

РАСТЕЖ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ ПРЕЗ 2024 Г.

Пазарен анализ и прогнози



Транспортен пазар 2024

Ще продължи ли възходящата тенденция?



Анализ на пазара

Каботаж/кръстосана търговия/двустранен транспорт.



Резюме

Ключови изводи от анализа.

**Транспортен пазар
2024. Ще продължи
ли възходящата
тенденция?**

01

От началото на годината транспортният спот пазар отчита възходяща тенденция. Цифрите не оставят съмнение: през първата половина на 2024 г., в сравнение с първата половина на миналата година, увеличението на офертите за товари е 51%. Още по-интересното е, че има и 20% повече оферти, отколкото през първата половина на 2022 г., което е наистина благоприятно за транспортния сектор. Има много индикации, че това е стабилна тенденция на нарастване, въпреки че представителите на сектора все още са скептични.

Мачей Вронски, Мачей Вронски, президент на асоциацията на работодателите “Транспорт и логистика Полша”, отдавна говори за така наречения европейски банан, т.е. най-урбанизираната зона на Европа, където е съсредоточено континенталното промишлено производство. Това е район, простиращ се от Манчестър във Великобритания до Милано в Италия – наподобяващ формата на банан. (Първоначалният термин за най-урбанизирания район на Европа е Синият банан, използван за първи път от френския географ Роже Брюне през 1989 г.).

Европейският банан обхваща Южна Великобритания, Бенелюкс, Западна Германия, Източна Франция, Швейцария и Северна Италия. Както твърди Вронски, ако промишленото производство в тези страни спада, просто е необходимо да се намали автопарка, а не да се мисли

за други пазари, защото просто няма алтернативи.



Индустрията бележи спад

Трудно е да се спори с това, защото всъщност представянето на индустрията в почти цяла Европа (с изключение на услугите) все още е на ниско ниво, което води до драстичен спад на транспортните поръчки и цените за превоз повече от година. През юни тази година производственият PMI в еврозоната възлиза на 45,6 пункта, което означава, че рецесията продължава. Така наречената пролетна прогноза на Европейската комисия прогнозира ръстът на БВП през 2024 г. да бъде 1,0% в ЕС и 0,8% в еврозоната. С една дума, макроикономическите параметри все още не показват значително икономическо възстановяване, а по-скоро бавно излизане от рецесията.

Транспортът обаче е чувствителен към всякакви промени в икономиката и реагира почти незабавно. Дори ако приемем, че определен процент от поръчките се дублират от спедиторите, е трудно да се отрече стабилната възходяща тенденция в продължение на няколко месеца. Изглежда, че транспортният сектор се опитва да диверсифицира транспортните релации повече от преди, а не само да се фокусира върху Синия банан. Следователно сред транспортните поръчки в платформата Trans.eu има много нови

релации, които не винаги са очевидни.

Не е изненадващо, че се наблюдава увеличение на броя на товарите от Белгия до Германия (83%), от Франция до Белгия (85%), от Германия до Австрия (65%) или от Холандия до Германия (68%). Въпреки слабото представяне на европейската индустрия, дори скромно икономически растеж веднага се усеща сред превозвачите. Освен това увеличаването на поръчките в тези традиционни направления несъмнено се влияе от нарастващия оборот на най-големите европейски пристанища в Антверпен в Белгия и Ротердам в Холандия (което всъщност е добре, защото дава повече работа на превозвачите). Каботажните операции по тези традиционни маршрути също показват силна възходяща тенденция.



Вълна от фалити

Освен това сезонността на някои поръчки също е определящ фактор, но Холандия е един от най-големите производители на зеленчуци в света и е особено доминираща в оранжерийното градинарство. Холандският лук, домати, чушки и краставици отиват предимно в Германия, но и в Бенелюкс и други европейски страни.

По-големият брой пратки по някои маршрути, като Словакия, Чехия или Унгария, обаче е трудно да се обясни рационално, тъй като в тези страни не се е случило нищо, което би могло да допринесе за увеличението. Но както посочват експертите, привлекателността на европейските маршрути трябва да се разглежда комплексно и всички наши събеседници посочват това. “На

1,7%

Според изследователската агенция Transport Intelligence толкова ще нарасне европейският пазар на автомобилен транспорт през 2024 г. Ако тези прогнози се сбъднат, това ще означава постепенно връщане към нормалността на договорните и спот пазарите. За сравнение, през 2023 г. увеличението е 1,4%, а през “златната” година за международния транспорт през 2022 г. – 3-5%.

транспортния пазар се наблюдава спад в броя на наличните превозни средства, което довежда до увеличаване на броя на офертите, прехвърлени към спот пазара от извънборсова търговия. Наблюдаваме вълна от фалити на транспортни фирми, което пряко се отразява на броя на камионите, готови да поемат товара”, обяснява **Рафал Яблонски**, главен изпълнителен директор на System Transport, транспортна и логистична компания.

Съвсем различна е ситуацията в Хърватия, която често се посещава от превозвачи от Полша и Италия. Хърватската икономика е нараснала с 16% точно преди пандемията (2019-2024 г.). Това е най-динамичният растеж сред членовете на Европейския съюз. Важно е да се отбележи, че благодарение на средствата от Националния план на ЕС за възстановяване и устойчивост там се развива строителната индустрия, която винаги е движещата сила на всяка икономика. Но изглежда, че най-голямото въздействие върху възстановяването на транспорта оказва присъединяването на Хърватия към Шенгенското пространство през 2023 г. и липсата на митнически контрол на границата. Трябва да се добави също, че през същата година Хърватия прие еврото.



Превозвачите търсят нови маршрути

Какво мислят представителите на сектора за настоящата ситуация на транспортния пазар? Как се справят с тази сложна ситуация? “Има по-малко превозни средства на пазара, оттук и вероятно повече товари на



1,0%

В така наречената пролетна прогноза на Европейската комисия растежът на БВП през 2024 г. се очаква да възлезе на 1.0%, докато в страните от еврозоната е малко по-нисък от 0.8%. Усещането за растеж за европейските икономики ще настъпи през 2025 г. - съответно 1,6 и 1,4%.

борсата. Пътуваме по традиционни дестинации - до Германия, Холандия и Франция, но извършваме транспорт и до други страни, където цените за превоз ни позволяват да постигнем поне малък марж. Например, често ходим в Австрия, Италия и Швейцария, защото там можем да спечелите малко повече. В Швейцария цената е достатъчно прилична, за да ни позволи да приемем поръчката, въпреки тежкия митнически контрол и високите пътни такси”, обяснява **Каролина Урбаник**, управител на клона на транспортната компания DM Logis в Познан.

За превозвачите от Централна и Източна Европа - предимно поляци, но също и литовци, чехи, румънци и българи, каботажът и кръстосаната търговия към Италия също изглеждат привлекателни. Защо такова увеличение на броя на договорните и спот поръчки? По същата причина като на други пазари: спад в наличността на бусове и камиони. (Бусове по маршрута Франция-Италия - с почти 6%). Но Италия има и своята допълнителна специфика: местните пътни инспекции и полицейските проверки често завършват с паркиране на превозни средства, управлявани от украински или беларуски шофьори с полска шофьорска книжка, но шофьорска карта от техните страни. По този начин италианските ограничения допълнително намалиха наличността на превозни средства на италианския пазар.

Въпреки това, както добавят експерти, в южноевропейските страни - като Италия, Испания и Португалия - следващите месеци може да се характеризират с намаляване на броя на поръчките. Причината е прозаична: там започва отпускарският сезон във фирмите, така че ще бъде трудно да се върнете или да извършите експорт. Възстановяване в Южна Европа се очаква най-рано до края на септември.





От договори на спот

“Виждаме известен пробив на пазара, леко увеличение на офертите и по-високи цени на товарите по някои маршрути. Но този пазар все още е патологичен, спедиторите най-често искат да караме под себестойността. Това бавно започва да се променя, тъй като транспортните фирми вече нямат капитал за покриване на загуби и често се оттеглят от нерентабилни маршрути. По този начин те преминават от договорния пазар към спот пазара, където търсят по-добри цени. Фактите са, че разходите за правене на бизнес стават все по-високи, а цените за превоз растат непропорционално по-бавно, коментира **Марчин Юшчак**, ръководител на клона на Connect Logistics в Гдиня.

Транспортният бизнес е тясно свързан с колебанията в цените на горивата. За щастие за сектора като цяло разходите за гориво - въпреки енергийната криза в Европа и изоставянето на руския петрол - остават стабилни повече от година.

Планирайте маршрути и печалби с пълен капацитет от Trans.eu

Разполагаме с товарите, от които се нуждаете:

-  подходящите за вашия автопарк;
-  по маршрута ви и където и да се намирате.

СЪЗДАВАНЕ НА АКАУНТ

Това обаче може да се промени. Според анализатори от инвестиционната банка Goldman Sachs през 2024 г. цената за барел петрол вероятно ще варира между 70 и дори 100 долара (в момента е средно 80 долара). Ако цената на горивото се повиши на световните борси, цената на едро на дизела ще се повиши, увеличавайки разходите за превозвачите. И натискът върху товародателите да повишат цените за транспорт.

“Възстановяването на пазара е забележимо, но обемът на товарите и цените от добрата 2022 г. все още са много далеч. Подобно на повечето ми приятели в сектора, съмнявам се, че тези цени някога ще се върнат. Днес много, включително големи транспортни компании, са в процес на реструктуриране, така че на пазара има по-малко превозни средства. Спедиторите обаче не са склонни да говорят за повишаване на ставките. Имам впечатлението, че можем да очакваме забележима промяна едва през последното тримесечие на тази година”, казва **Адам Кмох**, оперативен директор в Eltrans.

Компанията пътува из цяла Европа, включително Швейцария, страните от Бенелюкс, Англия, Ирландия, както и скандинавските страни и дори Беларус. Използва само хладилно съхранение и обслужва фармацевтичния пазар. “Работим на пазара за превоз на медицински продукти и се опитваме да поддържаме нивото на цените. И

ние просто казваме “не, благодаря” на клиентите, които очакват от нас да работим с малък марж”, добавя той.



Поглед към Германия

За превозвачите най-важна е макроикономическата информация, идваща от европейските икономики. И това, както споменахме по-рано, засега не е окуражаващо. Престижната изследователска агенция Transport Intelligence прогнозира в доклада си, че през 2024 г. европейският пазар на автомобилен транспорт ще нарасне с 1,7%. Много обаче зависи от ситуацията в Синия банан. Обединеното кралство, подобно на Германия, вече излезе от техническата рецесия и се изправя (0,6% ръст на БВП през последното тримесечие), но Франция расте по-бавно от очакваното (прогнозата е 1,0% през 2024 г.).

Икономическата ситуация в Германия е от ключово значение за международния транспорт. Германският локомотив обаче се ускорява много бавно, като миналата година регистрира рязко забавяне (отрицателен икономически ръст за 2 последователни тримесечия). Според така наречената лятна прогноза на престижния Институт за световна икономика в Кил (IfW Kiel), Германия в момента преживява умерено икономическо възстановяване. Очаква се промишленото производство да нарасне с 0,2% тази година, като възстановяването се дължи главно

на износа и вътрешното потребление.

Това обаче все още не е много. Според института в Кил забележимо възстановяване на икономиката - и това се потвърждава и от Германския съвет на икономическите експерти - не се очаква до 2025 г., с ръст от около 1,1%. (Инфлацията, която вече е ниска, се очаква да се стабилизира на 2% през 2025 г.). “Зараждащият се растеж набира сила, като футболен отбор, който се бори за победа след дълго време в защита”, казва професор Стефан Кутс, ръководител на прогнозите в IfW Kiel. От гледна точка на съседните икономики (и транспортния пазар) развитието на автомобилния сектор е особено важно,

тъй като той осигурява работни места на стотици подизпълнители извън Германия. За съжаление тук растежът е възпрепятстван от силната китайска конкуренция.

Европейските икономики бавно излизат от пасивност, а транспортният пазар следва примера им. Производителите и дистрибуторите скоро ще трябва да приемат по-високи цени за транспорт. Това е законът за търсенето и предлагането. Някои превозвачи просто изчезват от пазара и продават автопарка си, което неизбежно генерира по-голямо търсене на транспортни услуги. Връща ли се нормалността? Да се надяваме, че е така.



Филип Бойшаузен,

говорител на Bundesverband
Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL):

Силна конкуренция от Изтока

“Германският транспортен пазар продължава да се адаптира към високите пътни такси, въведени в началото на декември 2023 г. За транспортните фирми е трудно да се конкурират на европейския пазар с превозвачи от Източна Европа. Пазарният натиск е огромен. Нямаме универсални европейски цени на дизела и данъците, а разликата в заплащането между германските и източноевропейските фирми също е важен фактор. Много конкурентни фирми използват ценови дъмпинг и извършват незаконен каботажен транспорт.

Асистент по планиране на маршрут

Вземайте товари и определяйте най-добрите маршрути на едно място. Асистентът по планиране на маршрута ще ви предостави информация за разходите за гориво, ограниченията и пътните такси. Благодарение на прецизните карти и точните изчисления можете бързо и изгодно да получавате поръчки от борсата за товари на Trans.eu.

ПОРЪЧАЙТЕ ДОСТЪП

Best Route Assistant

Дата на замичаване: ДД.ММ.ГГ Час: ЧЧ.ММ

Опции за маршрут

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

Профил на превозното средство

Полу ремарке (< 40 т Брутно тегло на МПС)

Разходки:	Маршрут и час:	Цена:
2182,53 EUR	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

QUICKWAY

Ключови изводи:

1.

Промишлеността в страните от Европейския съюз остава слаба, но бавно се възстановява от рецесията. Така наречената пролетна прогноза на Европейската комисия прогнозира ръстът на БВП през 2024 г. да бъде 1,0% в ЕС и 0,8% в еврозоната.

2.

Все повече превозни средства изчезват от транспортния пазар, което води до увеличение на цените по най-дефицитните маршрути. Според превозвачите обаче това е много бавен процес.

3.

Броят на товарите за Обединеното кралство отново се увеличава след период на стагнация, свързан с въвеждането на митнически и административни ограничения. Съществена пречка там е забраната за каботажни превози без товар. Предприемачът трябва да притежава и EORI (Регистрация и идентификация на икономически оператор), необходим за извършване на търговски сделки между Обединеното кралство и страните от ЕС.

4.

Каботажният транспорт в Германия все още е едно от най-атраktivните предложения за транспортни фирми от Централна и Източна Европа. Германските превозвачи не могат да издържат на такава конкуренция по отношение на цената.

5.

За да спестят маржове, превозвачите търсят и алтернативни пазари, също извън ЕС. По-често ходят например в Италия, Испания, Австрия или Швейцария.

6.

По някои маршрути цените при бусовете се увеличават (3,5 т брутно тегло), което може да се дължи отчасти на липсата на налични камиони, но също така и на по-голямата гъвкавост в тази категория превозни средства. До края на юни 2026 г. бусовете, движещи се по международни маршрути, не е необходимо да бъдат оборудвани с тахографи, а шофьорите не подлежат на ограничения за работното време.

Анализ на пазара.

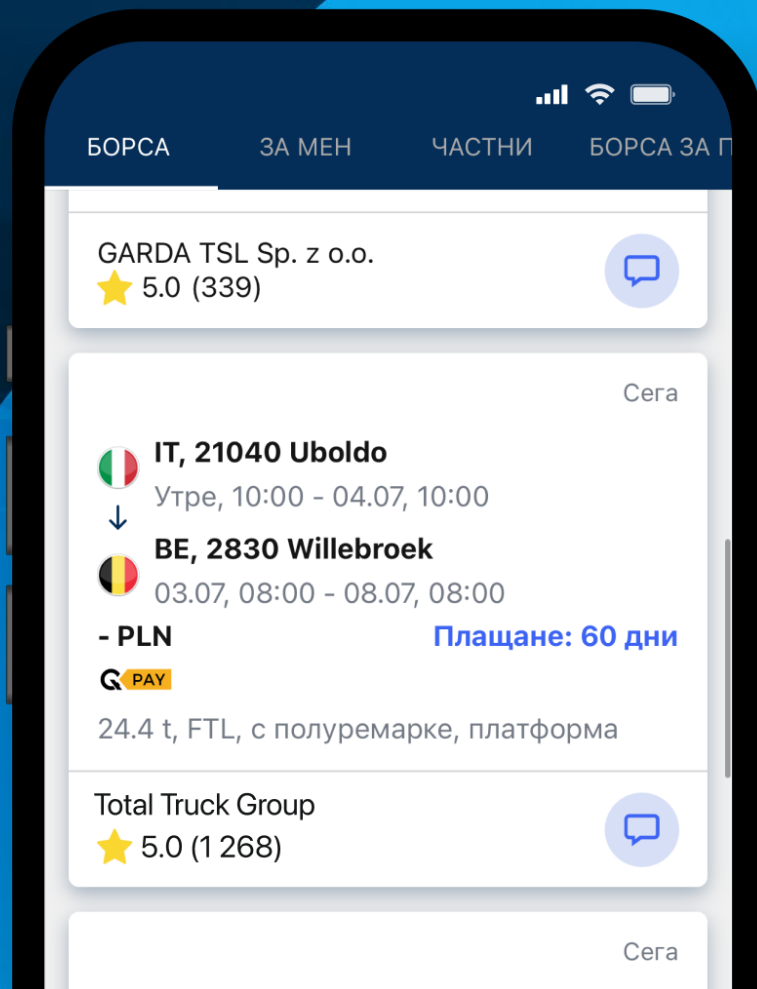
**Каботаж/кръстосана
търговия/двустранен
транспорт.**

02

Loads2GO! – товари по маршрута

Планирайте дълги маршрути с приложението Loads2GO!, което ще ви предлага подходящи офери в зависимост от текущото ви местоположение.

ИЗТЕГЛЕТЕ ПРИЛОЖЕНИЕТО



Процентно увеличение на общия брой оферти за товари

+51%

Първо полугодие 2024 срещу
Първо полугодие 2023

+20%

Първо полугодие 2024 срещу
Първо полугодие 2022

Каботаж/вътрешен транспорт - избрани държави

Първо полугодие 2024 срещу Първо полугодие 2023

Държава	% увеличение на броя на офертите
 Полша	47%
 Словакия	46%
 Испания	45%
 Германия	44%
 Чешка република	43%
 Белгия	42%
 Обединено кралство	35%
 Италия	26%
 Франция	25%
 Австрия	22%
 Холандия	22%

Кръстосана търговия - избрани направления

Първо полугодие 2024 срещу Първо полугодие 2023

Кръстосана Търговия	% Увеличение На Офертите 2024 Спрямо 2023 Г.
 Словения ↔  Унгария	133%
 Франция ↔  Белгия	85%
 Белгия ↔  Германия	83%
 Полша ↔  Германия	82%
 Италия ↔  Хърватия	81%
 Германия ↔  Дания	73%
 Румъния ↔  Унгария	70%
 Полша ↔  Чешка Република	69%
 Холандия ↔  Германия	68%
 Германия ↔  Австрия	65%
 Германия ↔  Швейцария	63%
 Испания ↔  Португалия	49%
 Германия ↔  Белгия	44%
 Германия ↔  Холандия	43%
 Испания ↔  Испания	32%
 Холандия ↔  Белгия	28%

Двустранен транспорт - избрани дестинации

Първо полугодие 2024 срещу Първо полугодие 2023

От България	% Увеличение На Офертите 2024 Спрямо 2023 Г.	Към България	% Увеличение На Офертите 2024 Спрямо 2023 Г.
 Унгария	209%	 Словакия	254%
 Румъния	167%	 Унгария	172%

 Словакия	101%	 Полша	155%
 Чешка Република	97%	 Чешка Република	115%
 Германия	83%	 Австрия	81%
 Обединеното Кралство	67%	 Холандия	66%
 Литва	10%	 Германия	65%
 Полша	66%	 Италия	53%
 Унгария	60%	 Франция	24%
 Франция	32%	 Румъния	20%






Превозни средства до 3,5 т.

Първо полугодие 2024 срещу Първо полугодие 2023

ТОП 5 **каботажни** маршрути

Държава	Процентно Увеличение На Ставките
 Швейцария	19%
 Белгия	10%
 Холандия	8%
 Германия	6%
 Франция	6%

ТОП 10 кръстосани търговски маршрути

Избран Маршрут		Процентно Увеличение На Ставките
 Белгия ↔  Холандия		11%
 Холандия ↔  Белгия		11%
 Белгия ↔  Франция		7%
 Холандия ↔  Германия		7%
 Германия ↔  Холандия		7%
 Франция ↔  Германия		7%
 Франция ↔  Италия		6%
 Германия ↔  Австрия		5%
 Германия ↔  Белгия		5%
 Германия ↔  Франция		5%

ТОП дестинации за връщане в България

Държава	Процентно Увеличение На Ставките
 Полша	28%
 Франция	12%
 Германия	10%
 Холандия	3%

**LTL**Първо полугодие 2024 срещу
Първо полугодие 2023

ТОП 5 каботажни маршрути

Държава	Процентно Увеличение На Ставките
 Испания	34%
 Холандия	21%
 Германия	10%
 Франция	9%
 Италия	3%

ТОП 10 кръстосани търговски маршрути

Избран Маршрут	Процентно Увеличение На Ставките
 Унгария ↔ Румъния 	32%
 Словакия ↔ Унгария 	28%
 Белгия ↔ Холандия 	16%
 Холандия ↔ Белгия 	14%
 Германия ↔ Швеция 	9%
 Германия ↔ Холандия 	9%
 Белгия ↔ Франция 	6%
 Германия ↔ Швейцария 	6%
 Италия ↔ Швейцария 	3%
 Германия ↔ Франция 	3%

ТОП дестинации за връщане в България

Страна На Товарене	Процентно Увеличение На Ставките
 Унгария	64%
 Чешка Република	47%
 Италия	25%
 Полша	15%
 Германия	6%



FTL

Първо полугодие 2024
срещу Първо полугодие 2023

ТОП 5 каботажни маршрути

Страна На Товарене	Процентно Увеличение На Ставките
 Белгия	77%
 Холандия	61%
 Германия	15%
 Франция	14%
 Словакия	5%

ТОП 10 кръстосани търговски маршрути

Избран Маршрут			Процентно Увеличение На Ставките
	Италия ↔ Швейцария		109%
	Италия ↔ Хърватия		107%
	Белгия ↔ Холандия		28%
	Холандия ↔ Германия		16%
	Белгия ↔ Германия		15%
	Германия ↔ Дания		13%
	Франция ↔ Германия		12%
	Германия ↔ Швейцария		12%
	Германия ↔ Франция		8%
	Германия ↔ Франция		8%

ТОП дестинации за връщане в България

Страна На Товарене	Процентно Увеличение На Ставките
 Словакия	40%
 Холандия	37%
 Унгария	30%
 Италия	24%
 Полша	23%
 Германия	18%
 Чешка Република	11%

**Резюме. Най-важните
изводи от анализа
на пазара.**

03

1.

Отчита се ясно увеличение на броя на офертите: 51% спрямо първото полугодие на 2023 г. и 20 % спрямо първата половина на 2022 г. Тази информация предполага бавна стабилизация на пазара.

2.

Въпреки забавянето в много сектори на икономиката се наблюдава ясно възстановяване съживяване на стокообмена с Германия (значително увеличение на броя на офертите и цените), която продължава да бъде движеща сила в Европа.

3.

За бусове и FTL, Германия, Холандия, Белгия и Франция продължават да бъдат ключовите области на работа.

4.

Значително увеличение на обема на превозваните товари в търговията със стоки, обслужвани от двустранният транспорт е регистриран от Чешката република (двупосочен транспорт - от и до Чешката република).

5.

Извън зоната на ЕС ситуацията в британска посока се стабилизира, има и по-голям интерес към маршрути до Швейцария, което се дължи на по-високите ставки в тази посока.

6.

Средни цени за превозни средства до 3,5 тона брутно тегло по ключови каботажни маршрути (Австрия, Белгия, Чехия, Франция, Германия, Унгария, Нидерландия, Испания, Швейцария) е по-висока, отколкото при двустранния транспорт от изброените държави. От своя страна можем да наблюдаваме намаляване на цените на LTL и FTL каботаж.

7.

Увеличаването на броя на офертите и каботажните превози с превозни средства до 3,5 тона брутно тегло съвпада с по-слаби резултати в транспорта, обслужващ кръстосаната търговия.

8.

Унгария - значително увеличение на броя на офертите в двустранния транспорт, особено FTL. Словакия - ясно увеличение на броя на офертите за кръстосана търговия.

Най-високи ставки (медиана):

Превозни средства до 3,5 т:

- каботаж: Швейцария, 2.28 EUR/km
- кръстосана търговия: Англия-Ирландия 2.17 EUR/km

LTL

- каботаж: Холандия, 2.81 EUR/km
- кръстосана търговия: Холандия-Белгия 2.14 EUR/km

FTL:

- каботаж: Холандия, 6.12 EUR/km
- кръстосана търговия: Италия-Швейцария 3.31 EUR/km

9.

Подготвено от:

Якуб Шалек Анализ на данните/Заклучения

Марек Шимански Коментари/Редактиране на материали

Мариуш Собански, Кшищоф Бугай Графичен дизайн