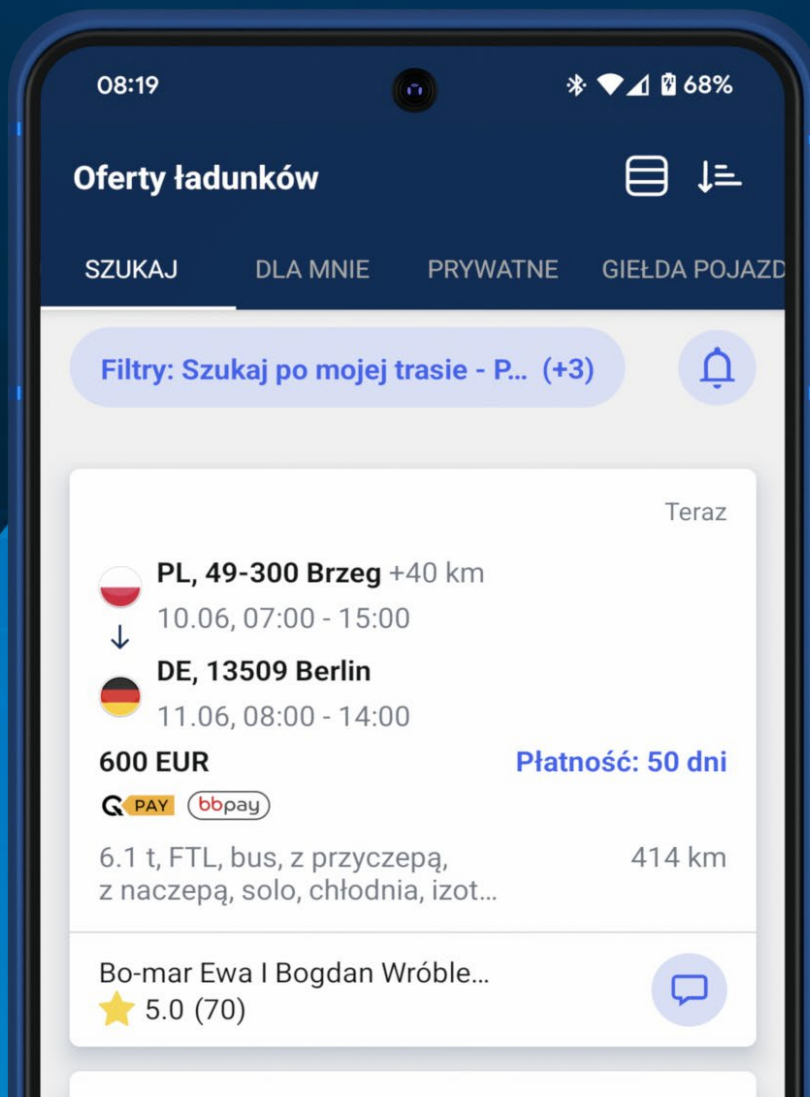
02



# Loads2GO! – ładunki na Twojej trasie

Wykorzystaj każdy cm<sup>2</sup> przestrzeni ładunkowej!  
Buduj długie trasy z aplikacją Loads2GO!, która  
dostosowuje oferty do Twojej bieżącej lokalizacji.

POBIERZ APLIKACJĘ



# Procentowy wzrost ogólnej liczby ofert frachtów

+51%

H1 2024 vs H1 2023

+20%

H1 2024 vs H1 2022

## Kabotaż/ przewozy krajowe - wybrane kraje

H1 2024 vs H1 2023

Państwo	% wzrost liczby ofert
 Polska	47%
 Słowacja	46%
 Hiszpania	45%
 Niemcy	44%
 Czechy	43%
 Belgia	42%
 Wielka Brytania	35%
 Włochy	26%
 Francja	25%
 Austria	22%
 Niderlandy	22%

## Cross-trade - wybrane kierunki

H1 2024 vs H1 2023

Cross-trade	% wzrost ofert 2024 vs 2023
 Słowenia ↔ Węgry	<b>133%</b>
 Francja ↔ Belgia	<b>85%</b>
 Belgia ↔ Niemcy	<b>83%</b>
 Włochy ↔ Chorwacja	<b>81%</b>
 Niemcy ↔ Dania	<b>73%</b>
 Rumunia ↔ Węgry	<b>70%</b>
 Niderlandy ↔ Niemcy	<b>68%</b>
 Niemcy ↔ Austria	<b>65%</b>
 Niemcy ↔ Szwajcaria	<b>63%</b>
 Hiszpania ↔ Portugalia	<b>49%</b>
 Niemcy ↔ Belgia	<b>44%</b>
 Niemcy ↔ Niderlandy	<b>43%</b>
 Hiszpania ↔ Francja	<b>32%</b>
 Niderlandy ↔ Belgia	<b>28%</b>

## Przewozy bilateralne - wybrane kierunki

H1 2024 vs H1 2023

Z Polski	% wzrost ofert 2024 vs 2023	Do Polski	% wzrost ofert 2024 vs 2023
 Bułgaria	<b>155%</b>	 Niderlandy	<b>83%</b>
 Węgry	<b>141%</b>	 Niemcy	<b>68%</b>
 Rumunia	<b>141%</b>	 Belgia	<b>66%</b>
 Belgia	<b>133%</b>	 Bułgaria	<b>66%</b>
 Niderlandy	<b>129%</b>	 Austria	<b>58%</b>








 Serbia	<b>117%</b>	 Portugalia	<b>55%</b>
 Słowacja	<b>107%</b>	 Francja	<b>53%</b>
 Słowenia	<b>102%</b>	 Włochy	<b>52%</b>
 Chorwacja	<b>96%</b>	 Hiszpania	<b>52%</b>
 Turcja	<b>90%</b>	 Czechy	<b>43%</b>
 Dania	<b>85%</b>	 Turcja	<b>43%</b>
 Niemcy	<b>82%</b>	 Słowenia	<b>32%</b>
 Austria	<b>79%</b>	 Szwajcaria	<b>29%</b>
 Francja	<b>72%</b>	 Wielka Brytania	<b>23%</b>
 Czechy	<b>69%</b>	 Węgry	<b>19%</b>
 Włochy	<b>66%</b>	 Szwecja	<b>15%</b>



## Pojazdy do 3,5 t.

H1 2024 vs H1 2023





















### TOP 5 tras **kabotażowych**

Państwo	Procentowy wzrost stawek
 Szwajcaria	<b>19%</b>
 Belgia	<b>10%</b>
 Niderlandy	<b>8%</b>
 Niemcy	<b>6%</b>
 Francja	<b>6%</b>

## TOP 10 tras **cross-trade**

Wybrana trasa	Procentowy wzrost stawek
 Belgia ↔  Niderlandy	<b>11%</b>
 Niderlandy ↔  Belgia	<b>11%</b>
 Belgia ↔  Francja	<b>7%</b>
 Niderlandy ↔  Niemcy	<b>7%</b>
 Niemcy ↔  Szwajcaria	<b>7%</b>
 Francja ↔  Niemcy	<b>7%</b>
 Francja ↔  Włochy	<b>6%</b>
 Niemcy ↔  Austria	<b>5%</b>
 Niemcy ↔  Belgia	<b>5%</b>
 Niemcy ↔  Francja	<b>5%</b>





## TOP 10 kierunków **bilateralnych**

Z Polski	Procentowy wzrost stawek	Do Polski	Procentowy wzrost stawek
 Bułgaria	<b>28%</b>	 Niderlandy	<b>16%</b>
 Słowenia	<b>15%</b>	 Wielka Brytania	<b>14%</b>
 Wielka Brytania	<b>13%</b>	 Szwajcaria	<b>12%</b>
 Turcja	<b>11%</b>	 Belgia	<b>12%</b>
 Dania	<b>9%</b>	 Niemcy	<b>9%</b>
 Francja	<b>8%</b>	 Francja	<b>7%</b>
 Czechy	<b>7%</b>	 Czechy	<b>7%</b>
 Niemcy	<b>7%</b>	 Austria	<b>5%</b>
 Rumunia	<b>7%</b>	 Słowacja	<b>5%</b>
 Austria	<b>7%</b>	 Hiszpania	<b>4%</b>

**LTL**

H1 2024 vs H1 2023

## TOP 5 tras **kabotażowych**





















Państwo	Procentowy wzrost stawek
 Hiszpania	<b>34%</b>
 Niderlandy	<b>21%</b>
 Niemcy	<b>10%</b>
 Francja	<b>9%</b>
 Włochy	<b>3%</b>

## TOP 10 tras **cross-trade**

Wybrana trasa	Procentowy wzrost stawek
 Węgry ↔ Rumunia 	<b>32%</b>
 Słowacja ↔ Węgry 	<b>28%</b>
 Belgia ↔ Niderlandy 	<b>16%</b>
 Niderlandy ↔ Belgia 	<b>14%</b>
 Niemcy ↔ Dania 	<b>9%</b>
 Niemcy ↔ Niderlandy 	<b>9%</b>
 Belgia ↔ Francja 	<b>6%</b>
 Niemcy ↔ Szwajcaria 	<b>6%</b>
 Włochy ↔ Szwajcaria 	<b>3%</b>
 Niemcy ↔ Francja 	<b>3%</b>



## TOP 10 kierunków **bilateralnych**






Z Polski	Procentowy wzrost stawek	Do Polski	Procentowy wzrost stawek
 Słowenia	<b>23%</b>	 Belgia	<b>20%</b>
 Włochy	<b>16%</b>	 Niderlandy	<b>20%</b>
 Bułgaria	<b>15%</b>	 Szwajcaria	<b>17%</b>
 Belgia	<b>14%</b>	 Niemcy	<b>17%</b>
 Rumunia	<b>12%</b>	 Francja	<b>13%</b>
 Hiszpania	<b>10%</b>	 Słowenia	<b>11%</b>
 Niemcy	<b>8%</b>	 Włochy	<b>10%</b>
 Węgry	<b>8%</b>	 Szwecja	<b>9%</b>
 Niderlandy	<b>7%</b>	 Austria	<b>8%</b>
 Chorwacja	<b>7%</b>	 Czechy	<b>5%</b>



### FTL

H1 2024 vs H1 2023





















## TOP 5 tras **kabotażowych**

Państwo	Procentowy wzrost stawek
 Belgia	<b>77%</b>
 Niderlandy	<b>61%</b>
 Niemcy	<b>15%</b>
 Francja	<b>14%</b>
 Słowacja	<b>5%</b>

## TOP 10 tras cross-trade

Wybrana trasa	Procentowy wzrost stawek
 Włochy ↔ Szwajcaria 	<b>109%</b>
 Włochy ↔ Chorwacja 	<b>107%</b>
 Belgia ↔ Niderlandy 	<b>28%</b>
 Niderlandy ↔ Niemcy 	<b>16%</b>
 Belgia ↔ Niemcy 	<b>15%</b>
 Niemcy ↔ Dania 	<b>13%</b>
 Francja ↔ Niemcy 	<b>12%</b>
 Niemcy ↔ Szwajcaria 	<b>12%</b>
 Niemcy ↔ Francja 	<b>8%</b>
 Belgia ↔ Francja 	<b>8%</b>

## TOP 10 kierunków bilateralnych

Z Polski	Procentowy wzrost stawek	Do Polski	Procentowy wzrost stawek
 Bułgaria	<b>23%</b>	 Niemcy	<b>14%</b>
 Rumunia	<b>14%</b>	 Belgia	<b>14%</b>
 Niderlandy	<b>10%</b>	 Niderlandy	<b>14%</b>
 Niemcy	<b>10%</b>	 Szwajcaria	<b>13%</b>
 Węgry	<b>10%</b>	 Francja	<b>11%</b>
 Belgia	<b>9%</b>	 Szwecja	<b>10%</b>
 Dania	<b>8%</b>	 Hiszpania	<b>7%</b>
 Francja	<b>8%</b>	 Austria	<b>5%</b>
 Słowenia	<b>7%</b>	 Portugalia	<b>5%</b>
 Chorwacja	<b>7%</b>	 Czechy	<b>3%</b>

**Podsumowanie.**

**Najważniejsze wnioski  
z analizy rynku.**

03

1.

**Widoczny jest wyraźny wzrost liczby ofert:** 51% w porównaniu do pierwszego półrocza 2023 i 20% w odniesieniu do pierwszego półrocza 2022. Ta informacja sugeruje powolną stabilizację na rynku.

---

2.

**Mimo spowolnienia w wielu sektorach gospodarki, nastąpiło wyraźne ożywienie** w wymianie towarowej z Niemcami (znaczący wzrost liczby ofert i stawek), które nadal są siłą napędową Europy.

---

3.

**Dla busów i FTL kluczowym obszarem działań** pozostają Niemcy, Niderlandy, Belgia i Francja.

---

4.

**Wyraźny wzrost wolumenu ładunków** w wymianie towarowej, w przewozach bilateralnych zaliczyły Czechy (przewozy w obie strony - z i do Czech).

---

5.

Poza strefą UE ustabilizowała się sytuacja na kierunku brytyjskim, **wzrosło też zainteresowanie trasami do Szwajcarii**, co wynika z wyższych stawek.

---

6.

**Mediana stawek dla pojazdów o DMC do 3,5 t.** na kluczowych trasach kabotażowych (Austria, Belgia, Czechy, Francja, Niemcy, Węgry, Niderlandy, Hiszpania, Szwajcaria) jest wyższa, niż z podanych państw w przewozach bilateralnych. Zaobserwować można z kolei spadek cen w kabotażach LTL i FTL.

---

7.

Wzrost liczby ofert i przewozów kabotażowych dla pojazdów o DMC do 3,5 t. **zbiega się ze słabszymi wynikami w przewozach cross-trade.**



8.

**Węgry** - znaczący wzrost liczby ofert w przewozach bilateralnych, szczególnie FTL. **Słowacja** - wyraźny wzrost liczby ofert w przewozach cross-trade.

---

9.

**Najwyższe stawki (mediana):**

Pojazdy do 3,5 t.:

- kabotaż: Szwajcaria, 2,28 EUR/km
- cross-trade: Anglia-Irlandia 2,17 EUR/km

LTL:

- kabotaż: Niderlandy, 2,81 EUR/km
- cross-trade: Niderlandy-Belgia 2,14 EUR/km

FTL:

- kabotaż: Niderlandy, 6,12 EUR/km
- cross-trade: Włochy-Szwajcaria 3,31 EUR/km

Opracowanie:

**Jakub Szatek** Analiza danych. Wnioski

**Marek Szymański** Komentarze. Redakcja materiału

**Mariusz Sobański** Opracowanie graficzne