

CREȘTERE ÎN TRANSPORTUL RUTIER EUROPEAN ÎN 2024

Analiza și previziunile pieței



Piața trans- porturilor 2024

Va continua trendul
ascendent?



Analiza pieței

Cabotaj/cross trade/
transport bilateral.



Rezumat

Principalele concluzii
în urma analizei datelor.

**Piața transporturilor
2024. Va continua
trendul ascendent?**

01

De la începutul anului, piața de transport spot a înregistrat un trend ascendent. Cifrele arată clar: în prima jumătate a anului 2024, ofertele de transport de marfă au crescut cu 51% față de prima jumătate a anului trecut. Pentru a face lucrurile mai interesante, există, de asemenea, cu 20% mai multe oferte decât în prima jumătate a anului 2022, așadar, un lucru bun pentru sectorul TSL. Există multe indicii că aceasta este o tendință în continuă creștere, deși reprezentanții sectorului sunt încă sceptici.

Maciej Wroński, președintele Asociației Patronale Transport și Logistică Polonia, vorbește de mult timp despre așa-numita Banană Europeană, adică cea mai urbanizată zonă a Europei, unde este concentrată producția industrială continentală. Este o zonă care se întinde de la Manchester, Marea Britanie, până la Milano în Italia – asemănătoare cu forma unei banane. (Termenul original pentru a descrie cea mai urbanizată zonă din Europa a fost Blue Banana, folosit pentru prima dată de geograful francez Roger Brunet în 1989).

Banana Europeană acoperă sudul Regatului Unit, Benelux, vestul Germaniei, estul Franței, Elveția și nordul Italiei. După cum susține Wroński, dacă producția industrială din aceste țări este în declin, atunci este pur și simplu necesar să reducem flota și să nu ne gândim la alte piețe, deoarece practic nu există alternative.



Industria sub linia de plutire

Este greu de argumentat acest lucru, deoarece, într-adevăr, performanța industriei în aproape toată Europa (cu excepția serviciilor) este încă la un nivel scăzut, ceea ce a cauzat o scădere drastică a comenzilor și a tarifelor de transport de mai bine de un an. În luna iunie a acestui an, indicele PMI din industria prelucrătoare din zona euro s-a ridicat la 45,6 puncte, ceea ce înseamnă că recesiunea continuă. Previziunile din primăvară ale Comisiei Europene estimează o creștere a PIB-ului de 1,0 % în UE și de 0,8 % în zona euro în 2024. Pe scurt, parametrii macroeconomici nu indică o redresare economică semnificativă până în prezent, ci mai degrabă o revenire lentă din recesiune.

Cu toate acestea, transportul este sensibil la orice schimbări din economie și reacționează aproape imediat. Chiar dacă se presupune că un anumit procent din comenzi sunt dublate de expeditori, nu se poate nega tendința ascendentă constantă din ultimele luni. Se pare că industria transporturilor încearcă să își diversifice destinațiile de transport mai mult decât în trecut, nu doar să se concentreze pe Blue Banana. Prin urmare, pe Platforma Trans.eu au existat multe creșteri ale comenzilor de transport pe direcții care nu sunt întotdeauna evidente.

Nu este surprinzător faptul că există o creștere a numărului de mărfuri din Belgia către Germania (83%), din Franța în Belgia (85%), din Germania în Austria

(65%) sau din Olanda în Germania (68%). În ciuda performanțelor slabe ale industriei europene, chiar și o creștere economică modestă este resimțită imediat în rândul transportatorilor. În plus, creșterea comenzilor în aceste direcții tradiționale este, fără îndoială, influențată de cifra de afaceri în creștere a celor mai mari porturi europene de transbordare din Anvers în Belgia și Rotterdam în Olanda (ceea ce, în general, este binevenit, deoarece oferă mai mult de lucru transportatorilor rutieri). Operațiunile de cabotaj pe aceste rute tradiționale arată, de asemenea, o tendință puternică de creștere.



Val de falimente

În plus, sezonabilitatea unor comenzi este, de asemenea, un factor determinant, totuși Olanda este unul dintre cei mai

mari producători de legume din lume și domină în special horticultura în sere. Ceapa olandeză, roșiile, ardeii dulci și castraveții merg în primul rând în Germania, dar și în Benelux și în alte țări europene.

Cu toate acestea, creșterea transportului pe anumite rute, cum ar fi Slovacia, Republica Cehă sau Ungaria, este dificil de explicat rațional, deoarece nu s-a întâmplat nimic în aceste țări care ar fi putut contribui la aceste creșteri. Dar, după cum subliniază experții, interesul pentru rutele europene trebuie privit în mod holistic, au subliniat toți intervievații noștri. "Piața transporturilor a înregistrat o scădere a numărului de vehicule disponibile, ceea ce a dus la o creștere a numărului de oferte transferate pe piața spot din tranzacționarea extrabursieră. Observăm un val de falimente ale companiilor de

1,7%

Potrivit agenției de cercetare Transport Intelligence, cu atât va crește piața europeană a transportului rutier în 2024. Dacă aceste previziuni se vor adevăra, va însemna o revenire treptată la normalitate pe piețele contractuale și spot. Pentru comparație, în 2023 creșterea a fost de 1,4%, iar în anul "de aur" 2022 pentru transportul internațional - 3-5%.

transport, care afectează în mod direct numărul de camioane gata să preia marfa”, explică Rafał Jabłoński, CEO al System Transport, o companie de transport și logistică.

Situația este complet diferită în Croația, care este adesea vizitată de transportatorii din Polonia și Italia. Economia croată a crescut cu 16% chiar înainte de pandemie (2019-2024). Aceasta înregistrează cea mai dinamică creștere dintre statele membre ale Uniunii Europene. Este important de menționat că sectorul construcțiilor, care este întotdeauna motorul oricărei economii, este în creștere datorită finanțării acordate de UE prin Planul Național de Redresare și Reziliență. Dar se pare că cel mai mare impact asupra redresării transporturilor a fost aderarea Croației la spațiul Schengen în 2023 și lipsa controalelor vamale la frontieră. De asemenea, trebuie adăugat faptul că în același an Croația a adoptat moneda euro.

Transportatorii caută noi rute

Ce părere au reprezentanții sectorului TSL despre situația actuală de pe piața transportului de mărfuri? Cum fac față acestei situații complexe? “Există mai puține vehicule pe piață, de unde și redresarea probabil mai mare a bursei. Călătorim către destinațiile tradiționale - în Germania, Olanda și Franța, dar folosim și transportul către alte țări, unde tarifele de transport ne permit să obținem cel puțin o marjă mică. De exemplu, mergem mai des în Austria,

Italia și Elveția, pentru că acolo poți câștiga ceva mai mult. În Elveția, tariful este atât de decent încât, în ciuda controalelor vamale costisitoare și a taxelor de drum ridicate, merită să acceptăm comanda”, explică Karolina Urbanik, director de sucursală al companiei de transport DM Logis din Poznań.

Pentru transportatorii din Europa Centrală și de Est - în principal polonezi, dar și lituanieni, cehi, români și bulgari, cabotajul și cross-trade-ul către Italia par, de asemenea, atractive. De ce există o astfel de creștere a volumului comenzilor contractuale și



spot? Din același motiv ca și pe alte piețe: o scădere a disponibilității camionetelor și van-urilor. (Van-uri pe ruta Franța-Italia - în creștere cu aproape 6%). Dar Italia are și o particularitate suplimentară: inspecțiile rutiere și controalele poliției din această țară se soldează adesea cu reținerea vehiculelor conduse de șoferi ucraineni sau bieloruși care dețin un permis de conducere polonez, dar cu card de șofer din țările lor de origine. Astfel, restricțiile impuse de Italia au redus și mai mult disponibilitatea vehiculelor pe piața italiană.

Cu toate acestea, după cum adaugă experții, în țările din sudul Europei - cum ar fi Italia, Spania și Portugalia - lunile următoare pot fi caracterizate de o scădere a numărului de comenzi. Motivul este simplu: acolo începe sezonul concediilor pentru companii, astfel încât va fi dificil să aduci sau să exporti ceva. O redresare în Europa de Sud nu este așteptată până cel mai devreme la sfârșitul lunii septembrie.



De la contracte la spot

“Observăm unele progrese pe piață, o ușoară creștere a ofertelor și prețuri de transport mai mari pe unele rute. Dar această piață este în continuare patologică, expeditorii ne cer în majoritatea cazurilor să conducem sub costuri. Acest lucru începe încet să se schimbe, deoarece companiile de transport nu mai au capitalul necesar pentru a-și acoperi pierderile și se retrag adesea de pe rutele neprofitabile. Astfel, ei trec de la piața contractelor la piața spot, unde cauta mai multi bani. Realitatea este

că toate costurile de funcționare a unei companii sunt din ce în ce mai mari, iar tarifele de transport cresc disproporționat de lent, comentează Marcin Juszcak, șeful filialei din Gdynia a Connect Logistics.

Activitatea de transport este strâns legată de fluctuațiile prețurilor la combustibil. Din fericire, pentru întregul sector, costurile combustibilului - în ciuda crizei energetice din Europa și a abandonării petrolului rusesc - au rămas stabile pentru mai mult de un an. Totuși, acest lucru se poate schimba. Potrivit analiștilor de la Goldman Sachs, în 2024 prețul barilului de petrol va fluctua probabil între 70 și chiar 100 de dolari (în prezent este în medie de 80 de dolari). Dacă prețul combustibilului crește pe bursele globale, prețul motorinei va crește, ceea ce va determina creșterea costurilor companiilor de transport. Și presiunea asupra expeditorilor de a crește prețurile de transport.

“Revenirea pieței este vizibilă, dar volumele de transport și prețurile din anul de vârf 2022 sunt încă departe. La fel ca majoritatea prietenilor mei din industrie, mă îndoiesc că acele tarife vor reveni vreodată. În prezent, multe companii de transport, chiar și cele mari, sunt în proces de restructurare, astfel încât există mai puține vehicule pe piață. Cu toate acestea, expeditorii sunt reticenți în a vorbi despre creșterea tarifelor. Am impresia că ne putem aștepta la o schimbare notabilă doar în ultimul trimestru al acestui an”, spune Adam Kmoch, Director de Operațiuni la Eltrans.

Creează traseul și crește profiturile cu încărcare completă de pe Trans.eu

Avem mărfurile de care ai nevoie:

-  potrivite pentru vehiculul tău
-  de-a lungul traseului tău și cu posibilitatea de a lua mărfuri noi, oriunde te-ai afla

CREEAZĂ UN CONT

Compania efectuează transporturi în toată Europa, inclusiv în Elveția, Benelux, Anglia, Irlanda, precum și în țările scandinave și chiar în Belarus. Utilizează numai depozite frigorifice și deservește piața farmaceutică. “Activăm pe piața ermetică a transportului produselor medicale și încercăm să menținem nivelul prețurilor de transport. Și spunem pur și simplu “nu, mulțumesc” clienților care se așteaptă să operăm cu o marjă mică”, adaugă el.



Ochii ațintiți asupra Germaniei

Cel mai important lucru pentru transportatori sunt informațiile macroeconomice care provin din economiile europene. Și acestea, așa cum am menționat mai devreme, nu sunt încurajatoare până acum. Prestigioasa agenție de cercetare Transport Intelligence prognozează în raportul său că în 2024 piața europeană a transportului rutier va crește cu 1,7%. Cu toate acestea, multe depind de situația din Blue Banana. Regatul Unit, la fel ca Germania, a ieșit deja din recesiunea tehnică și își revine (creștere a PIB-ului de 0,6% în ultimul trimestru), dar Franța crește mai lent decât se aștepta (prognozată la 1,0% în 2024).

Situația economică din Germania este de o importanță majoră pentru transportul internațional. Cu toate acestea, locomotiva germană accelerează foarte încet, după ce a înregistrat o încetinire bruscă anul trecut (creștere economică negativă timp de două trimestre consecutive). Conform așa-numitei previziuni de vară a prestigiosului Institut Kiel pentru Economie Mondială (IfW

Kiel), Germania se confruntă în prezent cu o redresare economică moderată. Se preconizează că producția industrială va crește cu 0,2 % în acest an, redresarea fiind determinată în principal de exporturi și de consumul intern.

Însă, acest lucru nu este încă suficient. Potrivit institutului din Kiel, o redresare notabilă a economiei - și acest lucru este confirmat și de Consiliul German al Experților Economici - nu este așteptată până în 2025, cu o creștere de aproximativ 1,1%. (Se preconizează că inflația, care este deja scăzută, se va stabiliza la 2 % în 2025). “Creșterea incipientă câștigă forță, ca o echipă de fotbal care luptă pentru promovare după o lungă perioadă de timp în apărare”, spune profesorul Stefan Kooths, șeful prognozei la IfW Kiel. Din punctul de vedere al economiilor învecinate (și al pieței transporturilor), dezvoltarea sectorului auto, care a oferit locuri de muncă pentru sute de furnizori secundari din afara Germaniei, este deosebit de importantă. Din păcate, aceste creșteri sunt încetinite de concurența puternică din China.

Economiile europene își revin încet din starea lor inactivă, la fel și piața transporturilor. Producătorii și distribuitorii vor trebui în curând să accepte tarife mai mari de transport. Aceasta este legea cererii și ofertei. Unii transportatori dispar pur și simplu de pe piață și își vând flota, ceea ce generează în mod inevitabil o cerere mai mare de servicii de transport. Revine normalitatea? Să sperăm că da.



Philip Beushausen,
purtător de cuvânt
al Bundesverband
Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL)

Concurență puternică din Est

“Piața germană de transport continuă să se adapteze la taxele de drum ridicate introduse la începutul lunii decembrie 2023. Este dificil pentru companiile de transport să concureze pe piața europeană cu transportatorii din Europa de Est. Presiunea pieței este enormă. Nu avem prețuri și taxe europene universale la motorină, iar diferența salarială dintre germani și companiile est-europene este, de asemenea, un factor semnificativ. Multe companii concurente utilizează dumpingul prețurilor și efectuează transporturi ilegale de cabotaj.”

Asistent de Planificare a Rutei

La mărfuri și stabilește cele mai bune trasee într-un singur loc. Asistentul de Planificare a Rutei îți va oferi informații despre costurile cu combustibilul, restricțiile și taxele de drum. Datorită hărților precise și calculelor exacte, poți obține comenzi de pe Bursa Trans.eu în mod rapid și avantajos.

Comandă acces

Best Route Assistant

Data plecării: ZZ.LLAA Ora: 11:33MM

Opțiuni de traseu

- Include restricții ecologice PTV
- Evită taxele de drum
- Exclue locațiuni

Categoria vehiculului: Semiremorcă (< 40 t MMA)

Costuri:	Traseu și durată:	Preț:
1035,00 EUR	845 km 13 h 33 min	845,00 EUR

Combustibil: 190,00 EUR / 190 L

Taxe: 0,00 EUR

Alte costuri: 845,00 EUR

Total: 1035,00 EUR / 1,22 EUR/km

Map showing route from Berlin to Warszawa.

Acceptă sau negociază prețul

Preț: 400 EUR / ~0,47 EUR/km

Plată: 30 zile QUICK MAX

Principalele idei de reținut:

1.

Industria din țările Uniunii Europene rămâne slabă, dar își revine încet din recesiune. Previziunile din primăvară ale Comisiei Europene estimează o creștere a PIB-ului de 1,0 % în UE și de 0,8 % în zona euro în 2024.

2.

Din ce în ce mai multe vehicule dispar de pe piața transporturilor, ceea ce determină o creștere a tarifelor pe rutele cele mai rare. Potrivit transportatorilor, totuși, acesta este un proces foarte lent.

3.

Numărul transporturilor către Regatul Unit crește din nou, după o perioadă de stagnare legată de introducerea restricțiilor vamale și administrative. Un obstacol semnificativ în acest sens este interzicerea transporturilor de cabotaj fără marfă. Operatorii economici trebuie să dețină și un număr EORI (Economic Operator Registration and Identification), necesar pentru tranzacțiile comerciale între Regatul Unit și țările UE.

4.

Transportul de cabotaj în Germania este încă una dintre cele mai atractive oferte pentru companiile de transport din Europa Centrală și de Est. Transportatorii germani nu pot rezista unei astfel de concurențe în ceea ce privește prețul.

5.

Pentru a reduce marjele, transportatorii caută și alte piețe alternative, inclusiv în afara UE. Ei merg mai des în Italia, Spania, Austria sau Elveția, de exemplu.

6.

Pe unele rute, tarifele pentru van-uri sunt în creștere (MMA 3,5 t), ceea ce se poate datora parțial lipsei de camioane disponibile, dar și unei flexibilități mai mari în această categorie de vehicule. Până la sfârșitul lunii iunie 2026, van-urile care circulă pe rute internaționale nu trebuie să fie echipate cu tahografe, iar conducătorii auto nu sunt supuși restricțiilor privind timpul de lucru.

Analiza pieței.

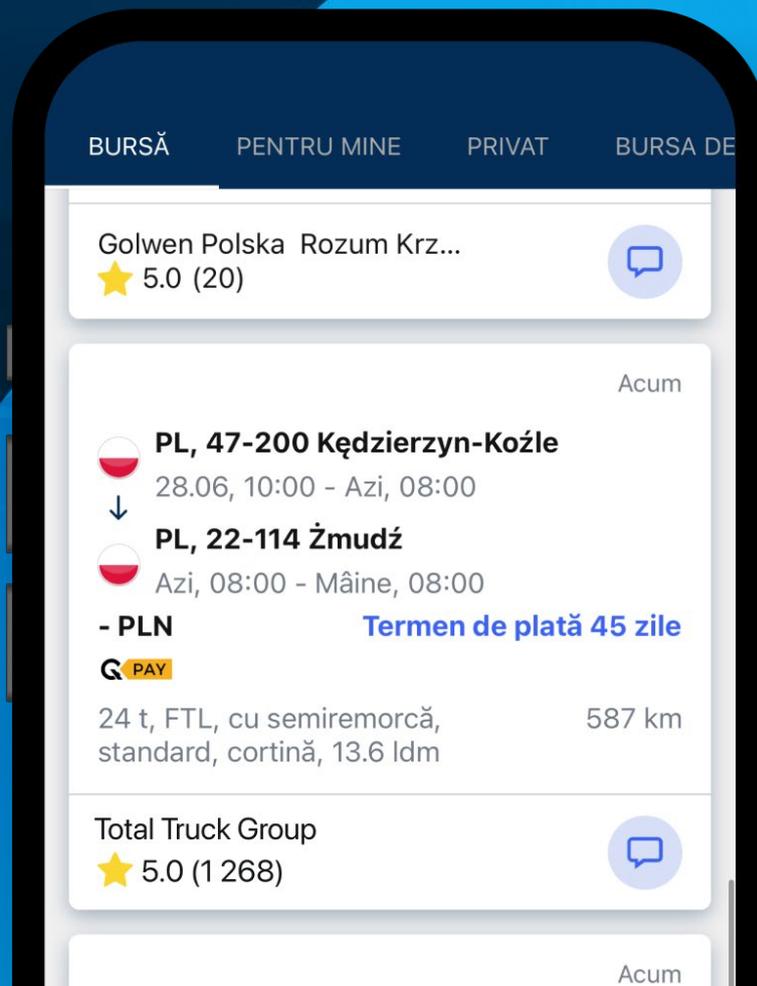
**Cabotaj/cross trade/
transport bilateral.**

02

Loads2GO! aici mărfurile te vor găsi!

Obții confort, timp și viteză în timp ce răspunzi
la oferta de marfă! Cu câteva clicuri pe telefon poți:

DESCARCĂ APLICAȚIA



Creșterea procentuală a numărului total de oferte de mărfuri

+51%

S1 2024 vs S1 2023

+20%

S1 2024 vs S1 2022

Cabotaj/transport intern - țări selectate

S1 2024 vs S1 2023

Țară	% Creștere A Numărului De Oferte
 Polonia	47%
 Slovacia	46%
 Spania	45%
 Germania	44%
 Cehia	43%
 Belgia	42%
 Marea Britanie	35%
 Italia	26%
 Franța	25%
 Austria	22%
 Olanda	22%

Cross-trade - rute selectate

S1 2024 vs S1 2023

Cross-Trade	% Creștere A Ofertelor 2024 Vs 2023
 Slovenia ↔  Ungaria	133%
 Franța ↔  Belgia	85%
 Belgia ↔  Germania	83%
 Polonia ↔  Germania	82%
 Italia ↔  Croația	81%
 Germania ↔  Danemarca	73%
 Polonia ↔  Cehia	69%
 Olanda ↔  Germania	68%
 Germania ↔  Austria	65%
 Germania ↔  Elveția	63%
 Spania ↔  Portugalia	49%
 Germania ↔  Belgia	44%
 Germania ↔  Olanda	43%
 Spania ↔  Franța	32%
 Olanda ↔  Belgia	28%

Transport bilateral - rute selectate

S1 2024 vs S1 2023

Din România	% Creștere A Ofertelor 2024 Vs 2023
 Ungaria	70%
 Cehia	42%
 Germania	38%
 Franța	3%

Către România	% Creștere A Ofertelor 2024 Vs 2023
 Belgia	167%
 Bulgaria	167%
 Polonia	141%
 Slovacia	110%



Vehicule de până la 3,5 t.

S1 2024 vs S1 2023

TOP 5 rute de cabotaj

Țară	Creșterea Procentuală A Tarifelor
 Elveția	19%
 Belgia	10%
 Olanda	8%
 Germania	6%
 Franța	6%

TOP 10 rute cross-trade

Traseu Selectat	Creșterea Procentuală A Tarifelor
 Belgia ↔  Olanda	11%
 Olanda ↔  Belgia	11%
 Belgia ↔  Franța	7%
 Olanda ↔  Germania	7%
 Germania ↔  Elveția	7%
 Franța ↔  Germania	7%
 Franța ↔  Italia	6%
 Germania ↔  Austria	5%
 Germania ↔  Belgia	5%
 Germania ↔  Franța	5%

TOP destinații de retur în România

Țara De Încărcare	Creșterea Procentuală A Tarifelor
 Polonia	7%
 Slovacia	7%
 Germania	5%
 Ungaria	4%
 Franța	3%
 Spania	2%

**LTL**

S1 2024 vs S1 2023

TOP 5 rute de cabotaj

Țară	Creșterea Procentuală A Tarifelor
 Spania	34%
 Olanda	21%
 Germania	10%
 Franța	9%
 Italia	3%

TOP 10 rute cross-trade

Traseu Selectat	Creșterea Procentuală A Tarifelor
 Slovacia ↔  Ungaria	28%
 Germania ↔ Polonia	17%
 Belgia ↔  Olanda	16%
 Olanda ↔ Belgia	14%
 Germania ↔  Suedia	9%
 Germania ↔  Olanda	9%
 Belgia ↔  Franța	6%
 Germania ↔  Elveția	6%
 Italia ↔  Elveția	3%
 Germania ↔  Franța	3%

TOP destinații de retur în România

Țara De Încărcare	Creșterea Procentuală A Tarifelor
 Ungaria	32%
 Cehia	24%
 Germania	12%
 Polonia	12%
 Italia	1%



FTL

S1 2024 vs S1 2023

TOP 5 rute de cabotaj

Țară	Creșterea Procentuală A Tarifelor
 Belgia	77%
 Olanda	61%
 Germania	15%
 Franța	14%
 Slovacia	5%

TOP 10 rute cross-trade

Traseu Selectat		Creșterea Procentuală A Tarifelor
 Italia	↔ Elveția 	109%
 Italia	↔ Croația 	107%
 Belgia	↔ Olanda 	28%
 Olanda	↔ Germania 	16%
 Belgia	↔ Germania 	15%
 Germania	↔ Danemarca 	13%
 Franța	↔ Germania 	12%
 Germania	↔ Elveția 	12%
 Germania	↔ Franța 	8%
 Belgia	↔ Franța 	8%

TOP destinații de retur în România

Țara De Încărcare	Creșterea Procentuală A Tarifelor
 Belgia	23%
 Olanda	20%
 Franța	18%
 Germania	15%
 Polonia	14%
 Cehia	10%
 Slovacia	8%

Rezumat. Principalele
concluzii ale analizei
de piață.

03

1.

Există o creștere clară a numărului de oferte: 51% față de prima jumătate a anului 2023 și 20% în raport cu prima jumătate a anului 2022. Aceste informații sugerează o stabilizare lentă a pieței.

2.

În ciuda încetirii în multe sectoare ale economiei, a existat o redresare clară relansarea comerțului cu Germania (creșterea semnificativă a numărului de oferte și tarife), care continuă să fie o forță motrice în Europa.

3.

Pentru van-uri și FTL, zona principală de operațiuni rămâne Germania, Olanda, Belgia și Franța

4.

O creștere semnificativă a volumului de mărfuri transportate în cadrul comerțului de mărfuri în transportul bilateral a fost înregistrat de Republica Cehă (transport dus-întors - din și spre Republica Cehă).

5.

În afara zonei UE, situația pe direcția Marea Britanie s-a stabilizat și a existat, de asemenea, un interes sporit pentru rutele către Elveția, datorită tarifelor mai mari în această direcție.

6.

Tarife medii pentru vehicule de până la 3,5 t MMA pe rutele principale de cabotaj (Austria, Belgia, Republica Cehă, Franța, Germania, Ungaria, Olanda, Spania, Elveția) sunt mai mari decât cele din țările menționate în transportul bilateral. La rândul nostru, putem observa o scădere a prețurilor în cazul cabotajului LTL și FTL.

7.

Creșterea numărului de oferte și transporturi de cabotaj pentru vehicule de până la 3,5t coincide cu performanța mai slabă în transportul cross-trade.

8.

Ungaria - o creștere semnificativă a numărului de oferte în transportul bilateral, în special FTL. Slovacia - o creștere clară a numărului de oferte în transportul cross-trade.

Cele mai mari tarife (mediană):

9.

Vehicule de până la 3,5 t:

- cabotaj: Elveția, 2,28 EUR/km
- cross-trade: Anglia-Irlanda 2,17 EUR/km

LTL:

- cabotaj: Olanda, 2,81 EUR/km
- cross-trade: Olanda-Belgia 2,14 EUR/km

FTL:

- cabotaj: Olanda, 6,12 EUR/km
- cross-trade: Italia-Elvetia 3,31 EUR/km

Pregătit de:

Jakub Szalek – Analiza datelor/Concluzii

Marek Szymanski – Comentarii/Editarea materialelor

Mariusz Sobański, Krzysztof Bugaj – Design grafic