

# **RAST** U EVROPSKOM DRUMSKOM SAOBRAĆAJU 2024

Analiza tržišta i prognoze



## **Transportno tržište 2024**

Da li će se uzlazni  
trend nastaviti?



## **Analiza tržišta**

Kabotaža / unakrsni  
transport / bilateralni  
transport.



## **Rezime**

Ključni nalazi  
iz analize podataka.

**Transportno tržište  
2024. Da li će  
se uzlazni trend  
nastaviti?**

**01**

Od početka godine, tržište spot transporta pokazuje uzlazni trend. Brojke ne ostavljaju nikakvu sumnju: u prvoj polovini 2024. godine, u poređenju sa prvom polovinom prošle godine, povećanje ponuda tereta iznosilo je 51%. Da bi stvari bile još zanimljivije, postoji i 20% više ponuda nego u prvoj polovini 2022. godine, što je bilo jako dobro za TSL sektor. Postoje mnoge indikacije da je ovo stalan rastući trend, iako su predstavnici sektora i dalje skeptični.

**Maciej Vroński**, predsednik udruženja poslodavaca "Transport i logistika Poljska" već dugo govori o takozvanoj evropskoj banani, odnosno najurbanizovanijem području Evrope, gde je koncentrisana kontinentalna industrijska proizvodnja. To je područje koje se proteže od Mančestera u Velikoj Britaniji do Milana u Italiji – podsećajući na oblik banane. (Originalni izraz za najviše urbanizovanog područja Evrope bio je Blue Banana, prvi put upotrebljen od strane francuskog geografa Roger Brunet u 1989).

Evropska banana pokriva južnu Veliku Britaniju, Beneluks, zapadnu Nemačku, istočnu Francusku, Švajcarsku i severnu Italiju. Kao što Vroński tvrdi, ako industrijska proizvodnja u ovim zemljama opada, jednostavno je neophodno smanjiti flotu, a ne razmišljati o drugim tržištima, jer jednostavno nema alternativa.



## Industrija ispod linije

Teško je raspravljati sa tim, jer zaista performanse industrije u skoro celoj Evropi (isključujući usluge) je i dalje na niskom nivou, što je izazvalo drastičan pad transportnih naloga i teretnih stopa za više od godinu dana. U junu ove godine PMI za proizvodnju u evrozoni iznosio je 45,6 poena, što znači da se recesija nastavlja. Takozvana prolećna prognoza Evropske komisije predviđa da će rast BDP-a u 2024. godini biti 1,0% u EU i 0,8% u evrozoni. Jednom rečju, makroekonomski parametri još uvek ne ukazuju na značajan ekonomski oporavak, već na spor izlazak iz recesije.

Međutim, transport je osetljiv na bilo kakve promene u ekonomiji i reaguje gotovo odmah. Čak i ako pretpostavimo da određeni procenat naloga dupliraju špediteri, teško je negirati stalni trend rasta nekoliko meseci. Čini se da transportna industrija pokušava da diversifikuje pravce transporta više nego ranije, a ne samo da se fokusira na Plavu Bananu. Stoga, u transportnim nalogima na Trans.eu platformi, postoje mnoga povećanja u pravcima koji nisu uvek očigledni.

Nije iznenađujuće da postoji porast broja tereta iz Belgije u Nemačku (83%), iz Francuske u Belgiju (85%), iz Nemačke u Austriju (65%), ili iz Holandije u Nemačku (68%). Uprkos lošim performansama evropske industrije, čak i skroman ekonomski rast se odmah oseća među prevoznicima. Pored toga, na povećanje narudžbi u ovim tradicionalnim pravcima

nesumnjivo utiče rastući promet najvećih evropskih pretovarnih luka u Antverpenu u Belgiji i Roterdamu u Holandiji (što je zapravo prijatno, jer daje više posla drumskim prevoznicima). Kabotaža operacije na ovim tradicionalnim putevima takođe pokazuju snažan uzlazni trend.



## Talas stečaja

Pored toga, sezonalnost nekih narudžbi je takođe odlučujući faktor, ali Holandija je jedan od najvećih svetskih proizvođača povrća i posebno je dominantna u hortikulturi staklenika. Holandski luk, paradajz, slatke paprike i krastavci idu prvenstveno u Nemačku, ali i u Beneluks i druge evropske zemlje.

Međutim, veći broj pošiljki na nekim rutama, kao što su Slovačka, Češka ili Mađarska,

teško je racionalno objasniti, jer se u tim zemljama nije dogodilo ništa što bi moglo doprineti povećanju. Ali, kako ističu stručnjaci, atraktivnost evropskih ruta treba razmatrati holistički, a svi naši sagovornici obraćaju pažnju na to. "Transportno tržište je zabeležilo pad broja raspoloživih vozila, što je rezultiralo povećanjem broja ponuda prebačenih na spot tržište iz over-the-counter trgovanja. "Posmatramo talas bankrota transportnih kompanija, što direktno utiče na broj kamiona spremnih da preuzmu teret", objašnjava **Rafał Jabłoński**, izvršni direktor kompanije Sistem Transport, transportne i logističke kompanije.

Situacija je potpuno drugačija u Hrvatskoj, koju često posećuju prevozničke kompanije iz Poljske i Italije. Hrvatska ekonomija porasla je za 16% od neposredno pre pandemije (2019-2024). Ovo je najdinamičniji rast

# 1,7%

Prema istraživačkoj agenciji Transport Intelligence, ovoliko će evropsko tržište drumskog saobraćaja rasti u 2024. godini. Ako se ove prognoze ostvare, to će značiti postepeni povratak u normalu na ugovornim i spot tržištima. Poređenja radi, u 2023. godini porast je iznosio 1,4%, a u "zlatnoj" godini za međunarodni transport u 2022. godini - 3-5%.

među članicama Evropske unije. Ono što je važno, zahvaljujući sredstvima iz Nacionalnog plana oporavka i otpornosti EU, tamo se razvija građevinska industrija, koja je uvek pokretački točak svake ekonomije. Ali čini se da je najveći uticaj na oporavak transporta imao pristupanje Hrvatske šengenskom prostoru 2023. godine i nedostatak carinskih kontrola na granici. Treba dodati i da je Hrvatska iste godine usvojila evro.

## Prevoznici



### traže nove rute

Šta predstavnici TSL sektora misle o trenutnoj situaciji na transportnom tržištu? Kako se nose sa ovom složenom situacijom? “Na tržištu ima manje vozila, pa je verovatno veći oporavak na berzi. Putujemo u tradicionalnim pravcima - u Nemačku, Holandiju i Francusku, ali koristimo i prevoz u druge zemlje, gde nam teretne stope omogućavaju da postignemo barem malu maržu. Na primer, često idemo u Austriju, Italiju i Švajcarsku jer tamo možete zaraditi malo više. U Švajcarskoj je stopa dovoljno pristojna da nam se isplati da preuzmемо narudžbu, uprkos opterećujućoj carinskoj kontroli i visokim putarinama”, objašnjava Karolina Urbanik, direktor filijale transportne kompanije DM Logis u Poznanju.

Za prevoznike iz centralne i istočne

Evrope - uglavnom Poljaka, ali i Litvanaca, Čeha, Rumuna i Bugara, kabotaža i unakrsni transport prema Italiji takođe izgledaju atraktivno. Zašto postoji takav oporavak u ugovorima i spot nalozima? Iz istog razloga kao i na drugim tržištima: pad dostupnosti kombija i kamiona. (Kombiji na ruti Francuska-Italija - do skoro 6%). Ali Italija ima i svoju dodatnu specifičnost: lokalne inspekcije puteva i policijske provere često završavaju parkiranjem vozila koje



# 1,0%

U takozvanoj prolećnoj prognozi Evropske komisije, očekuje se da će rast BDP-a u 2024. godini iznositi 1,0%, dok je u zemljama evrozone nešto niži, na 0,8%. Percipirani rast evropskih ekonomija dogodiće se u 2025. godini - 1,6 i 1,4%, respektivno.

voze ukrajinski ili beloruski vozači sa poljskom vozačkom dozvolom, ali vozačka kartica iz njihove matične zemlje. Tako su italijanska ograničenja dodatno smanjila dostupnost vozila na italijanskom tržištu.

Međutim, kako dodaju stručnjaci, u južnoevropskim zemljama - kao što su Italija, Španija i Portugal - naredni meseci mogu biti okarakterisani smanjenjem broja narudžbi. Razlog je prozaičan: tamo počinje sezona godišnjih odmora u kompanijama, tako da će biti teško uvoziti ili izvoziti bilo šta. Oporavak u Južnoj Evropi ne očekuje se najranije do kraja septembra.



## Od ugovora na licu mesta

“Vidimo određeni proboj na tržištu, blagi porast ponuda i više cene tereta na nekim rutama. Ali ovo tržište je i dalje patološko, špediteri najčešće žele da vozimo ispod troškova. Ovo polako počinje da se menja, jer transportne kompanije više nemaju kapital za pokrivanje gubitaka i često se povlače iz neprofitabilnih ruta. Na ovaj način prelaze sa ugovornog tržišta na spot tržište, gde traže bolje plaćanje. Činjenice su da su troškovi poslovanja sve veći, a teretne stope rastu nesrazmerno sporije”, komentariše **Marcin Juszcak**, šef filijale Connect Logistics u Gdini.

Transportni posao je snažno povezan sa fluktuacijama cena goriva. Srećom, za sektor u celini, troškovi goriva - uprkos energetske krizi u Evropi i napuštanju ruske nafte - ostali su stabilni više od godinu



dana. Međutim, ovo se može promeniti. Prema analitičarima investicionog Goldman Saksa, u 2024. godini cena barela nafte će verovatno varirati između 70 i čak 100 dolara (trenutno u proseku iznosi 80 dolara). Ako cena goriva raste na globalnim berzama, veleprodajna cena dizela će porasti, povećavajući troškove za prevoznike. I pritisak na špeditere da podignu teretne stope.

“Oporavak na tržištu je primetan, ali obim tereta i cene iz dobre 2022. godine je još uvek daleko. Kao i većina mojih prijatelja u industriji, sumnjam da će se te stope ikada vratiti. Danas mnogi, uključujući i velike transportne kompanije, prolaze kroz restrukturiranje, tako da na tržištu ima manje vozila. Međutim, špediteri nerado govore o podizanju stopa. Imam utisak da možemo očekivati neke primetne promene tek u poslednjem kvartalu ove godine”, kaže **Adam Knoch**, operativni direktor u Eltransu.

Kompanija vozi širom Evrope, uključujući Švajcarsku, zemlje Beneluksa, Englesku, Irsku, kao i skandinavske zemlje, pa čak i Belorusiju. Koristi samo hladnjače i služi farmaceutskom tržištu. “Radimo na hermetičkom tržištu transporta medicinskih proizvoda i pokušavamo da održimo nivo cena prevoza. I jednostavno kažemo “ne, hvala” kupcima koji očekuju da radimo sa malom maržom”, dodaje on.

# Izgradite rutu i zaradu sa punim utovarima od Trans.eu

Imamo toware koji su vam potrebni:

-  prilagođeni vašem vozilu;
-  duž vaše rute i sa pristupom utovaru, gde god da se nalazite.

**KREIRAJTE NALOG**



## Oči uprte u Nemačku

Najvažnija stvar za prevoznike su makroekonomske informacije koje dolaze iz evropskih ekonomija. A ove, kao što smo ranije spomenuli, za sada nisu ohrabrujuće. Prestižna istraživačka agencija Transport Intelligence u svom izveštaju predviđa da će u 2024. godini evropsko tržište drumskog saobraćaja porasti za 1,7%. Međutim, mnogo toga zavisi od situacije u Plavoj Banani. Velika Britanija, baš kao i Nemačka, već je izašla iz tehničke recesije i diže se sa kolena (rast BDP-a od 0,6% u poslednjem kvartalu), ali Francuska raste sporije nego što se očekivalo (prognoza od 1,0% u 2024. godini).

Ekonomska situacija u Nemačkoj je od ključnog značaja za međunarodni transport. Međutim, nemačka lokomotiva ubrzava veoma sporo, prošle godine je zabeležila naglo usporavanje (negativan ekonomski rast za 2 uzastopna kvartala). Prema takozvanoj letnjoj prognozi prestižnog Instituta za svetsku ekonomiju u Kielu (IfV Kiel), Nemačka trenutno doživljava umeren ekonomski oporavak. Očekuje se da će industrijska proizvodnja ove godine porasti za 0,2%, a oporavak će uglavnom biti potaknut izvozom i domaćom potrošnjom.

Međutim, to još uvek nije mnogo. Prema institutu u Kielu, primetan oporavak ekonomije - a to potvrđuje i Nemački savet ekonomskih stručnjaka - ne očekuje se do 2025. godine, sa rastom od oko 1,1%. (Očekuje se da će se inflacija, koja je već niska, stabilizovati na 2% u 2025. godini). "Rast u nastajanju dobija na snazi, kao fudbalski tim koji se bori za promociju nakon dugog vremena u odbrani", kaže **profesor Stefan Kooths**, šef predviđanja u IfV Kiel. Sa stanovišta susednih ekonomija (i transportnog tržišta), razvoj automobilske sektora je posebno važan, jer je obezbedio radna mesta stotinama kooperanata izvan Nemačke. Nažalost, ovde rast ometa jaka kineska konkurencija.

Evropske ekonomije se polako oporavljaju od svog mirovanja, kao i transportno tržište. Proizvođači i distributeri će uskoro morati da prihvate veće teretne stope. To je zakon ponude i potražnje. Neki prevoznici samo nestaju sa tržišta i prodaju svoju flotu, što neminovno stvara veću potražnju za transportnim uslugama. Da li se vraća normalnost? Nadajmo se da je tako.





**Philip Beushausen,**  
portparol Bundesverband  
Güterkraftverkehr Logistik  
und Entsorgung (BGL)

## Jaka konkurencija sa Istoka

“Nemačko transportno tržište nastavlja da se prilagođava visokim putarinama uvedenim početkom decembra 2023. godine. Transportnim kompanijama je teško da se takmiče na evropskom tržištu sa prevoznicima iz istočne Evrope. Pritisak na tržištu je ogroman. Nemamo univerzalne evropske cene dizela i poreze, a jaz u platama između Nemaca i istočnoevropskih kompanija je takođe značajan faktor. Mnoge konkurentske kompanije koriste damping cena i obavljaju ilegalni kabotažni transport.”

## Najbolji pomoćnik za rute

Nabavite teret i odredite najpovoljnije rute na jednom mestu. Najbolji pomoćnik za rutu će vam **pružiti informacije o troškovima goriva, ograničenjima i putarinama**. Zahvaljujući preciznim mapama i tačnim proračunima, ponude sa Trans.eu brzo i profitabilno možete dobiti.

Poručite pristup

The screenshot displays the 'Best Route Assistant' interface. It includes a search bar, route options (Include PTV ecological restrictions, Avoid tolls, Exclude locations), and a vehicle profile dropdown set to 'Semi-trailer (< 40 t GVW)'. A table shows route costs:

Costs:	Route and time	Rate
<b>1968,09 EUR</b>	1294 km 17 h 14 min	1385,00 EUR
Fuel (main route)		291,00 EUR 291 L
Tolls (main route)		292,09 EUR
Other costs		1385,00 EUR
Total		1968,09 EUR 1,42 EUR/km

The interface also features a map showing a route from Berlin to Warszawa, and a 'Propose a rate' section with a 'Rate' input field set to EUR and a 'Payment 30 days' option.

# Ključni koraci:

1.

Industrija u zemljama Evropske unije ostaje slaba, ali se polako oporavlja od recesije. Takozvana prolećna prognoza Evropske komisije predviđa da će rast BDP-a u 2024. godini biti 1,0% u EU i 0,8% u evrozoni.

2.

Sve više i više vozila nestaje sa transportnog tržišta, što uzrokuje povećanje stopa na najoskudnijim rutama. Međutim, prema rečima prevoznika, ovo je veoma spor proces.

3.

Broj pošiljki u Veliku Britaniju ponovo raste, nakon perioda stagnacije u vezi sa uvođenjem carinskih i administrativnih ograničenja. Značajna prepreka je zabrana kabotaže bez tereta. Preduzetnik takođe mora imati EORI (Registracija i identifikacija ekonomskog operatera) broj, potreban za obavljanje komercijalnih transakcija između Velike Britanije i zemalja EU.

4.

Kabotažni prevoz u Nemačkoj i dalje je jedna od najatraktivnijih ponuda za prevoznička preduzeća iz Centralne i Istočne Evrope. Nemački prevoznici ne mogu da izdrže takvu konkurenciju u pogledu cene.

5.

Da bi sačuvali marže, prevoznici takođe traže alternativna tržišta, takođe izvan EU. Verovatnije je da će otići u Italiju, Španiju, Austriju ili Švajcarsku.

6.

Na nekim rutama, cene za kombije se povećavaju (3.5t GVV), što može biti delimično zbog nedostatka raspoloživih kamiona, ali i zbog veće fleksibilnosti u ovoj kategoriji vozila. Do kraja juna 2026. godine, kombiji koji voze na međunarodnim rutama ne moraju biti opremljeni tahografima, a vozači ne podležu ograničenjima radnog vremena.

**Analiza tržišta.**

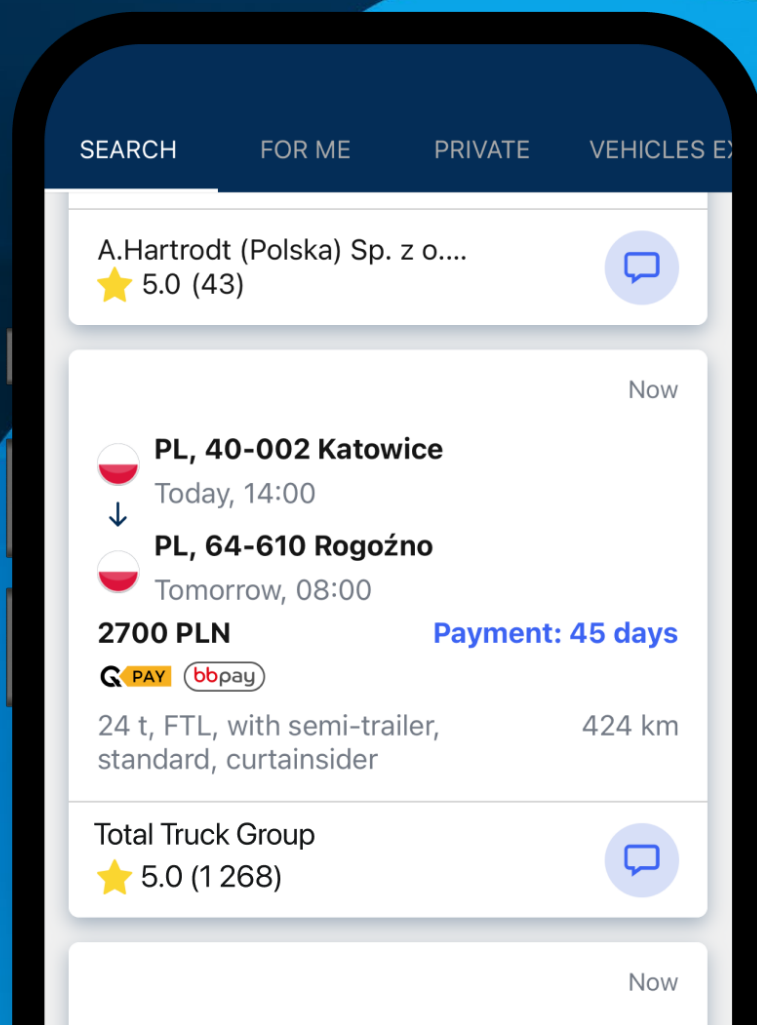
**Kabotaža / unakrsni  
transport / bilateralni  
transport.**

**02**

# Loads2GO! – utovari duž vaše rute

Koristite svaki cm<sup>2</sup> vašeg prostora za utovar!  
Napravite dugačke rute pomoću Loads2GO! aplikacije,  
koja odgovara ponudama na vašoj trenutnoj lokaciji.

PREUZMITE APLIKACIJU



# Procentualno povećanje ukupnog broja ponuda za prevoz tereta

+51%












X1 2024 vs X1 2023

+20%

X1 2024 vs X1 2022

## Kabotaža/domaći transport - odabrane zemlje

X1 2024 vs X1 2023

Država	% Povećanje Broja Ponuda
 Poljska	47%
 Slovačka	46%
 Spain	45%
 Nemačka	44%
 Češka	43%
 Belgija	42%
 Velika Britanija	35%
 Italija	26%
 Francuska	25%
 Austrija	22%
 Nizozemska	22%





## Unakrsni transport - odabrane smeri






X1 2024 vs X1 2023

Unakrsni Transport				% Povećanje Ponuda 2024 Naspram 2023
	Slovenija	↔	Mađarska 	<b>133%</b>
	Francuska	↔	Belgija 	<b>85%</b>
	Belgija	↔	Nemačka 	<b>83%</b>
	Poljska	↔	Nemačka 	<b>82%</b>
	Italija	↔	Hrvatska 	<b>81%</b>
	Nemačka	↔	Danska 	<b>73%</b>
	Rumunija	↔	Mađarska 	<b>70%</b>
	Poljska	↔	Češka 	<b>69%</b>
	Nizozemska	↔	Nemačka 	<b>68%</b>
	Nemačka	↔	Austrija 	<b>65%</b>
	Nemačka	↔	Švajcarska 	<b>63%</b>
	Spain	↔	Portugal 	<b>49%</b>
	Nemačka	↔	Belgija 	<b>44%</b>
	Nemačka	↔	Nizozemska 	<b>43%</b>
	Spain	↔	Spain 	<b>32%</b>
	Nizozemska	↔	Belgija 	<b>28%</b>

## Povratne rute - izabrana odredišta

H1 2024 vs H1 2023

Zemlja Utovara	% Povećanje Ponuda 2024 Naspram 2023
	<b>281%</b>
	<b>219%</b>
	<b>195%</b>
	<b>154%</b>




 Nemačka	<b>119%</b>
 Poljska	<b>117%</b>
 Nizozemska	<b>88%</b>
 Francuska	<b>69%</b>
 Italija	<b>59%</b>



## Vozila do 3,5 t.

X1 2024 vs X1 2023




### TOP 5 ruta kabotaže

Država	Procentualno Povećanje Stopa
 Švajcarska	<b>19%</b>
 Belgija	<b>10%</b>
 Nizozemska	<b>8%</b>
 Nemačka	<b>6%</b>
 Francuska	<b>6%</b>

## TOP 10 smeri za unakrsni transport

Izabrana Ruta	Procentualno Povećanje Stopa
 Belgija ↔ Nizozemska 	<b>11%</b>
 Nizozemska ↔ Belgija 	<b>11%</b>
 Belgija ↔ Francuska 	<b>7%</b>
 Nizozemska ↔ Nemačka 	<b>7%</b>
 Nemačka ↔ Švajcarska 	<b>7%</b>
 Francuska ↔ Nemačka 	<b>7%</b>
 Francuska ↔ Italija 	<b>6%</b>
 Nemačka ↔ Austrija 	<b>5%</b>
 Nemačka ↔ Belgija 	<b>5%</b>
 Nemačka ↔ Francuska 	<b>5%</b>

## TOP povratne destinacije u Srbiju

Država	Procentualno Povećanje Stopa
 Francuska	<b>9%</b>
 Poljska	<b>5%</b>
 Nemačka	<b>2%</b>









# LTL

Prva polovina godine 2024  
vs Prva polovina godine 2023

## TOP 5 ruta kabotaže

Država	Procentualno Povećanje Stopa
 Spain	<b>34%</b>
 Nizozemska	<b>21%</b>
 Nemačka	<b>10%</b>
 Francuska	<b>9%</b>
 Italija	<b>3%</b>

## TOP 10 smeri za unakrsni transport

Izabrana Ruta	Procentualno Povećanje Stopa
 Mađarska ↔  Rumunija	<b>31%</b>
 Slovačka ↔  Mađarska	<b>28%</b>
 Belgija ↔  Nizozemska	<b>16%</b>
 Nizozemska ↔  Belgija	<b>14%</b>
 Nemačka ↔  Danska	<b>9%</b>
 Nemačka ↔  Nizozemska	<b>9%</b>
 Belgija ↔  Francuska	<b>6%</b>
 Nemačka ↔  Švajcarska	<b>6%</b>
 Italija ↔  Švajcarska	<b>3%</b>
 Nemačka ↔  Francuska	<b>3%</b>

## TOP povratne destinacije u Srbiju

Zemlja Utovara	Procentualno Povećanje Stopa
 Nemačka	<b>37%</b>
 Poljska	<b>18%</b>



### FTL

Prva polovina godine 2024  
vs Prva polovina godine 2023

## TOP 5 ruta kabotaže

Država	Procentualno Povećanje Stopa
 Belgija	<b>77%</b>
 Nizozemska	<b>61%</b>
 Nemačka	<b>15%</b>
 Francuska	<b>14%</b>
 Slovačka	<b>5%</b>

## TOP 10 smeri za unakrsni transport

Izabrana Ruta				Procentualno Povećanje Stopa
	Italija	↔	Švajcarska 	<b>109%</b>
	Italija	↔	Hrvatska 	<b>107%</b>
	Belgija	↔	Nizozemska 	<b>28%</b>
	Nizozemska	↔	Nemačka 	<b>16%</b>
	Belgija	↔	Nemačka 	<b>15%</b>
	Nemačka	↔	Danska 	<b>13%</b>
	Francuska	↔	Nemačka 	<b>12%</b>
	Nemačka	↔	Švajcarska 	<b>12%</b>
	Nemačka	↔	Francuska 	<b>8%</b>
	Belgija	↔	Francuska 	<b>8%</b>

**Rezime.** Ključni nalazi  
iz analize tržišta.

03

1.

Postoji jasan porast broja ponuda: 51% u odnosu na prvu polovinu 2023. i 20% u odnosu na prvu polovinu 2022. godine. Ove informacije sugeriraju sporu stabilizaciju na tržištu.

---

2.

Uprkos usporavanju u mnogim sektorima privrede, došlo je do jasnog oporavka u trgovini robom sa Nemačkom (značajno povećanje broja ponuda i stopa), koji su i dalje pokretačka snaga u Evropi.

---

3.

Za kombije i FTL, Nemačka, Holandija, Belgija i Francuska ostaju ključne oblasti rada.

---

4.

Značajno povećanje obima transportovanih tereta u trgovini robom u bilateralnom transportu je zabeležen od strane Češke (povratni prevoz - iz i u Češku).

---

5.

Izvan zone EU, situacija u britanskom pravcu se stabilizovala, postoji i veća interesovanje za puteve ka Švajcarskoj, što je zbog viših stopa u tom pravcu.

---

6.

Srednje stope za vozila sa ukupnom masom do 3.5 t na ključnim kabotažnim rutama (Austrija, Belgija, Češka, Francuska, Nemačka, Mađarska, Holandija, Španija, Švajcarska) je veća nego u bilateralnom transportu iz navedenih zemalja. Zauzvrat, možemo posmatrati smanjenje cena u LTL i FTL kabotaži.

7.

Povećanje broja ponuda i kabotažnih prevoza za vozila do 3,5t bruto se poklapa sa slabijim rezultatima u unakrsnom transportu.

8.

Mađarska - značajan porast broja ponuda u bilateralnom prevozu, posebno FTL. Slovačka - jasan porast broja ponuda u unakrsnom transportu.

9.

Najviša stopa (medijan):

---

**Vozila do 3,5t:**

- kabotaža: Švajcarska, 2,28 EUR/km
- unakrsni transport: Engleska-Irska 2.17 EUR/km

**LTL:**

- kabotaža: Holandija, 2,81 EUR/km
- unakrsni transport: Holandija-Belgija 2,14 EUR/km

**FTL:**

- kabotaža: Holandija, 6,12 EUR/km
- unakrsni transport: Italija-Švajcarska 3,31 EUR/km

Pripremio:

**Jakub Szalek** – Analiza podataka/Zaključci

**Marek Szymanski** – Komentari/Uređivanje materijala

**Mariusz Sobański, Krzysztof Bugaj** – Grafički dizajn