



ДОКЛАД

Транспортен пазар 2024/2025

Заклучения | Прогнози | Предизвикателства

Генерален партньор:



Медийни партньори:

trans.i**INFO**

CIĘŻARÓWKI
www.truckslog.pl **iLOGISTYKA**

TSL
BIZNES

MEDIA GROUP
EURO LOGISTICS

■ CZASOPISMO MENEDŻERÓW LOGISTYKI I MAGAZYNOWANIA
LOGISTYKA
I MAGAZYNOWANIE

logistics
manager

transport
manager

LOGISTYKA
a JAKOŚĆ
CZASOPISMO MENEDŻERÓW
ŁAŃCUCHA DOSTAW

LOG24

media
LOGISTYKA
portal czasopismo podcast

etransport.pl®

PORTAL
TSL.PL

Основни и институционални партньори:



POLSKI
INSTYTUT
TRANSPORTU
DROGOWEGO



Polski
Instytut
Ekonomiczny



PZPM
Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

AKPORATH®



tc **transcash**

truckerslife
foundation

Изготвяне на доклада



Якуб Шалек

пазарен експерт, мениджър Маркетинг съдържание в Trans.eu. Създава материали по актуални проблеми на транспортната индустрия (доклади, ръководства, вебинари, подкаст Logistics World 4.0). Анализира и описва предизвикателствата, пред които са изправени превозвачите и шофьорите.

За контакт: jszalek@trans.eu



Марек Шимански

журналист, мениджър Маркетинг съдържание в Trans.eu. В продължение на няколко десетилетия е свързан с транспортния сектор. В периода 2000-2007 г. е главен редактор на списание Eurologistics, като заедно с екипа си подготвя класацията "Логистичен оператор на годината" и Логистичната гала - понастоящем най-важното събитие в индустрията. Той пише за транспортния и логистичен пазар за Puls Biznesu, Parkiet, Transport Manager и Logistics Manager.

За контакти: mszymanski@trans.eu



**Графичен дизайн
и композиция**
Кшищоф Бугай
kbugaj@trans.eu



**Промотиране
и разпространение**
Юстина Лукашевич
jlukasiewicz@trans.eu

Анализ на данните от платформата Trans.eu	8
ESG концепцията и Зелената сделка в транспорта	32
Надеждата, че това вече е дъното, може да е слаба	35
Германия в състояние на несигурност	38
Перспективи за пазара на моторни горива. Няколко предпазливи разсъждения	48
Увеличаване на разходите. Тежест за предприемачите или стимул за иновациите?	43
Бъдещето на цифровите транспортни документи	47
Продажби на камиони: пазар в неопределеност	50
Какви предизвикателства очакват транспортните фирми	54
Цифровизацията ще промени облика на транспорта	58
Трябва да се приспособите	63
Прогнози за автомобилния транспорт в Европейския съюз до 2025 г.	65
Честита Нова година или предпазлив оптимизъм	67

01 ТОВАРИ**02 ПАЗАР****03 ПРОГНОЗА**

Икономиката, още веднъж икономиката





Очевидно е клише да се каже, че транспортната индустрия - както и целият сектор на транспорта и логистиката - преживява трудни времена. Само че е вярно. В тазгодишния доклад, обобщаващ и прогнозиращ 2024/2025 г., се опитахме да представим анализ на най-важните предизвикателства, пред които са изправени транспортните предприемачи в Европейския съюз. - Икономиката, глупако. Икономиката, глупако - с този лозунг Бил Клинтън спечели президентските избори през 1992 г. Този лозунг отпреди няколко десетилетия не е загубил своята актуалност. Ако Европейският съюз не се отърси от икономическата си летаргия, маразмът във веригите за доставки може да продължи още дълго време.

Всъщност възвръщането на просперитета на транспортния пазар зависи от икономическото здраве на основните европейски сили - Германия и Франция, но и на целия континент. Очаква се през 2025 г. да настъпят първите предварителни увеличения на обема на превозваните стоки. Във всеки случай това сочат прогнозите на Международния съюз за автомобилен транспорт (IRU), най-важната транспортна организация в ЕС. - Ще оцелеем", коментират представители на индустрията. Те прогнозират възстановяване (и значително увеличение на цените на превозите) през втората половина на 2025 г.

За повече информация влезте в
Редакция

Намерете товарите, от които се нуждаете и изградете международни маршрути!

Ние вече имаме доверието на повече
от 23 000 превозвача

-  Товари за всеки тип каросерия, от всяко място в страната и в Европа, директно от 16 500 товародатели и спедитори.
-  Надеждни контрагенти. Ние се грижим за проверката на товародателите и спедиторите, предоставяме на превозвачите удобен модул от оценки и коментари.
-  Плащане на изпълнените поръчки до 30 минути.
-  Пълен достъп до платформата от всяко място и по всяко време с мобилното приложение Loads2GO бесплатно за клиенти.

СЪЗДАВАНЕ НА АКАУНТ

www.tfc.trans.eu

01

дълг

обменен курс на еврото

оферти на борсата

популярни маршрути

каботаж и кръстосана търговия

ТОВАРИ



Якуб Шалек

Експерт Маркетинг съдържание,
журналист, Trans.eu

ТОВАРИ | Анализ на данни

Анализ на данните от платформата Trans.eu

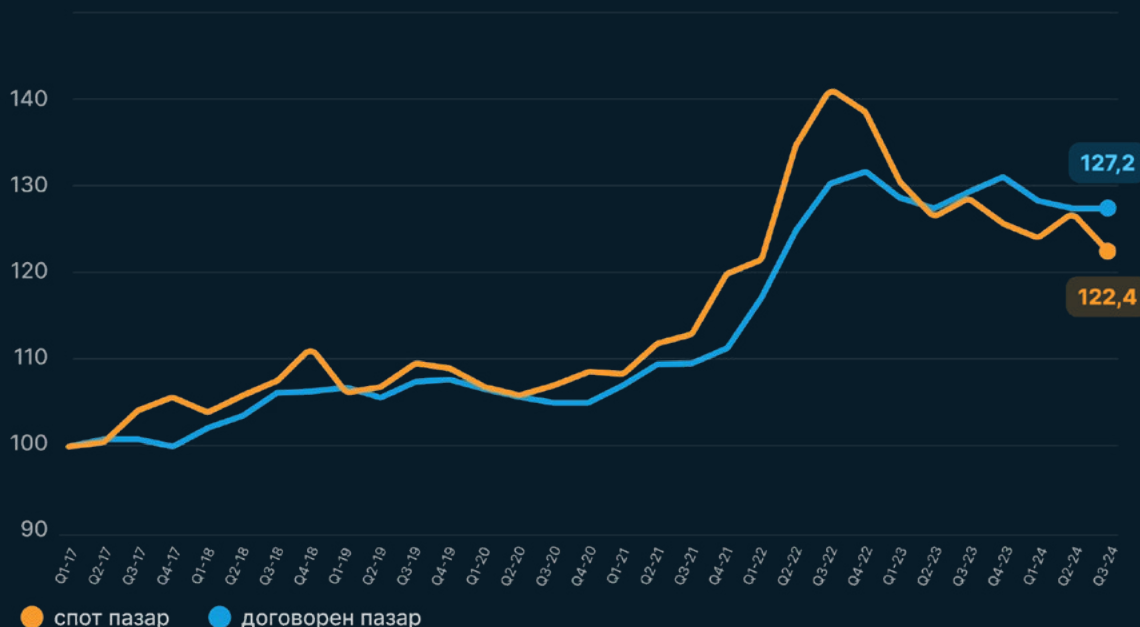
Ако има една дума, която доминира в дискусиите в индустрията през последните три години, това е несигурност. Очакваният икономически подем все още не е настъпил, а множеството предизвикателства означават, че отново много транспортни фирми няма да го доживеят. Все още не всичко е отразено в статистиката - пълната картина на случилото се през 2024 г. ще разберем едва след няколко месеца или години. Заключениета? Продължителният застой е проверка на зрелостта на бизнеса, включително способността за диверсифициране на източниците и видовете извършван превоз на товари. В частност, с намаляването на наличния капацитет на пазара някои оферти, предмет на договори, преминаха на борсата. А къде са по-високите цени? Пазарът е дерегулиран и е трудно да се говори за ясна тенденция - всичко зависи от посоката.

Източници на поръчки - спот пазар и договорен пазар

Според данните, представени от Uprly and Transport Intelligence за първите три тримесечия на 2024 г., индексът на договорните цени все още остава по-висок от спот цените. Това положение не се е променило от второто тримесечие на 2023 г., въпреки обещаващите резултати в края на юни 2024 г. Въпреки това следва да се отбележи, че спот цените са по-високи от договорните за основните транспортни дестинации в Европа. Според данни на

Transporeon Market Insights (към 15 октомври 2024 г.) тази тенденция се отразява и в ключовите страни на европейската икономика - Германия, Франция, Испания, Обединеното кралство и Полша. Следователно може да се заключи, че ситуацията е двусмислена, динамична и зависи от конкретния маршрут.

Индекс на цените в европейския автомобилен транспорт



Пътни такси за избрани маршрути

Маршрут	Договорна цена	Спот цена	% разлика между спот и договор
Варшава ↔ Дуйсбург	€ 1,59	€ 1,67	4,91%
Дуйсбург ↔ Варшава	€ 1,16	€ 1,45	24,66%
Париж ↔ Мадрид	€ 1,75	€ 1,83	4,57%
Мадрид ↔ Париж	€ 1,44	€ 1,43	- 0,70%

Източник: Upfly, Transport Intelligence

Trans.eu - определено предлага повече

От друга страна, данните на Trans.eu, базирани на уникални оферти за превоз на товари, изглеждат много оптимистични:

1. Наблюдава се забележимо увеличение на броя на офертите и на средните цени в платформата (анализиран период: януари-ноември):

- Увеличаване на броя на офертите: 23.5% спрямо 2023 г. и 7,8% спрямо 2022 г.
- Средно увеличение на цената: 10.1% до 2023 г. и 8,6% до 2022 г.

2. Германия, Холандия, Белгия и Франция остават основните области на транспортни операции. Гореспоменатите страни от Бенелюкс предлагат най-високите цени за транспорт.

3. Извън зоната на ЕС ситуацията в обмена на стоки с Обединеното кралство се стабилизира. Посоката към Швейцария също беше популярна, особено през второто тримесечие на 2024 г., поради по-високите цени.

4. При превозните средства до 3,5 тона се запазват много стабилни цени (т.е. на сходни нива през 2023 г. и 2024 г.) по маршрутите за трансгранична търговия от Италия, което е необичайна тенденция (увеличение на цените се наблюдава по повечето от анализирани дестинации).

5. Забелязва се значително увеличение на броя на офертите за маршрута от Унгария до Румъния (особено за комплектни товари). Това е интересна посока за наблюдение, особено с оглед на приемането на Румъния в Шенген от януари 2025 г.



Оферти и цени на Trans.eu - общи данни

Увеличаване на общия брой на товарите

2024 спрямо 2022

+7,82%

2024 спрямо 2023

+23,47%

Увеличаване на средните стойности

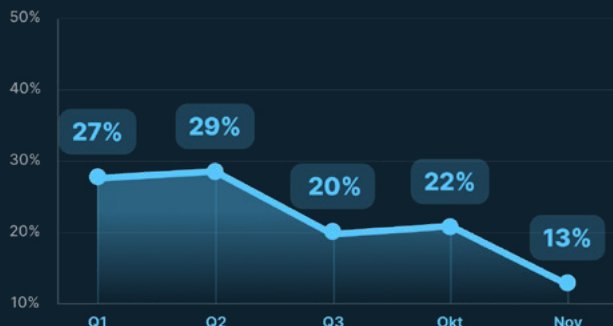
2024 спрямо 2022

+8,60%

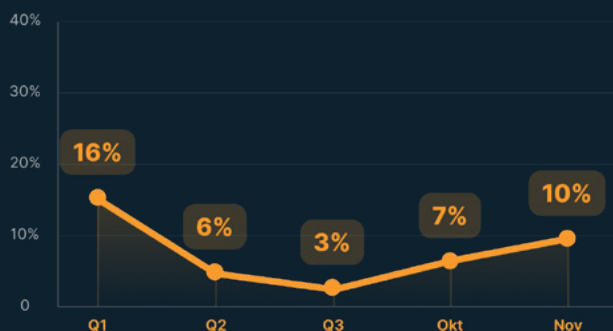
2024 спрямо 2023

+10,10%

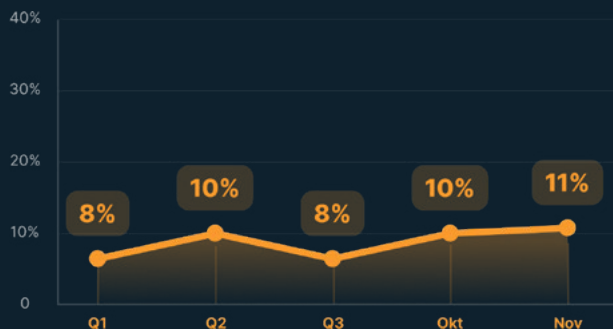
Брой оферти по тримесечия 2024 спрямо 2023 г



Средни стойности за тримесечие 2024 спрямо 2022 г



Средни стойности за тримесечие 2024 спрямо 2023 г



Каботажен/вътрешен транспорт

Процентна разлика в броя на офертите

Държава	2024 спрямо 2022	2024 спрямо 2023
 Австрия	22,89%	21,85%
 Белгия	50,14%	25,97%
 Чешка Република	28,12%	29,26%
 Франция	11,37%	13,46%
 Германия	23,60%	30,04%
 Обединеното Кралство	-4,62%	30,35%
 Унгария	106,40%	70,98%
 Италия	79,23%	16,65%
 Холандия	37,86%	13,29%
 Полша	-5,76%	12,04%
 Словакия	27,79%	49,05%
 Испания	47,67%	27,31%

Източник: Trans.eu, собствено проучване

Кръстосана търговия /двустранни превози


Процентна разлика в броя на офертите

 Австрия	2024 спрямо 2022	2024 спрямо 2023
 Австрия ↔  Германия	25,88%	22,40%
 Австрия ↔  Италия	33,47%	42,28%
 Австрия ↔  Чешка Република	16,11%	24,88%
 Австрия ↔  Унгария	29,59%	39,32%
 Австрия ↔  Словакия	43,02%	40,02%
 Австрия ↔  Швейцария	28,75%	34,14%

Източник: Trans.eu, собствена разработка

 Германия	2024 спрямо 2022	2024 спрямо 2023
 Германия ↔  Полша	18,48%	34,34%
 Германия ↔  Франция	19,04%	19,03%
 Германия ↔  Австрия	50,08%	38,75%
 Германия ↔  Белгия	9,26%	24,63%
 Германия ↔  Швейцария	45,57%	46,33%
 Германия ↔  Чешка Република	32,42%	33,65%
 Германия ↔  Холандия	15,44%	24,68%
 Германия ↔  Дания	29,02%	48,72%








Източник: Trans.eu, собствена разработка

 Франция	2024 спрямо 2022	2024 спрямо 2023
 Франция ↔  Испания	29,28%	18,17%
 Франция ↔  Швейцария	18,63%	29,21%
 Франция ↔  Италия	42,33%	31,05%
 Франция ↔  Германия	13,27%	27,38%
 Франция ↔  Белгия	22,72%	19,62%






Източник: Trans.eu, собствена разработка

 Полша	2024 спрямо 2022	2024 спрямо 2023
 Полша ↔  Германия	-3,26%	35,79%
 Полша ↔  Чешка Република	1,64%	41,20%
 Полша ↔  Словакия	4,20%	45,57%
 Полша ↔  Литва	-22,09%	11,47%











Източник: Trans.eu, собствена разработка

 Белгия	2024 спрямо 2022	2024 спрямо 2023
 Белгия ↔  Германия	6,41%	47,03%
 Белгия ↔  Франция	14,56%	19,18%
 Белгия ↔  Холандия	51,96%	49,03%










Източник: Trans.eu, собствена разработка

 Холандия	2024 спрямо 2022	2024 спрямо 2023
 Холандия ↔  Белгия	36,15%	24,71%
 Холандия ↔  Германия	10,66%	41,05%











Източник: Trans.eu, собствена разработка

 Унгария	2024 спрямо 2022	2024 спрямо 2023
 Унгария ↔  Австрия	28,61%	21,34%
 Унгария ↔  Словакия	22,71%	54,25%
 Унгария ↔  Словения	119,18%	25,17%
 Унгария ↔  Румъния	14,69%	36,36%
 Унгария ↔  Хърватия	73,87%	25,07%

Източник: Trans.eu, собствена разработка

 Чешка Република	2024 спрямо 2022	2024 спрямо 2023
 Чешка Република ↔  Германия	18,43%	12,88%
 Чешка Република ↔  Словакия	24,84%	52,58%
 Чешка Република ↔  Полша	11,08%	22,77%
 Чешка Република ↔  Австрия	-4,04%	12,38%






Източник: Trans.eu, собствена разработка

 Италия	2024 спрямо 2022	2024 спрямо 2023
 Италия ↔  Франция	21,02%	9,51%
 Италия ↔  Швейцария	41,62%	18,06%
 Италия ↔  Австрия	10,68%	12,76%
 Италия ↔  Словения	63,54%	31,21%
 Италия ↔  Хърватия	112,14%	39,93%

Източник: Trans.eu, собствена разработка

 Словакия	2024 спрямо 2022	2024 спрямо 2023
 Словакия ↔  Полша	8,77%	4,89%
 Словакия ↔  Чешка Република	16,69%	24,83%
 Словакия ↔  Австрия	1,34%	7,13%
 Словакия ↔  Унгария	49,81%	54,52%

Източник: Trans.eu, собствена разработка

 Испания	2024 спрямо 2022	2024 спрямо 2023
 Испания ↔  Франция	29,65%	18,01%
 Испания ↔  Португалия	76,40%	22,90%

Източник: Trans.eu, собствена разработка

Други държави	2024 спрямо 2022	2024 спрямо 2023
 България ↔  Румъния	4,77%	3,78%
 Обединеното Кралство ↔  Ирландия	55,53%	34,19%
 Португалия ↔  Испания	18,08%	13,60%
 Словения ↔  Унгария	114,67%	103,86%
 Румъния ↔  Унгария	-16,68%	12,53%

Източник: Trans.eu, собствена разработка



Превозни средства до 3,5 т.

Топ 5 каботажни маршрути:


















Държава	% увеличение на офертите 2024 спрямо 2023 г	Средни стойности 2024 г	% увеличение на средната цена 2024 спрямо 2023 г
 Белгия	31,92%	€1,70	12,58%
 Холандия	20,71%	€1,34	10,74%
 Обединеното Кралство	14,91%	€1,21	3,42%
 Франция	17,06%	€0,77	6,94%
 Германия	23,50%	€0,75	8,70%

ТОП 10 кръстосани търговски маршрути




Държави	% увеличение на офертите 2024 спрямо 2023 г	Средни стойности 2024 г	% увеличение на средната цена 2024 спрямо 2023 г
 Холандия ↔  Белгия	20,83%	€1,08	12,50%
 Италия ↔  Швейцария	15,54%	€1,03	3,00%
 Белгия ↔  Холандия	37,38%	€1,00	12,36%
 Германия ↔  Швейцария	38,22%	€0,83	9,21%
 Белгия ↔  Франция	26,58%	€0,78	8,33%
 Франция ↔  Швейцария	28,12%	€0,78	6,85%
 Италия ↔  Франция	6,42%	€0,70	0,00%
 Германия ↔  Дания	32,39%	€0,70	7,69%
 Германия ↔  Франция	16,64%	€0,64	6,67%
 Холандия ↔  Германия	35,64%	€0,64	10,34%

Източник: Търговски борсов център

ТОП маршрути в двустранния транспорт

	От/За	% увеличение на офертите 2024 спрямо 2023 г.	Средни стойности 2024 г	% увеличение на средните цени 2024 спрямо 2023 г
От Чешката Република	 Австрия	37,78%	€0,68	7,94%
	 Франция	16,14%	€0,52	4,00%
	 Германия	18,81%	€0,56	3,70%
	 Унгария	38,53%	€0,58	7,41%
	 Италия	10,09%	€0,48	2,13%
	 Полша	7,85%	€0,48	9,09%
	 Словакия	23,38%	€0,63	5,00%
	 Хърватия	31,30%	€0,48	-2,04%
За Чешката Република	 Австрия	27,06%	€0,58	3,57%
	 Франция	14,83%	€0,46	6,98%
	 Германия	25,22%	€0,55	5,77%
	 Унгария	54,24%	€0,50	2,04%
	 Италия	2,87%	€0,52	-1,89%
	 Холандия	43,07%	€0,49	8,89%
	 Полша	16,95%	€0,61	10,91%
	 Словакия	11,90%	€0,56	1,82%
	 Испания	67,79%	€0,43	2,38%


Източник: Trans.eu, собствена разработка

	От/За	% увеличение на офертите 2024 спрямо 2023 г.	Средни стойности 2024 г	% увеличение на средните цени 2024 спрямо 2023 г
От Словакия	 Чешка Република	11,90%	€0,56	1,82%
	 Франция	27,81%	€0,49	6,52%
	 Германия	20,56%	€0,47	2,17%
	 Полша	6,25%	€0,47	6,82%
За Словакия	 Австрия	15,99%	€0,63	1,61%
	 Чешка Република	23,38%	€0,63	5,00%
	 Франция	8,61%	€0,44	2,33%
	 Германия	32,31%	€0,49	4,26%
	 Италия	26,80%	€0,48	-2,04%
	 Полша	19,23%	€0,60	5,26%

Източник: Trans.eu, собствена разработка

	От/За	% увеличение на офертите 2024 спрямо 2023 г.	Средни стойности 2024 г	% увеличение на средните цени 2024 спрямо 2023 г
От Унгария	 Чешка Република	54,24%	€0,50	2,04%
	 Франция	17,47%	€0,47	0,00%
	 Германия	22,23%	€0,46	0,00%
	 Полша	-2,08%	€0,39	5,41%
За Унгария	 Австрия	44,79%	€0,62	-3,13%
	 Чешка Република	38,53%	€0,58	7,41%
	 Франция	27,35%	€0,45	0,00%
	 Германия	51,60%	€0,49	6,52%
	 Италия	17,13%	€0,53	-1,85%
	 Холандия	67,46%	€0,46	0,00%
	 Полша	17,76%	€0,52	8,33%

Източник: Trans.eu, собствена разработка

	От/За	% увеличение на офертите 2024 спрямо 2023 г.	Средни стойности 2024 г	% увеличение на средните цени 2024 спрямо 2023 г
От Румъния	 Франция	8,29%	€0,38	11,76%
	 Германия	9,20%	€0,36	-2,70%
	 Полша	5,15%	€0,30	-3,23%
За Румъния	 Австрия	44,79%	€0,62	-3,13%
	 Чешка Република	38,53%	€0,58	7,41%
	 Франция	27,35%	€0,45	0,00%
	 Германия	51,60%	€0,49	6,52%
	 Италия	17,13%	€0,53	-1,85%
	 Холандия	67,46%	€0,46	0,00%
	 Полша	17,76%	€0,52	8,33%

Източник: Trans.eu, собствена разработка



Топ 5 каботажни маршрути:

Държава	% увеличение на офертите 2024 спрямо 2023 г	Средни стойности 2024 г	% увеличение на средната цена 2024 спрямо 2023 г
Белгия	8,67%	€3,64	8,98%
Холандия	3,71%	€3,05	20,08%
Обединеното Кралство	32,71%	€1,91	-11,16%
Италия	45,59%	€1,59	-1,85%
Германия	41,43%	€1,42	12,70%

Източник: Trans.eu, собствена разработка

ТОП 10 кръстосани търговски маршрути



Държави	% увеличение на офертите 2024 спрямо 2023 г	Средни стойности 2024 г	% увеличение на средната цена 2024 спрямо 2023 г
Холандия ↔ Белгия	32,95%	€2,26	19,58%
Белгия ↔ Холандия	53,89%	€2,04	16,57%
Германия ↔ Швейцария	75,81%	€1,66	9,93%
Белгия ↔ Франция	24,78%	€1,61	8,78%
Германия ↔ Дания	60,62%	€1,58	10,49%
Словакия ↔ Унгария	89,68%	€1,58	29,51%
Италия ↔ Франция	29,31%	€1,43	1,42%
Чешка Република ↔ Австрия	10,14%	€1,39	5,30%
Германия ↔ Франция	22,34%	€1,35	5,47%
Холандия ↔ Германия	48,66%	€1,35	14,41%

Източник: Trans.eu, собствена разработка


ТОП 10 кръстосани търговски маршрути

	От/За	% увеличение на офертите 2024 спрямо 2023 г.	Средни стойности 2024 г	% увеличение на средните цени 2024 спрямо 2023 г
От Чешката Република	 Австрия	10,14%	€1,39	5,30%
	 Франция	29,09%	€1,18	2,61%
	 Германия	22,07%	€1,25	7,76%
	 Унгария	53,00%	€1,36	7,94%
	 Италия	12,56%	€1,13	6,60%
	 Полша	24,86%	€0,88	6,02%
	 Словакия	48,14%	€1,24	2,48%
За Чешката Република	 Белгия	42,04%	€1,06	19,10%
	 Франция	29,30%	€0,90	5,88%
	 Германия	37,13%	€1,10	7,84%
	 Италия	11,20%	€1,05	3,96%
	 Холандия	31,46%	€1,14	17,53%
	 Полша	37,84%	€1,22	7,96%
	 Словакия	42,65%	€1,08	3,85%

Източник: Trans.eu, собствена разработка

	От/За	% увеличение на офертите 2024 спрямо 2023 г.	Средни стойности 2024 г	% увеличение на средните цени 2024 спрямо 2023 г
От Словакия	 Чешка Република	42,65%	€1,08	3,85%
	 Франция	38,69%	€1,06	-0,93%
	 Германия	35,18%	€1,14	5,56%
	 Унгария	89,68%	€1,58	29,51%
	 Полша	14,71%	€0,83	3,75%
За Словакия	 Чешка Република	48,14%	€1,24	2,48%
	 Германия	43,55%	€1,10	10,00%
	 Унгария	55,45%	€1,11	5,71%
	 Италия	23,76%	€1,05	12,90%
	 Полша	39,66%	€1,27	8,55%

Източник: Trans.eu, собствена разработка

	От/За	% увеличение на офертите 2024 спрямо 2023 г.	Средни стойности 2024 г	% увеличение на средните цени 2024 спрямо 2023 г
От Унгария	 Чешка Република	65,09%	€0,97	5,43%
	 Германия	79,80%	€1,05	8,25%
	 Полша	19,72%	€0,66	4,76%
	 Словакия	55,45%	€1,11	5,71%
За Унгария	 Чешка Република	53,00%	€1,36	7,94%
	 Германия	73,58%	€1,15	6,48%
	 Италия	39,80%	€1,17	6,36%
	 Полша	40,06%	€1,22	11,93%
	 Словакия	89,68%	€1,58	29,51%

Източник: Trans.eu, собствена разработка

За Румъния	% увеличение на офертите 2024 спрямо 2023 г.	Средни стойности 2024 г	% увеличение на средните цени 2024 спрямо 2023 г
 Австрия	60,67%	€1,26	0,00%
 Чешка Република	22,45%	€1,46	12,31%
 Франция	43,63%	€0,83	-10,75%
 Германия	23,81%	€1,09	9,00%
 Унгария	61,03%	€1,61	20,15%
 Италия	27,40%	€1,07	5,94%
 Холандия	15,39%	€0,98	11,36%
 Полша	29,83%	€1,31	12,93%
 Словакия	47,77%	€1,08	-16,28%

Източник: Trans.eu, собствена разработка



Топ 5 каботажни маршрути:

Държава	% увеличение на офертите 2024 спрямо 2023 г	Средни стойности 2024 г	% увеличение на средната цена 2024 спрямо 2023 г
Белгия	27,26%	€5,03	44,13%
Холандия	-3,73%	€4,94	96,03%
Обединеното Кралство	54,92%	€1,50	-31,51%
Германия	31,39%	€1,48	17,46%
Франция	-12,38%	€1,39	13,93%

























Източник: Trans.eu, собствена разработка

ТОП 10 кръстосани търговски маршрути

Държави	% увеличение на офертите 2024 спрямо 2023 г	Средни стойности 2024 г	% увеличение на средната цена 2024 спрямо 2023 г
Германия ↔ Швейцария	37,23%	€2,07	13,11%
Холандия ↔ Белгия	25,79%	€2,03	1,50%
Белгия ↔ Франция	5,38%	€1,79	6,55%
Германия ↔ Дания	69,32%	€1,70	14,86%
Словакия ↔ Унгария	34,36%	€1,65	9,27%
Чешка Република ↔ Австрия	-2,27%	€1,62	12,50%
Германия ↔ Франция	20,12%	€1,62	10,96%
Италия ↔ Австрия	2,23%	€1,59	12,77%
Холандия ↔ Германия	40,70%	€1,49	19,20%
Германия ↔ Австрия	41,16%	€1,45	15,08%

Източник: Trans.eu, собствена разработка

ТОП маршрути в двустранния транспорт

	От/За	% увеличение на офертите 2024 спрямо 2023 г.	Средни стойности 2024 г	% увеличение на средните цени 2024 спрямо 2023 г
От Чешката Република	 Австрия	-2,27%	€1,62	12,50%
	 Белгия	26,80%	€1,25	8,70%
	 Франция	20,17%	€1,48	8,03%
	 Германия	6,24%	€1,37	10,48%
	 Обединеното Кралство	40,40%	€2,01	15,52%
	 Унгария	75,60%	€1,52	9,35%
	 Италия	43,91%	€1,16	4,50%
	 Литва	30,07%	€1,04	-0,95%
	 Холандия	29,13%	€1,24	7,83%
	 Полша	26,31%	€0,94	5,62%
	 Румъния	29,14%	€1,52	4,83%
	 Словакия	70,18%	€1,29	6,61%
За Чешката Република	 Австрия	26,54%	€1,37	14,17%
	 Белгия	35,93%	€1,20	15,38%
	 Франция	70,55%	€1,02	12,09%
	 Германия	37,87%	€1,23	13,89%
	 Унгария	18,92%	€0,98	2,08%
	 Италия	29,97%	€1,33	9,92%
	 Латвия	257,64%	€0,85	21,43%
	 Литва	173,62%	€0,92	31,43%
	 Холандия	39,88%	€1,26	15,60%
	 Полша	51,97%	€1,35	6,30%
	 Словакия	21,91%	€1,16	3,57%
	 Испания	34,66%	€1,05	3,96%

	От/За	% увеличение на офертите 2024 спрямо 2023 г.	Средни стойности 2024 г	% увеличение на средните цени 2024 спрямо 2023 г
От Словакия	Австрия	-3,34%	€1,45	9,85%
	Чешка Република	21,91%	€1,16	3,57%
	Германия	-8,45%	€1,25	5,93%
	Унгария	34,36%	€1,65	9,27%
	Италия	16,37%	€1,14	4,59%
	Полша	1,10%	€0,88	2,33%
За Словакия	Чешка Република	70,18%	€1,29	6,61%
	Франция	57,27%	€1,11	15,63%
	Германия	45,60%	€1,22	14,02%
	Унгария	65,62%	€1,15	6,48%
	Италия	26,26%	€1,30	11,11%
	Литва	207,85%	€0,98	28,95%
	Холандия	37,86%	€1,22	12,96%
	Полша	59,06%	€1,38	6,98%

	От/За	% увеличение на офертите 2024 спрямо 2023 г.	Средни стойности 2024 г	% увеличение на средните цени 2024 спрямо 2023 г
От Унгария	Чешка Република	18,92%	€0,98	2,08%
	Германия	17,47%	€1,17	6,36%
	Италия	-17,03%	€1,09	6,86%
	Полша	21,30%	€0,74	2,78%
	Румъния	27,88%	€1,48	-0,67%
	Словакия	65,62%	€1,15	6,48%
За Унгария	Чешка Република	75,60%	€1,52	9,35%
	Франция	70,86%	€1,21	14,15%
	Германия	70,25%	€1,40	12,00%
	Италия	21,20%	€1,30	6,56%
	Литва	276,43%	€1,04	22,35%
	Холандия	49,59%	€1,34	12,61%
	Полша	60,64%	€1,43	10,85%
	Словакия	34,36%	€1,65	9,27%

	От/За	% увеличение на офертите 2024 спрямо 2023 г.	Средни стойности 2024 г	% увеличение на средните цени 2024 спрямо 2023 г
От Румъния	 България	13,65%	€1,25	-17,22%
	 Чешка Република	35,40%	€0,66	-10,81%
	 Германия	19,04%	€0,99	-8,33%
	 Унгария	-4,57%	€0,71	9,23%
	 Италия	-40,28%	€0,91	2,25%
	 Литва	-32,32%	€0,79	-5,95%
	 Полша	-13,06%	€0,56	-3,45%
	 Словакия	-20,02%	€0,69	0,00%
За Румъния	 Австрия	44,65%	€1,40	-0,71%
	 Белгия	59,42%	€1,31	9,17%
	 България	-12,71%	€1,57	21,71%
	 Чешка Република	29,14%	€1,52	4,83%
	 Естония	37,23%	€1,12	14,29%
	 Финландия	17,43%	€1,46	24,79%
	 Франция	37,93%	€1,32	17,86%
	 Германия	22,73%	€1,50	17,19%
	 Гърция	-10,07%	€1,62	19,12%
	 Унгария	27,88%	€1,48	-0,67%
	 Италия	0,57%	€1,39	3,73%
	 Латвия	50,08%	€1,33	29,13%
	 Литва	71,23%	€1,40	20,69%
	 Холандия	55,93%	€1,40	15,70%
	 Полша	37,90%	€1,55	13,14%
	 Словакия	50,43%	€1,60	2,56%
	 Испания	41,21%	€1,23	16,04%

	От/Към	% увеличение на офертите 2024 спрямо 2023 г.	Средни стойности 2024 г	% увеличение на средните цени 2024 спрямо 2023 г
От България	 Германия	43,29%	€1,06	2,91%
	 Литва	-8,88%	€0,94	0,00%
	 Полша	15,43%	€0,85	1,19%
	 Румъния	-12,71%	€1,57	21,71%
Към България	 Австрия	29,44%	€1,91	25,66%
	 Чешка Република	3,54%	€1,49	12,03%
	 Франция	42,59%	€1,36	10,57%
	 Германия	34,64%	€1,53	16,79%
	 Унгария	71,66%	€1,81	27,46%
	 Италия	14,99%	€1,63	34,71%
	 Литва	10,61%	€1,26	15,60%
	 Холандия	61,86%	€1,52	27,73%
	 Полша	25,69%	€1,50	20,00%
	 Румъния	13,65%	€1,25	-17,22%

	За	% увеличение на офертите 2024 спрямо 2023 г.	Средни стойности 2024 г	% увеличение на средните цени 2024 спрямо 2023 г
За Сърбия	 Чешка Република	77,53%	€1,51	-16,11%
	 Германия	48,00%	€1,53	-19,47%
	 Унгария	75,40%	€3,07	91,88%
	 Литва	62,60%	€1,38	15,00%
	 Полша	34,50%	€1,81	15,29%
	 Словакия	184,45%	€1,90	14,46%

Loads2GO - товари винаги под ръка

Осигурете си удобство, време и бързина
при транспортирането на товари!



включете известията за нови оферти,



намирайте товари, които съответстват
на местоположението и автопарка ви,



договаряйте цени,



сключвайте сделки

ИЗТЕГЛ
ЯНЕ НА
ПРИЛОЖЕ
НИЕТО



02

закон

зелена поръчка

рентабилност

икономика на ЕС

горива

продажби на камиони

E-CMR

ПАЗАР



ESG концепцията и Зелената сделка в транспорта

Стремежът към нулеви въглеродни емисии има смисъл, но времето, необходимо за постигане на възприетите цели, и начинът на тяхното изпълнение остават спорни.

Понастоящем автомобилният транспорт е в разгара на динамични промени, предизвикани от необходимостта да се адаптира към екологичните изисквания на Европейския съюз. Зелената сделка, която е стълб на политиката на ЕС в областта на климата, поставя амбициозни цели за намаляване на емисиите на парникови газове и въвеждане на по-устойчиви бизнес практики. За транспортните фирми това означава не само необходимост от инвестиции в нови технологии, но и от цялостно преразглеждане на оперативните модели.

Трансформацията струва пари

Едно от най-големите предизвикателства в това отношение са разходите за инвестиции в нови технологии.

Изискванията за намаляване на емисиите, като например въвеждането на електрически превозни средства или използването на алтернативни горива (втечен природен газ, биогаз, HVO 100), са свързани с големи финансови разходи. Разходите за закупуване на електрически превозни средства, както и малкият им пробег и липсата на подходяща

инфраструктура за зареждане са пречка за много фирми, особено за малките и средните предприятия.

Въпреки многобройните декларации за инвестиции в инфраструктурата, изграждането на мрежа от зарядни устройства, станции за алтернативно зареждане или интермодални железопътни линии в много региони на Европа, развитието продължава да изостава. Често се налага фирмите сами да търсят решения, което допълнително увеличава разходите за дейността им. Допълнителен проблем са и различията между държавите от ЕС в подхода им към политиката в областта на климата и във времето за прилагане на нормативните актове и съответно на финансовата подкрепа. Подобни разлики и високи разходи се отразяват на конкурентоспособността на участниците във веригата за доставки.

Въвеждането на ESG концепцията изглежда е стъпка в правилната посока, тъй като дава възможност за преглед на поведението на фирмите в миналото по отношение на

тяхното въздействие върху околната среда, социалната сфера и управлението. Проблем обаче остава липсата на единни образци за отчетност. В резултат на това всяка фирма може да приеме своя собствена методология за отчитане, което води до объркване, трудности при сравняването на данните и риск от непълно или непоследователно отчитане на ключова информация.

Отчитането има смисъл

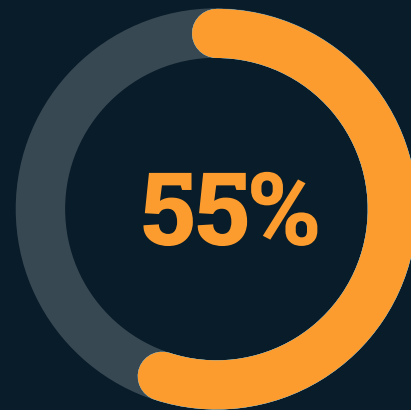
Разбира се, законовото задължение за нефинансова отчетност няма да обхване всички дружества едновременно, но със сигурност тези, които ще бъдат засегнати от това задължение, ще очакват техните бизнес партньори да участват в процеса и по този начин някои елементи на отчетността ще бъдат разширени до други сътруднически си субекти. Първият етап на ESG е изпълнен с много въпросителни, което изисква време за стандартизиране и адаптиране на стандартите.

Друг ключов проблем за разбирането на политиката в областта на климата е ниското ниво на информираност и липсата на подходящо образование. Политиката в областта на климата, макар и амбициозна, невинаги се комуникира по подходящ начин, което води до съпротива срещу промените и неразбиране на нейните цели.

ESG отчитането, въпреки първоначалното объркване и възможните обвинения в прекомерна бюрокрация, може да играе важна роля за повишаване на осведомеността за климата. Изискването за точен мониторинг и докладване на въздействията върху околната среда ще позволи на фирмите да разберат по-добре собствените си действия, както и техните последици. В дългосрочен

план тя може да допринесе за промяна в нагласите към правенето на бизнес и за по-добро прилагане на принципите на устойчивостта.

Като осъзнат участник в транспортния пазар ние се развиваме активно в посока на устойчиво развитие. Един от ключовите елементи на тази стратегия е развитието на интермодалния транспорт. Този вид транспорт е отлично решение за намаляване



Това е процентът на намаление на парниковите газове, който Европейската комисия си поставя за цел до 2030 г.

- първата цел в областта на климата, която ще бъде изпълнена като част от пакета "Подходящ за 55". До 2035 г. превозните средства с вътрешно горене трябва да изчезнат от пазара, като бъдат заменени предимно от електрически камиони. Предвижда се икономиката на ЕС да достигне нулеви емисии през 2050 г.

на отрицателното въздействие върху околната среда и обществото, особено когато се допълва от превозни средства с ниски и нулеви емисии в процеса на т.нар. първа и последна миля, което се случва и в нашата страна. Въпреки предимствата си обаче интермодалният транспорт е и много по-сложен от традиционния автомобилен транспорт.

Интермодалният транспорт изисква инфраструктура

Сложността на това решение произтича от необходимостта да се включат по-голям брой транспортни единици, като камиони, влакове и терминали за претоварване. Подобна структура изисква значително повече инвестиции както по отношение на инфраструктурата - изграждане на терминали и железопътни връзки, така и по отношение на организацията на целия логистичен процес. Наличието на подходяща железопътна инфраструктура и терминали за претоварване на ключови места е от съществено значение за ефективното функциониране на интермодалния транспорт, което продължава да бъде предизвикателство в много региони. За успеха на подобни проекти е необходимо участието на много участници - както фирми, така и публични институции, както и адекватна финансова подкрепа.

Въпреки многото предизвикателства и съществуващи пречки, развитието на транспортния сектор към устойчивост носи и възможности. Фирмите, които привеждат дейността си в съответствие с екологичните изисквания, могат да спечелят конкурентно предимство, като привлекат клиенти, които все повече ще се ръководят от принципите на ESG при избора на бизнес

партньори. Развитието на инфраструктурата и увеличаването на инвестициите в екологични технологии с течение на времето следва да спомогнат за намаляване на разходите и повишаване на оперативната ефективност.

Какво ще кажете за хибридни решения?

Бъдещето ни в транспорта е неизбежна трансформация. При осъществяването на този процес има големи финансови и организационни предизвикателства, така че правилното планиране, сътрудничеството между различните участници и осигуряването на финансова подкрепа на местно, национално и европейско равнище са от ключово значение. Не по-малко важни в този процес са подходящата комуникация и обучение - както на бизнеса, така и на служителите - за да се помогне за по-доброто разбиране на целите на политиката в областта на климата и начините за тяхното постигане.

Струва си обаче да се помни, че не всички насоки, предприети за постигане на нулеви въглеродни емисии, изглеждат еднозначно правилни. Времето, необходимо за постигането на тези цели, и начинът на изпълнение остават спорни. Ето защо подходът, основан на хибридни решения, които съчетават различни технологии и методи, е от ключово значение, тъй като позволява ефективно адаптиране на дейностите към променящите се реалности. Практическият подход към тази промяна, включващ постепенното въвеждане на екологични решения и гъвкавостта при адаптирането им, може да позволи не само да се спазват изискванията, но и да се изгради по-ефективен и конкурентен транспортен сектор, който да отговаря на нуждите както на клиентите, така и на околната среда.



Надеждата, че това вече е дъното, може да е слаба

Промишленото производство в най-големите европейски икономики - Германия и Франция - все още е на ниски нива. Превозвачите се надяват на значително възстановяване през втората половина на 2025 г.

Понастоящем автомобилният товарен транспорт преживява трудни времена. Тази ситуация има две групи причини: галопиращите разходи, продължаващи от 2022 г., и общият колапс на икономиката на Европейския съюз. За транспортната и логистичната индустрия решаващо е нивото на производствения индекс, а не БВП.

Това е така, тъй като последното е сбора от стойността на произведените стоки и услуги, а само стоките могат да бъдат транспортирани, така че просперитетът на сектора на транспорта, спедицията и логистиката (ТСЛ) се определя от ситуацията в производствената промишленост. И тук, в Европейския съюз, нещата са много зле, и то от дълго време. Освен това има много малко признаци за евентуално подобрение.

Това не е криза на бизнес цикъла, а структурна криза

Най-тежко е положението при двата "локомотива" на европейската икономика - Германия и Франция. По данни на S&P Global, агенция, която следи световната икономика, производственият индекс на

Германия спада непрекъснато - месец след месец - от средата на 2022 г. насам (най-дългата подобна поредица от началото на проучването). Това съвпада с "пресушаването на руската капка" на евтин газ и петрол там. Без нея икономиката на река Рейн не е конкурентоспособна на тази на САЩ, Китай и много други региони по света. Самият Доналд Туск заяви веднага след изборите в САЩ, спечелени от... неговия съименник, че Европейският съюз не може да се конкурира икономически с Америка, ако електроенергията в нашата страна е 2,5 пъти по-скъпа, отколкото в чужбина.

Обобщеният PMI (който измерва мнението на мениджърите по покупките в хиляди промишлени предприятия и предприятия за услуги за бъдещето на техния бизнес), т.нар. индекс на оптимизма, достигна 47,2 пункта в еврозоната през септември, което все още показва рязко влошаване на настроеността в икономиката. Равнище на PMI под 50 пункта означава песимизъм, а над него - оптимизъм за бъдещето. Резултат от 47,2 пункта е сигнал за негативни настроения в икономиката. Това е вторият най-лош показател от края на 2020 г. насам. (в разгара на пандемията!).

Най-лош бе през август 2024 г. (46,7 пункта). Най-лош е именно в Германия и Франция. Над Сена настроението е еднакво лошо в промишлеността и търговията, като в първата от тях продължават съкращенията. Третата икономика в Европа, Обединеното кралство, макар и също да е в негативна траектория, тук има светлина в края на тунела - анализатори не само от S&P Global очакваха много по-лоши резултати от действително случилите се. През първото тримесечие на 2024 г. британският БВП нарасна с 0,6% на тримесечна и с 0,9% на годишна база, докато средно се очакваше увеличение от 0,4%. Това означава, че Обединеното кралство е излязло от техническа рецесия.

Политическа парализа във Франция

А какво става във Франция? В анализ на S&P Global се подчертава, че икономиката на страната намалява с най-бързия темп от ноември 2020 г. насам. Производственият сектор на Франция все още е "затънал в калта", както образно го описват икономическите анализатори, тъй като производството над река Лоара намалява за шестнадесети пореден месец (отново най-дългата подобна поредица, откакто S&P

започва да прави своите проучвания). За слабото търсене в бъдеще свидетелства и резкият и ускорен спад на новите поръчки.

След тазгодишните избори Франция на практика е парализирана от вземането на решения за екзотично правителство, съставено от центристката партия на президента Еманюел Макрон и левите партии, чак до комунистите, само и само (или според други, колкото) да не допуснат Националното единство на Марин льо Пен до властта. Тази ситуация трябва да се отрази зле на икономическите решения на правителството, което на практика е парализирано.

В очакване на "влака на надеждата"

Напоследък обаче се наблюдават едва забележими сигнали, които показват евентуално бъдещо обръщане на катастрофалната тенденция в германската икономика. - Има предварителни признаци, които показват, че е достигнато дъно. Индексът на PMI в промишлеността на Германия (НСОВ) продължава да сигнализира за бърз спад на производството, но виждаме проблясъци на надежда, че секторът започва да се възстановява - коментира Сайръс де



ла Рубия, главен икономист в Хамбургската търговска банка.

Първо - има подобрене на месечна база, и второ - данните са по-добри от очакванията на икономистите. Очакванията бяха индексът PMI да спадне до 47,1 пункта. Разликата е само малко в полза на данните в сравнение с прогнозите, но винаги носи доза оптимизъм. - Композитеният PMI индекс на НСОВ за еврозоната леко се повиши. Все още обаче не можем да се качим на "влака на надеждата". Вината е в т.нар. нов бизнес, който рязко намалява, особено в Германия и Франция. Броят на неизпълнените поръчки продължава да намалява, а бизнес очакванията са под дългосрочната средна стойност, се казва в доклада на S&P Global.

През последните месеци на 2024 г. отново се наблюдава ясна низходяща тенденция при германския PMI - до 43 пункта. За да се влошат още повече нещата, европейските производители, включително германските, продължават да намаляват покупките и да се освобождават от складови запаси. Това означава, че те не очакват бързо нарастване на търсенето.

43.0 точки

Това е PMI индексът за производството в Германия за декември.

(Производствен PMI на НСОВ Германия). Индексът PMI се основава на анонимна обратна връзка с петстотин мениджъри от производствения сектор относно поръчки, продажби, покупки и др. Индекс под 50 пункта означава икономическо забавяне. За международния транспорт в ЕС това не е добра новина, тъй като означава, че доставчиците на германската промишленост имат все по-малко продукти за транспортиране.

Източник: Markit Economics



Клаус Волрабе

Клаус Волрабе, ръководител на изследователския отдел в института Ifo

Германия в състояние на несигурност

Кои са най-големите предизвикателства пред германската икономика в момента?

- Заслужава да се отбележат пет основни проблема: твърде малко корпоративни инвестиции, висока степен на несигурност на икономическата политика, предпазливост на потребителите, намаляваща международна конкурентоспособност - особено спрямо Китай, и структурни промени, съпътстващи икономическата слабост.

Кои сектори се развиват най-добре и кои най-зле и как това се отразява на транспортния пазар?

- В индустриалния сектор понастоящем няма отрасли, които да се развиват добре. Повечето компании оценяват положението си като лошо и са скептично настроени за следващите месеци. Това не е добра новина за сферата на транспорта и логистиката, която е тясно свързана с промишления сектор.

Планира ли германското правителство да приложи решения, които биха могли да подобрят ситуацията?

- Не. Икономическата политика е спряна, защото правителството вече няма мнозинство в парламента. Изборите ще се проведат през февруари 2025 г. Не предполагам, че дотогава ще бъдат предприети никакви реални действия. Затова сега има несигурност и се чакат предложения от новото правителство.

Какво предвиждате за 2025 г.?

- Много е трудно да се прогнозира каквото и да било поради две променливи. Първо, не знаем какво ще направи президентът Тръмп - както по отношение на цялостната международна стратегия, така и на търговската политика, която е много важна за германската икономика. Второ, не знаем как ще изглежда новото германско правителство и какви икономически политики ще провежда. На този етап прогнозираме, че растежът на БВП на Германия през 2024 г. ще бъде леко отрицателен - -0,1. През 2025 г. очакваме само незначително подобрение. Темповете на растеж ще бъдат около +0,3 или +0,4, но това са много несигурни оценки.

Интервюиран от: Якуб Шалек ■

Настроения в транспортния и логистичния сектор в Германия 2024 г

Индекс на баланса в промишлеността

	Очаквания за развитието на бизнеса през следващите 6 месеца	Оценка на бизнес ситуацията	Бизнес климат
01 / 2024	-30,95	-19,04	-25,10
02 / 2024	-29,79	-19,06	-24,51
03 / 2024	-22,79	-14,03	-18,46
04 / 2024	-15,48	-7,26	-11,42
05 / 2024	-10,62	-9,74	-10,18
06 / 2024	-6,00	-11,40	-8,72
07 / 2024	-12,42	-11,47	-11,95
08 / 2024	-22,19	-14,81	-18,54
09 / 2024	-27,64	-18,68	-23,21
10 / 2024	-18,72	-14,65	-16,70
11 / 2024	-11,91	-12,33	-12,12



Д-р Якуб Богуцки

Анализатор на пазара
на горива в платформата e-petrol.pl

ПАЗАРА | НА ГОРИВА

Перспективи за пазара на моторни горива. Няколко предпазливи разсъждения

Очаква се цените на дизеловото гориво на пазара на дребно през следващата година да бъдат по-ниски, отколкото сега. Биогоривото HVO става все по-важно.

Събитията от последните месеци не дават възможност за спокоен сън. Това се отнася както за политическата, така и за икономическата ситуация в Европа. В момента на писане на този текст по-нататъшното развитие на конфликтите в Украйна и Близкия изток е неизвестно. Все по-често се говори за икономическа криза и трудности не само в нашата част на света, но и в Китай. Моторните горива - техните цени и търсенето им - са най-чувствителният сеизмограф за състоянието на пазарите. Ситуацията на пазара на горива не е напълно ясна и в прогнозите се появяват редица несигурности.

Китай не е започнал

Цената на дизеловото гориво се определя от ситуацията на пазара на петрол. От друга страна, в контекста на 2025 г. суровият петрол е изправен пред редица събития и явления, които могат да предположат по-ниски цени. Сред тях са президентството на Доналд Тръмп, който може да насърчи голям

износ от САЩ, промени в ограниченията за производство на ОПЕК или заплахата от икономическо забавяне в Европа.

Постоянно се има предвид и отслабващото търсене от страна на китайската икономика. Страната вече не успява да реализира очакваните нива на внос на суров петрол след пандемията, а използването на петрола е по-слабо от очакваното. Китайските власти се опитват да предприемат стъпки за стимулиране на търсенето чрез държавни програми, но засега ефективността им е умерена. Тази ситуация подсказва, че 2025 г. може да се очертае като година на спад в сравнение с миналата година.

Скорошно проучване на Ройтерс сред анализатори показва, че средната цена на суровия петрол тип "Брент" ще бъде 74,53 долара за барел през следващата година. Експертите понижиха прогнозите си за цените за седми пореден месец. По-слабият ръст на световното търсене и достатъчното

предлагане ще неутрализират ефектите от евентуално забавяне на облекчаването на ограниченията за производство от страна на ОПЕК+. Тези условия могат да подсказват промени в същата посока и за готовите горива, включително дизеловото гориво.

HVO придобива все по-голямо значение за транспорта

Администрацията за енергийна информация на САЩ (EIA) понижи прогнозата си за производството на дизелово гориво от възобновяеми източници през 2025 г. в

последния си доклад за краткосрочните енергийни перспективи, публикуван на 8 октомври. Сега EIA прогнозира, че производството на дизелово гориво от възобновяеми източници ще бъде средно 210 000 барела на ден през 2024 г. и 230 000 барела на ден през 2025 г., което е по-малко от прогнозата от миналия месец за 240 000 барела на ден. Производството на дизелово гориво от възобновяеми източници през 2023 г. е средно 170 000 барела на ден.



33 милиона тона дизелово гориво

Толкова потребява Германия годишно, докато световното производство на HVO се очаква да достигне 22 милиона тона през 2024 г. Тъй като по-голямата част от производството се добива в Северна Америка, общата наличност на HVO също може да се окаже ограничаващ фактор за масовото преминаване на Германия от дизелово гориво към HVO.

На европейския пазар си струва да се разгледа ситуацията в Германия. В края на май 2024 г. Германия разреши неограничената продажба на HVO в бензиностанциите и беше обявена първата голяма инвестиция в самостоятелно производство на HVO в страната в рафинерията Holborn в Хамбург. Анализът на Хаген Райнърс от Argus German Fuels гласи: Германия консумира около 33 млн. тона дизелово гориво годишно, докато световното производство на HVO се очаква да достигне 22 млн. тона през 2024 г. Тъй като по-голямата част от производството се добавя в Северна Америка, общата наличност на HVO също може да се окаже ограничаващ фактор за масовото преминаване на Германия от дизелово гориво към HVO.

Германските дистрибутори оценяват продажбите на HVO 100 в Германия на 50-60 000 тона през 2023 г. - значително по-малко в сравнение с потреблението на дизелово гориво в Германия - но вносителите наблюдават значително повишаване на показателите през тази година. Тук много ще зависи от популяризирането на такива решения, както и от затягането на европейските изисквания за чист транспорт. В този контекст значението на HVO ще бъде голямо, като се има предвид потенциалът му за използване в традиционните дизелови двигатели.





Увеличаване на разходите. Тежест за предприемачите или стимул за иновациите?

Разходите за издръжка на една транспортна компания ще нарастват през 2025 г. Никой не е особено изненадан от това. Проблемът е дали цените на товарните превози ще се повишат едновременно с това.

Увеличаване на разходите за труд, гориво, пътни такси, развитие на автопарка и амортизация на превозните средства - с това трябва да се сблъскат европейските превозвачи през 2025 г. според експертите. Какво може да се направи, за да се балансира този неблагоприятен законопроект?

- Разходите на превозвачите и логистичните оператори през следващата година ще се определят от редица макроикономически и отраслови фактори. През 2024 г. се забелязва тенденция на повишаване на цените на горивата, която може да продължи и през 2025 г., въпреки че динамиката на това увеличение ще зависи от глобалната геополитическа ситуация и политиката в областта на климата. Освен това нарастващият акцент върху намаляването на въглеродните емисии и развитието на устойчива логистика ще наложи инвестиции в по-екологични превозни средства и технологии, което също ще увеличи

оперативните разходи, предупреждава д-р Гжегож Вичорек от университета WSB Merito във Вроцлав.

Разходите за труд се увеличават и ще продължат да се увеличават. - Въвежданите в много страни разпоредби за минимална работна заплата, както и засилената конкуренция на пазара на труда в транспортния сектор, могат да предизвикат натиск за повишаване на заплатите на шофьорите и складовите работници. Не бива да се забравят и постоянно нарастващите разходи за застраховки и пътни такси, които са обект на редовни увеличения в много региони на Европейския съюз, добавя той, като се позовава на информация, събрана от превозвачи, включително от тези, свързани със ZMPD.

Оценките не са от най-приятните. Белгийският институт L'Institut Transport Routier & Logistique Belgique твърди, че през следващата година увеличението на разходите за автомобилен транспорт

ще варира от 3,8 до почти 5 %. Подобни изчисления бяха представени от Panteia, консултантска фирма от Холандия. Тя очаква увеличение на разходите в холандския автомобилен транспорт (без разходите за гориво) между 3,6 и 5 %.

Скъпо зареждане с гориво

Разходите за гориво обаче са една от основните причини. То представлява до около 45% от общите оперативни разходи на транспортната фирма. Ето защо информацията за увеличението на цените на горивата е толкова важна за превозвачите. Междувременно е трудно да се очакват добри новини в това отношение.

3,8-5%

Това е увеличението на разходите през новата година, прогнозирано от белгийския L'Institut Transport Routier & Logistique Belgique и холандската консултантска фирма Panteia. То ще се състои от увеличени разходи за заплати, пътни такси, разходи за гориво, по-високи застрахователни тарифи и лизингови такси, наред с други. Превозвачите от страните от Централна и Източна Европа смятат, че действителното увеличение ще бъде по-голямо и може да достигне до 10%. Разходите за заплати на шофьорите се превръщат във все по-голям разход за предприятията: изискванията за заплащане на тази група непрекъснато се повишават, а шофьорите на камиони са в недостиг в целия ЕС.

Администрацията за енергийна информация на САЩ прогнозира, че средната цена на барел суров петрол тип Brent ще нарасне с 8% на годишна база през първата половина на 2025 г. Това е много важна новина за европейските потребители. В крайна сметка Съединените щати са един от основните производители на горива, внасяни от Европейския съюз. През 2023 г. те представляват 14,25% от пазара, но дялът им нараства в условията на санкциите срещу Русия. Още през 2021 г. на САЩ се падат малко над 8 процента.

В същото време автомобилният транспорт в ЕС, въпреки стремежа към нулеви емисии, все още разчита предимно на дизелово гориво. 95.3 процента от европейския автомобилен парк се пада на дизеловите автомобили по данни на ACEA (след трите тримесечия на 2024 г.). Колко ще се повишат цените на това гориво, е трудно да се прецени по редица причини. На първо място, защото освен от макроикономическите фактори те зависят и от различните разходи за рафиниране, транспорт, дистрибуция във всяка страна, но също така и от размера на данъците.

Това се вижда ясно от акцизите, наложени върху енергийните продукти. Въпреки че регламентите на ЕС определят минимален таван на тези ставки (0,33 евро/литър), "страните от ЕС са свободни да определят акцизни ставки над тези минимума в зависимост от собствените си национални нужди" - отбелязва Международният съюз за автомобилен транспорт (IRU). В момента най-високата ставка е в Италия - 0,62 евро на литър. За сравнение, в Полша този показател е 0,36 евро на литър, докато средният показател за ЕС е 0,44 евро на литър.

Независимо от държавата, в която превозвачите ще зареждат гориво през 2025 г., няма съмнение, че ги очаква увеличение на цените на горивата. Още в началото на ноември Upplly, Transport Intelligence и IRU посочиха в съвместен доклад, че "цените на горивата започнаха да се повишават отново през октомври поради конфликта в Близкия изток, което увеличава риска от прекъсване на доставките на петрол и по-нататъшно повишаване на цените на петрола".

Винсент Ерар, старши директор "Стратегия и развитие" в IRU, освен това предупреждава, че цените на горивата, които вече са нестабилни днес, се очаква да се увеличат още повече с въвеждането на ETS2.

Пътища и работници

Превозвачите са изправени и пред рязко увеличение на цените на платените пътища в Европа. Това е следствие от въвеждането на ставка на CO2 в пътните такси, което е пряк резултат от директива на ЕС. През декември 2023 г. Германия въвежда промени в таксите за изминат участък, които водят до увеличение на таксите с до 83%. През 2024 г. - Австрия (увеличение със 7%), Чешката република (+13%) и Унгария (+40%), според Trans.info. През 2025 г. например в Дания ще бъде въведена гореспоменатата такса, което се очаква да доведе до увеличение от незначителен процент от 682. - по данни на IRU.

Това не е всичко. Някои държави също се стремят към допълнителни увеличения. Пример за това е Унгария, която от януари 2025 г. ще въведе корекция на таксата за изминато разстояние за тежкотоварни автомобили (правителствено постановление

обвързва компонента на инфраструктурната такса на електронната такса за изминато разстояние с инфлацията, което води до увеличение на компонента с до 3,4 %). Австрия също възнамерява да въведе увеличение на пътните такси за всички камиони, дори за тези от клас EURO 6. Планира се увеличение с до 12,5 %. Чешката република например също обяви увеличение на цената - въглеродният компонент на таксата ще се увеличи до 5%.

Превозвачите трябва да очакват и увеличение на разходите за персонал. Един от големите логистични оператори, обслужващ цяла Европа, изчислява, че увеличението на разходите за персонал в сектора ще достигне 10 %. - Бреме за предприемачите е бързо нарастващата минимална работна заплата, напомня д-р Гжегож Вичорек. Това се вижда от решението на полското правителство да увеличи минималната заплата на 4666 злоти бруто от 2025 г. (от 4300 злоти за 2024). Увеличението на разходите за заплати, основано на колективен трудов договор, ще се осъществи и в Холандия, където увеличението ще достигне 4% от януари 2025 г.

Предизвикателство или възможност?

Експертите не се съмняват, че превозвачите и логистичните оператори трябва да се подготвят за предизвикателствата на нарастващите разходи през 2025 г., но добавят, че те трябва „същевременно да се разглеждат като стимул за иновации и оптимизация на процесите".

- Напредналите действия в тази област могат да осигурят конкурентно предимство в динамично променящата се пазарна среда - твърди д-р Гжегож Вечорек. - Цифровизацията на процесите, автоматизацията на складовете или внедряването на модерни системи за управление на автопарка могат частично да

компенсират увеличението на оперативните разходи. От ключово значение ще бъдат и ефективните стратегии за планиране на маршрутите и сътрудничеството в т.нар. съвместен транспорт, което ще позволи по-добро използване на ресурсите.





Агата Хорцела

Мениджър по стандартите на GS1, представител на GS1 във Форума за цифров транспорт и логистика към Европейската комисия

Бъдещето на цифровите транспортни документи

Понастоящем около 99% от транспортните документи, използвани в Европа, все още са на хартиен носител. Пълната цифровизация в ЕС е планирана за 2027 г.

2024 г., по-конкретно 21 август 2024 г., трябваше да бъде преломна по отношение на възможността за използване на електронна товарителница (e-ЧМР) в цяла Европа. Всичко това се дължи на влизането в сила на Регламента на ЕС за електронна информация за превоз на товари (eFTI) - Electronic Freight Transport Information. Но все още трябва да изчакаме пълното внедряване на новата технология.

Това е така, защото на практика от 21 август 2024 г. държавите членки трябва да извършат дейности за адаптиране на националните разпоредби и системи за прилагане и проверка на електронната версия на товарителниците и другите транспортни документи, обхванати от регламента. Само почти 3 години по-късно, т.е. през 2027 г. (в момента Европейската комисия посочва първото тримесечие на 2027 г.), представителите на отделните държави от ЕС трябва да са готови да получават електронна информация за превоза на товари. Очаква се тогава да настъпи пълното приемане на електронните транспортни документи в Европа.

Липсват разпоредби

Крайните срокове за публикуване на делегираните актове и актовете за изпълнение, свързани с Регламента за електронните информационни технологии, също бяха отложени. До момента Комисията е публикувала 2 акта, които са достъпни на нейния уебсайт. Един от тях е т.нар. акт за изпълнение, който има за цел да определи единни процедури, правила и технически спецификации, които да бъдат спазвани от компетентните органи на страните от ЕС за достъп до информация за товарния транспорт чрез платформите на eFTI. Другият е т.нар. делегиран акт, с който се създава единен набор от данни eFTI за автоматичен обмен на информация.

Още два акта обаче не можах да бъдат публикувани: изпълнителен акт, свързан със спецификациите за платформите и доставчиците на решения за електронна идентификация на информацията, и делегиран акт, с който се установяват правила за сертифициране на платформите и доставчиците на решения за електронна идентификация на информацията. Публикуването им е отложено за средата на 2025 г.

Целевият модел за предаване на данни за превоза на товари е да се работи със сертифицирани платформи, т.нар. платформи eFTI, от които се очаква да гарантират сигурността на съхранението и наличността на данните. Казано по-просто, ако дадено дружество иска да използва e-CMR, то ще трябва да използва външна сертифицирана система от доставчик на решения или да сертифицира своя собствена система. Платформите на eFTI ще трябва да могат да прехвърлят данни към т.нар. портал на eFTI (т.е. към всеобхватна национална платформа, която ще бъде създадена във всяка държава членка). Следователно средата ще трябва да бъде напълно оперативно съвместима, така че за компаниите и доставчиците на решения ще бъде важно да използват стандартизирани формати за предаваните транспортни данни.

Можете да останете с хартия

В допълнение ще напомня, че не фирмите, а представителите на контролните органи ще трябва да спазват разпоредбите на регламента за eFTI. Ако фирмите решат да продължат да използват документи на хартия - съгласно регламента, те ще могат да поддържат такава форма. Ако пък се премине към електронна форма, като например товарителница, по време на крайпътна проверка водачът ще покаже на мобилно устройство генериран QR код с уникален транспортен номер. Този номер ще бъде "ключът" към съответните данни в базите данни на доставчиците на решения, чрез които ще бъде предоставена исканата информация, свързана с въпросния транспорт.



Това е средното време за обработка на поръчка за превоз на товари с помощта на eCMR.

Според изчисленията на SIRA Consulting Research за датското министерство на транспорта използването на eCMR значително спестява време за изготвяне на коносаментата, проверка на товара, потвърждаване на доставката и други административни дейности, свързани с издаването на транспортни документи. При използване на хартиена документация подобни административни задачи отнемат 23 минути.

Бих искала да отбележа, че Регламентът за електронната информационна система за пътният транспорт не се прилага само за данни, предоставени при осъществяването на автомобилния транспорт. Регламентът има много по-широк обхват и се прилага и за други видове транспорт (с изключение на морския транспорт, който е предмет на отделни разпоредби). По този начин става дума за цифровизация на почти целия транспорт.

Понастоящем около 99 % от транспортните документи, използвани в Европа, все още са на хартиен носител, като само CMR (товарителници) се изготвят приблизително 500 милиона годишно. На хартиен носител най-често се подават и документи, свързани с превозваните стоки, като митнически декларации и ADR сертификати, както и други документи, необходими на водача по

време на превоза, като карта на водача и свидетелство за регистрация на превозното средство. В крайна сметка те също трябва да бъдат цифровизирани съгласно регламента за електронните информационни технологии.

eCMR засега на регионално ниво

На този етап в много европейски страни се провеждат различни инициативи, свързани с цифровизацията на транспортните документи. Тестват се различни решения, които в крайна сметка имат за цел да ни доближат до целевия модел, съвместим с eFTI. Белгийците, германците, италианците и испанците, например, са много активни в това отношение. От друга страна, в Румъния електронната товарителница се използва широко от няколко години. В Полша също не липсват такива инициативи, които са насочени към промяна на правното положение, от една страна, и към пилотно прилагане, от друга.



Продажби на камиони: пазар в неопределеност

От няколко месеца насам в Европейския съюз се продават много по-малко търговски превозни средства над 3,5 тона, отколкото преди една година. Възходящата тенденция продължава само в сегмента на търговските автомобили. Докато промишленото производство не се увеличи, а с него и търсенето на товарни превози, е трудно да се разчита на значително увеличение на регистрацията на нови камиони, особено на тези над 16 тона.



Якуб Фариш

Президент на Полската асоциация на автомобилната индустрия, председател на Комитета за връзка в Европейската асоциация на автомобилните производители ACEA.

Европа се нуждае от стимул за развитие

- Трябва да се вземе предвид фактът, че през последните години сегментът на тежкотоварните автомобили, използвани в международния транспорт, непрекъснато нараства. През 2024 г. настъпи корекция, защото пазарът просто се насити. Няма нужда и от нови превозни средства, тъй като засега няма изгледи за нов растеж на пазара на товарни автомобили. Най-голям спад в продажбите на тежкотоварни автомобили над 16 тона има в новите страни от ЕС, включително Полша, Словакия, Чешката република, балтийските републики и Унгария. Спадът засяга целия ЕС, с изключение на няколко южноевропейски държави: най-вече Испания, където ръстът достига 12%.

А на хоризонта няма шанс за бързо подобрение, особено предвид състоянието на германската и френската икономика.

Отвъд Рейн двигателите на тази икономика - автомобилната, химическата и машиностроителната промишленост - рязко забавиха своя ход.

Освен това разходите за "зелената сделка" се отразяват и на големите икономики, като водят до повишаване на цените на енергията, наред с други неща. Продажбите на товарни автомобили намаляват и поради факта, че на пазара се появяват повече употребявани камиони на добри цени, което е резултат от продажбата на автопаркове. В края на краищата собствениците на автопаркове са изправени пред друго предизвикателство - преминаването към нулеви емисии. Очаква се през 2040 г. 90% от регистрираните превозни средства да бъдат електрически, а петнадесетгодишната перспектива наистина не е далеч. Собствениците на транспортни фирми и логистичните оператори трябва скоро да планират разходите си за нови задвижващи агрегати.

Отделен проблем е липсата на станции за бързо зареждане за камиони. За да се намалят въглеродните емисии, новите

камиони трябва да могат да се зареждат ефективно. Най-бързо инфраструктурата се развива в Германия, но в Европа само за леки автомобили трябва да бъдат изградени няколко милиона станции за зареждане на автомобили за десетина години, а това изглежда нереалистично. Според изчисленията на ACEA до 2030 г. ще са необходими 8,8 милиона точки за зареждане, а това изисква увеличаване на темповете на изграждането им, и то осем пъти. И все пак инфраструктурата за тежкотоварни автомобили е още по-голямо предизвикателство. Достатъчно е да се каже, че една точка за зареждане е 1,5 MW, а в един център по протежение на магистралата са необходими десетина.

Производителите имат по-малко поръчки



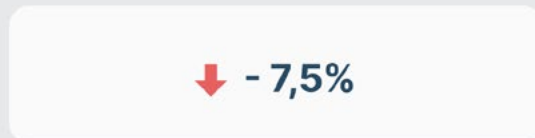
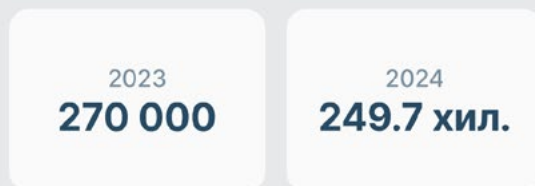
Томас Фабиан
 Директор на ACEA за търговски превозни средства:

- Продажбите на нови камиони са тясно свързани с цялостното икономическо развитие. Икономическите трудности оказват отрицателно въздействие върху продажбите на камиони, както и слабите икономически нагласи сред операторите на товарни автомобили влияят върху способността им да инвестират в обновяването на автопарка. Слабият икономически растеж вече е отслабил търсенето на тежкотоварни автомобили през втората половина на 2024 г.; през първите три тримесечия на 2024 г. са отчетени значителни спадове, главно в Централна Европа. Много производители

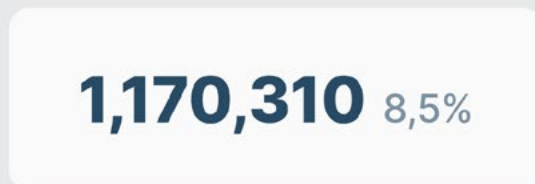
съобщават за спад на поръчките и очакват, че трудната пазарна среда ще продължи на много европейски пазари.

ЕС. Продажби на нови камиони


Обща маса над 3,5 тона (сравнение за третото тримесечие)



ЕС. Продажби на лекотоварни автомобили



Източник: ACEA



Работа с проверени контрагенти от цяла Европа и безопасно изграждане на международни отношения

Фирмите, с които сключвате
сделки в Trans.eu, са:



оторизирани и проверени



непрекъснато наблюдавани



прозрачност - виждате данните на фирмата и
независимата оценка на нейната надеждност
на плащанията, TransRisk



подлежат на оценки и коментари, които можете
да проверите по всяко време

СЪЗДАВАНЕ НА АКАУНТ

www.tfc.trans.eu

03

коментар от iru

тахографи

дигитализация

декарбонизация

цени

нелоялна конкуренция

ПРОГНОЗА



Мари-Анн Сервони

Заместник-директор по стратегията и пазарния анализ в Международния съюз за автомобилни транспорт

Какви предизвикателства очакват транспортните фирми

Новата година може да се окаже повратна за транспортния пазар. IRU прогнозира леко увеличение на обема на превозваните товари, дължащо се на нарастване на потреблението. Въпреки това отрасълът е изправен пред сериозни предизвикателства, свързани с недостига на водачи и мащабната операция по подмяна на тахографите.

1. Ръст на доставките

Като се има предвид настоящата макроикономическа ситуация в Европейския съюз, IRU очаква обемът на товарните превози да се увеличи с 2 % в тонкилометри в сравнение с данните за 2024 г. Очаква се намалената инфлация и лихвените проценти в ЕС да стимулират по-устойчив растеж на потреблението, а оттам и на икономическия растеж. Цените на товарните превози са нестабилни и могат да зависят от капацитета на транспортните фирми, който може да бъде застрашен от по-високи цени на превозните средства и недостиг на шофьори.

2. Липса на водачи

Въпреки че недостигът на шофьори на камиони в Европа е намалял донякъде през последните години поради слабото търсене, той продължава да бъде сериозен проблем. Според последното проучване на IRU 2024 70% от транспортните фирми изпитват

сериозни или много сериозни трудности при попълването на позициите за шофьори. От този брой 12% от фирмите се борят с незапълнени позиции за шофьори, което се равнява на половин милион позиции. 50% от транспортните фирми очакват още по-големи трудности през 2025 г., тъй като се очаква половин милион шофьори на камиони да се пенсионират през следващите пет години и малко млади наследници да се включат в професията. Един от рисковете е увеличаване на напрежението на пазара на товарни превози след 2023 и 2024 г., които все пак бяха години на промени и несигурност.

3. Достъп до гориво

Стандартите за въглероден диоксид ще започнат да се отразяват на цената на двуосните и триосните камиони с брутна маса над 16 тона (с една задвижваща ос). Очаква се цените на енергията да се повишат леко до средата на 2025 г., а след това да спаднат, разбира се, все още в зависимост от геополитическата ситуация. Очаква се световните запаси от петрол

70%

Въпреки значителния спад в търсенето на международни превози, много от транспортните компании в Европейския съюз са изправени пред проблеми с персонала, свързани с недостиг на шофьори. Проблемът е сериозен: според изчисленията на IRU през следващите пет години около половин милион шофьори ще се пенсионират. Нито Европейската комисия, нито ръководителите на министерствата на транспорта в страните от ЕС досега имат идея как да спрат тази тревожна тенденция.



10%

Според IRU такъв процент от тахографите от първо поколение (G2V1) няма да бъдат заменени навреме с така наречените интелигентни дигитални тахографи от второ поколение. Така че такъв камион няма да може да поеме международна задача. Крайният срок за подмяна на тахографите е 31 декември 2024 г. Това е първият етап от замяната на тези устройства. В средата на август 2025 г. всички дигитални тахографи трябва да бъдат заменени с най-новите устройства G2V2.

също да продължат да намаляват, тъй като производството на петрол ще остане по-ниско от потреблението поради съкращенията на производството на ОПЕК+. Възможността за по-нататъшна ескалация на конфликта в Близкия изток внесе значителна несигурност и нестабилност на петролните пазари през последните седмици. Досега обаче не е имало прекъсвания на доставките на петрол, а дори и да имаше такива, има значителен излишък от наличен капацитет, който да покрие целия потенциал.

4. Пътни такси и заплати на шофьорите

Можете да очаквате увеличение на таксата за изминат участък и поради въвеждането на стандарти за въглеродните емисии в държавите - членки на ЕС (Дания, Холандия, Швеция и др.). И индексирание на пътните такси в зависимост от нивото на инфлацията. През последните години заплатите в ЕС се повишават поради инфлацията и свития пазар на труда. Очакваме те да продължат да нарастват през 2025 и 2026 г., макар и с малко по-бавни темпове. Освен това очакваният ръст на обема на товарните превози и дисбалансът между пенсиониращите се шофьори и техните млади заместници вероятно ще окажат натиск върху заплатите. И накрая, несигурността относно очакваната нова тарифа в САЩ, която може да доведе до по-високи разходи за оборудване. Засега е трудно да се определи размерът на новата тарифа, а следователно и разходите за продажба на камиони.

5. Смяна на тахографи

Налице са значителни забавяния, които възпрепятстват процеса на подмяна на

оборудването. Процесът на модернизация на превозните средства в експлоатация не може да започне преди 2024 г. поради сериозно забавяне на доставката на устройствата за интелигентни тахографи версия 2 (G2V2). Теоретично тя можеше да започне през август 2023 г., когато G2V2 щеше да стане задължителна за новорегистрираните лекотоварни превозни средства. Краткото време, през което производителите на тахографи и превозни средства трябваше да тестват и произвеждат новите тахографи, допринесе за технологични трудности по време на въвеждането им.

Например дори оборудването G2V2, което се инсталира в момента, е междинна версия, което води до несигурност сред транспортните оператори и общо недоверие към надеждността и скритите разходи за бъдещи подобрения. Освен това има многобройни случаи на повреди в оборудването на G2V2, в резултат на които превозните средства се връщат в сервизите и се извеждат от експлоатация за няколко дни.

Това допълнително подхранва недоверието и възпрепятства своевременното планиране на подмяната на тахографите. Въпреки че системата G2V2 ще бъде достъпна до 2025 г., членовете на IRU в няколко държави-членки на ЕС съобщават за недостиг на сервизи, които могат да извършат модернизацията.

От проучванията на IRU знаем, че през март 2024 г. вече е имало достатъчно предлагане на оборудване G2V2, което означава, че това не е причината за бавния темп на подмяна (6 процентни пункта за три месеца). Това означава, че дори ако темпото на модернизация се ускори значително, голяма част от превозните средства с дигитални тахографи от първо поколение (G1) ще бъдат в нарушение на закона, тъй като са оборудвани с тахографи, за които важи първият краен срок - края на декември 2024 г. Дори вторият краен срок, 18 август 2025 г., може да се окаже труден за спазване: даже ако темпото на инсталиране на най-новото оборудване се утрои, около 10 % от превозните средства все още могат да бъдат



↑ 2%

Толкова може да се увеличи обемът на товарните превози през 2025 г.

Толкова може да се увеличи обемът на товарните превози през 2025 г. според прогнозите на IRU, изчислени в тонкилометри, в сравнение с данните за 2024 г. Все по-ниската инфлация и по-ниските лихвени проценти могат да стимулират растежа на товарния транспорт. Цените на товарните превози ще останат нестабилни поради по-високите разходи на транспортните компании. Освен това разходите ще бъдат увеличени от очакваното повишение на цената на новите камиони и от острия недостиг на шофьори.

оборудвани с тахографи G2V1, което ги излага на нарушения на закона, ако продължават да извършват международни превози.

Що се отнася до географския обхват на проблема, национални асоциации за автомобилен транспорт от повечето държави - членки на ЕС, ни съобщиха за закъснения, с изключение на организациите от Германия, Холандия и скандинавските страни. В резултат на това, дори и при голяма решителност, усилия и мобилизация, хиляди превозни средства, които понастоящем извършват трансгранични операции в ЕС, могат да

бъдат в нарушение на закона, ако продължат да извършват такива операции след 31 декември 2024 г. Ако приемем, че тези превозвачи преустановят трансграничните си операции до момента на модернизиране на тахографите, може да се очакват сериозни проблеми с пазарния капацитет. Всъщност е трудно да си представим, че наличният по това време флот ще може да задоволи пазарното търсене в Европейския съюз.





Цифровизацията ще промени облика на транспорта

Интернет на нещата IoT революционизира сектора, предлагайки нови възможности за наблюдение и управление на активи.

Световната транспортна индустрия се намира в повратна точка и се подготвя за динамични промени, които се очаква да доведат до значителен растеж. Прогнозите сочат, че сложният годишен темп на растеж (CAGR) ще бъде 5,4%, което ще доведе до пазарна стойност от 11,1 трилиона долара до 2030 г. Въпреки че трябва да добавим, че този темп на растеж е по-бавен от очаквания преди пандемията, когато се предполагаше, че ще достигне 19,8%. Динамиката на растежа на сектора се определя от съвременните технологии и устойчивостта.

Все повече AI в транспорта

Технологичният напредък все повече променя облика на транспорта. Изкуственият интелект (ИИ) и автоматизацията играят все по-важна роля в управлението на оперативните процеси. Според прогнозите до 2025 г. изкуственият интелект ще се превърне от инструмент за подпомагане на прости задачи в технология, позволяваща автономно вземане на решения. Инструментите, базирани на изкуствен интелект, ще позволят динамично коригиране на маршрутите в реално време - в зависимост от пътните и метеорологичните условия - и ще дадат възможност за по-

ефективно планиране на дейностите по поддръжката, което ще намали времето за престой. Подкрепата за цифровизацията, насърчавана от политиките на ЕС в областта на транспорта, ускорява модернизацията на транспортните системи, повишава безопасността и насърчава устойчивостта чрез интелигентни транспортни системи.

Въпреки това си струва да се отбележи, че всички тези амбициозни цели и гордо начертани доклади не се отразяват на ситуацията в сектора на МСП, който изостава значително от развитието на иновациите, съсредоточавайки се върху усилията да поддържа ликвидност и да оцелява в нестабилни пазарни условия.

Интелигентните транспортни системи играят все по-важна роля в съвременната логистика, като внасят промени, които позволяват оптимизиране на редица процеси. Технологиите за интернет на нещата (IoT) позволяват наблюдение в реално време на автопаркове и складове, което води до по-добро използване на ресурсите и възможност за оптимизиране на маршрутите и на целия път на доставка. Усъвършенстваните алгоритми в ITS системите вече позволяват

адаптиране на транспортните планове дори към променящите се пътни и метеорологични условия. В резултат на това участниците във веригите за доставки могат да постигнат значителни икономии на гориво, като същевременно намалят въглеродните емисии. В същото време автоматизацията на складирането дава възможност за по-ефективно управление на наличностите и точно прогнозиране на търсенето, като свежда до минимум риска от недостиг в склада и подобрява качеството на услугите.

Интернет на нещата и декарбонизация

Спокойно може да се каже, че в момента IoT прави революция в сектора, предлагайки нови възможности за мониторинг и управление на активите - и тази тенденция със сигурност ще продължи и през 2025 г. Сензорите за местоположение и диагностика, монтирани на превозните средства (но също така и в логистичните центрове), предоставят подробни данни, които позволяват бърза реакция в случай на нередности, което

повишава сигурността на доставките. Интеграцията със системите за управление на автопаркове дава възможност за оптимизиране на маршрутите и по-ефективно използване на автомобилите, което намалява оперативните разходи и въглеродните емисии.

Автоматизирането на процесите на проследяване на наличностите и прогнозиране на търсенето от своя страна оптимизира веригите за доставки, което е от решаващо значение в бързо променящата се бизнес среда.

Преходът към транспорт с нулеви емисии набира скорост в отговор на амбициозните цели на Европейския съюз в областта на климата. Понастоящем на автомобилния товарен транспорт се падат около 25% от въглеродните емисии в ЕС, което го поставя в центъра на усилията за декарбонизация. Инвестициите в инфраструктура, като например станции за зареждане на електромобили и водородни станции за



зареждане по основните транспортни коридори, са от решаващо значение за развитието на по-чисти видове транспорт. На европейския пазар се появяват все повече модели на камиони с нулеви емисии, които доказват своята ефективност в регионалния и градския транспорт и понастоящем имат пробег от двеста до четиристотин километра.

Електрическите камиони са твърде скъпи

В прогнозите за 2025 г. се предвижда по-нататъшно развитие на инфраструктурата и увеличаване на дела на превозните средства с нулеви емисии в товарния транспорт. Според пазарните доклади около 10% от новите регистрации на тежкотоварни автомобили в ЕС се очаква да бъдат модели с нулеви емисии, а мрежата от обществени зарядни точки за такива автомобили ще се увеличи до две хиляди. Заслужава

да се отбележат и иновативни проекти като електрифицирането на магистрали с пантографи, които се тестват в Германия и Швеция.

Основен проблем и предизвикателство обаче остават високите разходи за закупуване на превозни средства с нулеви емисии, които понастоящем са 2-3 пъти по-високи от тези на традиционните модели с двигатели с вътрешно горене (в зависимост от вида и модела). Въпреки това, благодарение на програмите за подпомагане и увеличаващия се мащаб на производството, може да се очаква те постепенно да намалее в дългосрочен план.

От регулаторна гледна точка през 2025 г. се очакват по-строги стандарти за въглеродните емисии и допълнителни финансови стимули за компаниите, които инвестират в технологии с нулеви емисии. Всички тези мерки, в



Това е делът на автомобилния транспорт в емисиите на въглероден диоксид в Европа.

Очаква се инвестициите в интермодален транспорт (включващ железопътен транспорт) и камиони с нулеви емисии да намалят този проблем. Предизвикателството днес е цената на новите електрически превозни средства, която е два до три пъти по-висока от тази на стандартните камиони.

Източник: Европейска агенция по околна среда

съчетание с технологичния напредък, имат за цел да оформят бъдещето на транспорта като по-екологичен, по-ефективен и адаптиран към предизвикателствата на съвременния свят и развиващата се икономика.

Интермодалният транспорт става все по-разпространен

Интермодалният транспорт в Европейския съюз играе ключова роля за устойчивото развитие на транспортния сектор, като интегрира различни видове транспорт с цел повишаване на ефективността и намаляване на емисиите. През последните години интересът към този сегмент нараства поради политиките на ЕС за насърчване на екологични решения и необходимостта от оптимизиране на веригите за доставки. През 2023 г. обаче пазарът на интермодални

превози в ЕС се сблъсква с някои предизвикателства.

Спадът в световната търговия и продължаващият въоръжен конфликт в Украйна се отразиха на динамиката на товарните превози. Предприемачите трябваше да се адаптират към променящите се условия, което доведе до необходимостта от повишаване на гъвкавостта и въвеждане на иновативни решения, особено организационни (подобряване на динамиката на планиране, нетрадиционни операции за доставка на последната миля).

Въпреки тези трудности перспективите за бъдещето остават положителни. Прогнозите за 2025 г. сочат по-нататъшен ръст на интермодалния транспорт в ЕС. Този ръст ще бъде стимулиран от инвестиции в инфраструктурата, като



например изграждането на нови терминали и модернизирването на съществуващите терминали, което следва да увеличи капацитета и ефективността на извършваните транспортни операции. Освен това инициативите на ЕС, като например "Зелената сделка", ще насърчат прехвърлянето на товари от автомобилния транспорт към по-екологични видове транспорт, включително железопътен транспорт и вътрешни водни пътища.

Въпреки тези трудности перспективите за бъдещето остават положителни. Прогнозите за 2025 г. сочат по-нататъшен ръст на интермодалния транспорт в ЕС. Този ръст ще бъде стимулиран от инвестиции в инфраструктурата, като например изграждането на нови терминали и модернизирването на съществуващите терминали, което следва да увеличи капацитета и ефективността на извършваните транспортни операции. Освен това инициативите на ЕС, като например "Зелената сделка", ще насърчат прехвърлянето на товари от автомобилния транспорт към по-

екологични видове транспорт, включително железопътен транспорт и вътрешни водни пътища.

Внимание към прогнозите

Трябва да се подхожда предпазливо към това прогнозиране поради факта, че едни и същи лозунги се повтарят от десетилетия, а пазарните промени, особено в условията на криза, всеки път се отчитат на по-ниски от очакваните равнища. Въпреки това следва да се отбележи, че развитието на интермодалния транспорт допринася за целите на ЕС в областта на климата, като намалява емисиите на парникови газове и насърчава устойчивото развитие. Ето защо може да се предположи, че през 2025 г. делът на интермодалния транспорт в общия обем на товарните превози непрекъснато ще се увеличава, което ще се отрази положително както на имиджа, така и на конкурентоспособността на европейската икономика.





Ян Бучек

президент на Асоциацията на международните автомобилни превозвачи

Трябва да се приспособите

Ако Европейската комисия разхлаби правилата, свързани с прилагането на Fit for 55, ще има възможност за подобряване на рентабилността. Камионите със стандарт за отработените газове Euro 6 ще трябва да бъдат признати за екологични.

2025 г. ще бъде година на значителни промени, които ще трябва да се наблюдават много внимателно и да се адаптират по разумен начин. Вече 2024 г. показва, че живеем в много непредсказуеми и трудни времена за европейските икономики.

В резултат на това на световните пазари европейските продукти започват да отстъпват на стоките от други региони на света. Транспортът, който предоставя услуги на важни оператори на свободния пазар, получи огромен удар, тъй като търсенето на нашите услуги рязко спадна.

Безгрижие в Брюксел

Когато търсенето е твърде ниско спрямо предлагането, в нашия случай транспортната услуга, се появяват търговци, които предлагат посредничество на пазара, печелейки по този начин огромни суми. Оттук идва и поуката за 2025 г. - необходимо е да адаптираме предлагането на нашите услуги към нуждите на пазара. Казано по-просто, необходимо е да се продължи намаляването на капацитета, за да се достигне оптималното ниво от гледна точка на управлението на транспортния

бизнес. Осъзнавам, че това е много трудна задача за предприемачите, които цял живот са изграждали този потенциал. Но за да не паднете, понякога трябва да седнете. Това е правилната стъпка за този момент.

Независимо от икономическия спад, ние се сблъскваме с безгрижието на политиците от ЕС, които - пренебрегвайки настоящата ситуация, свързана, наред с другото, с жестоката война, чието икономическо въздействие засяга много европейски страни - продължават да преследват цели за опазване на климата, които са много високи от гледна точка на бъдещите поколения. Проблемът е, че в този процес те изхвърлят бебето заедно с водата. Това е задънена улица и не се отнася само за транспортната ни индустрия. Изненадан съм, че служителите на ЕС упорито отстояват своите убеждения, които могат да доведат много страни до икономическа разруха, особено онези, които като нас са в упадък.

Ето защо настояваме пред политиците и силно се надяваме, че полското председателство на ЕС ще допринесе за

започването на откровен дебат, основан на солиден анализ от различни европейски страни. Разчитаме, че това ще доведе до преразглеждане на приетите по-рано амбициозни цели в областта на климата. Освен това подобна работа отдолу-нагоре вече е започнала в много страни членки. Убеден съм, че успешните съвместни действия ще дадат чудесна възможност за възстановяване на енергията на европейската икономика, което от своя страна ще позволи на компаниите да си върнат загубените пазари и ще ни осигури възможност за транспортиране на стоки.

Предизвикателства след края на войната

Докато се разхлаби тежестта на Fit for 55 и превозните средства Евро 6 бъдат признати за екологични, което ще позволи на транспортните компании да се възползват от по-ниски цени за достъп до пътната и

магистралната мрежа, ще има възможност за по-добра рентабилност в нашия сектор. Това от своя страна може би ще позволи не само да се поддържат икономични предприятия, но и да се инвестира внимателно в бъдещето.

Прекратяването на военните операции в украинската зона е вероятно през 2025 г., което може да има конкретни последици за споразумението между ЕС и Украйна, което днес облагодетелства украинските превозвачи на европейския пазар. Украинците са убедени, че след края на войната ще имат абсолютно същите права като всички останали участници в общия пазар. Това, което те не разбират, е фактът, че за да се възползват от това предимство, трябва да изпълнят цяла поредица от много точно определени условия. Може би Украйна ще се възползва от някакъв ускорен процес, въпреки че на Полша, например, ѝ бяха необходими десет години, за да се адаптира.

1 юли 2031 г

Максималният срок, в който превозвачите трябва да приведат автомобилните си паркове в съответствие с европейския стандарт за емисии Евро 7.

Европейската комисия редовно повишава стандартите за емисии, а държавите членки ги привеждат в съответствие с таксите за изминато разстояние. Колкото по-висок е стандартът за емисиите (и следователно колкото по-малко са отработените газове), толкова по-ниска е пътната такса. При превозните средства с двигатели с вътрешно горене най-високият стандарт за емисии понастоящем е Евро 6. Очаква се през 2030 г. превозните средства, изпълняващи доставки, също да се адаптират към новия стандарт Евро 7.



Пьотр Скобало

Управляващ съдружник в Magna Valor,
пазарен съветни

Прогнози за автомобилния транспорт в Европейския съюз до 2025 г.

2025 г. ще бъде решаваща за по-нататъшното развитие на автомобилния транспорт в Европейския съюз. Въпреки всички рискове, отрасълът има шанс да стане по-иновативен, ефективен и устойчив.

През 2025 г. автомобилният транспорт в Европейския съюз ще се превърне в област на динамични промени, предизвикани от регулаторни промени, технологичен напредък и икономически предизвикателства. Секторът, който е от решаващо значение за функционирането на общия пазар, ще трябва да се справи както с глобалните, така и с регионалните тенденции. Представям 3 основни области на прогнозиране, които вероятно ще доминират в транспортната индустрия през следващата година.

1. Нарастващ регулаторен натиск и изисквания за декарбонизация.

Европейският съюз продължава да полага усилия за постигане на неутралност по отношение на климата, а автомобилният транспорт остава един от секторите, които трябва значително да намалят въглеродните емисии. През 2025 г. ще бъдат въведени нови правила за емисиите и ще се наблегне повече на прехода към екологични транспортни технологии.

Европейският съюз продължава да полага усилия за постигане на неутралност по отношение на климата, а автомобилният транспорт остава един от секторите, които трябва значително да намалят въглеродните емисии. През 2025 г. ще бъдат въведени нови правила за емисиите и ще се наблегне повече на прехода към екологични транспортни технологии.

Прогнози:

- Увеличаване на инвестициите в автопарк от електрически, хибридни и алтернативни превозни средства, като биометан и водород.
- Увеличаване на разходите за спазване на изискванията на ЕС, което може да засегне най-вече по-малките фирми.
- Възможността за въвеждане на допълнителни такси за въглеродни емисии за камионите, което ще засили натиска за прилагане на екологични решения.

Компаниите, които са в състояние бързо да се адаптират към тези изисквания, ще получат конкурентно предимство, докато тези, които пренебрегват тези промени, могат да изпаднат от пазара.

2. Постепенна цифровизация и автоматизация на операциите.

През 2025 г. ще продължи цифровата трансформация в автомобилния транспорт. Автоматизацията на логистичните процеси и разработването на системи за управление на автопарка ще се превърнат в индустриален стандарт. Технологии като изкуствения интелект, анализа на данни в реално време и електронните товарителници (e-CMR) ще бъдат от ключово значение за подобряване на оперативната ефективност.

Прогнози:

- Разпространение на цифрови платформи за по-добра координация и планиране на маршрутите в реално време.
- Повишен интерес към технологии, които подпомагат автоматизацията на складовите и транспортните процеси, включително автономни камиони в ограничен мащаб.
- Намаляване на оперативните разходи чрез оптимизиране на маршрутите и по-добро управление на автопарка, което позволява на компаниите да останат конкурентоспособни в условията на нарастващи разходи.

3. Консолидация и реструктуриране на транспортния пазар.

Автомобилният транспорт в ЕС ще бъде подложен на по-нататъшна консолидация. Високите оперативни разходи и регулаторните изисквания ще затруднят по-малките фирми в оставането им на пазара. Сливанията и придобиванията ще бъдат естествена насока за сектора, особено в Централна и Източна Европа, където работят много малки превозвачи.

Прогнози:

- Появата на по-големи и по-стабилни компании, способни да инвестират в нови технологии и развитие на инфраструктурата.
- Намаляване на броя на независимите транспортни оператори, особено на тези, които работят в малък мащаб.
- Възможността за поява на нови модели на сътрудничество между превозвачите, като например споделяне на автопарка и формиране на браншови алианси.

2025 г. ще бъде решаваща за по-нататъшното развитие на автомобилния транспорт в Европейския съюз. Успехът в сектора ще зависи от способността на компаниите да се адаптират в три ключови области: приспособяване към екологичните разпоредби, внедряване на съвременни технологии и оцеляване във все по-конкурентна среда. Въпреки че е изправена пред множество предизвикателства, индустрията има възможност да стане по-иновативна, ефективна и устойчива.



Честита Нова година или предпазлив ОПТИМИЗЪМ

През 2025 г. тарифите на товарните превози вероятно ще нарастват по-бързо, отколкото преди. Защо такава надежда? Защото току-що започнахме да излизаме от орбитата на минималните цени при търговете за транспорт. А спот и търгът са тясно свързани.

2024 г. е момент, в който - особено през втората ѝ половина - се наблюдава известно възстановяване на пазара на транспортни услуги. И въпреки че нивото на предлаганите спот и тръжни цени не отразява очакванията на превозвачите, то е по-добро от това през предходната година.

Още повече, че превозвачите изглеждаха силно "окуражени" след две трудни години и очакваха бързо възстановяване. И така, как да навлезем безопасно в новата, може би по-добра 2025 г.? Какво може да ни очаква, какво може да ни изненада?

Заплахи или разходи, разходи...

Преди всичко трябва да сме наясно, че предстои пробив в мисленето за екологията в транспорта. И то не негативната, която обикновено очакваме, а по-скоро положителната. На хоризонта все още няма ефективни и добри електрически превозни средства. Не мисля, че някой вече се съмнява, че сме далеч от целите и

обещанията в областта на тежкотоварния транспорт и транспорта на дълги разстояния. И това няма да се промени през 2025 г. Ето защо все по-често се чува, че "бюрократичното бързане" за намаляване на емисиите и предотвратяване на повишаването на цените на автомобилите трябва да бъде спряно.

Но тук за съжаление имам неприятна информация. В икономиката съществуват определени закони на търсенето и предлагането, които накратко можем да наречем - следвайки модела на икономическия феномен на "касичките" - бизнес цикли. Казано по-просто, когато на пазара има твърде много автомобили, конкуренцията между дистрибуторите се увеличава и покупните цени на камионите падат. Когато цените на товарните превози се повишават, а покупките на превозни средства намаляват, транспортните компании се справят по-добре и увеличават своите автопаркове. Отново има твърде много

превозни средства на пазара и следователно покупните цени на камионите отново падат. Такива цикли се пресичат един след друг и, следвайки модела на гореспоменатата касичка, ние се намираме (и вероятно ще се намираме през 2025 г.) в цикъл на покачване на цените.

И това, за съжаление, се случва във всеки брой. Това означава, че разходите за труд също ще се увеличават. След почти две години намаляване на очакванията за заплатите на шофьорите и спиране на стремежа към все по-високи и по-високи, дори "непазарни" цени, ще дойде натискът, който, разбира се, идва от нарастващите разходи за живот, като енергия, храна, основни стоки. И, разбира се, стадното преместване на шофьорите към компании, които смятат за по-перспективни, което за съжаление ще се отрази на разходите за труд във всички компании.

Камиони с ремаркета? Изгодността вече беше налице

Вторият елемент е тънкото портфолио на производителите на автомобили. На всеки, който работи в автокъща, не му е смешно. Защо? След рекордните години за производителите на камиони през 2021 и 2022 г., следващите години се оказаха слаби. Несъбрани поръчки, оттеглящи се клиенти. Автомобилите на склона на дилърите накараха тези, които не искаха да се изкачат на върха, да започнат да намаляват цените. Ето защо през 2024 г. си струваше (стига човек да имаше средства) да си купи камиони, защото цената им беше такава, каквато беше и преди пандемията. И за съжаление цените, които се бяха покачили до астрономическите нива от 110-120 хил. евро

за камион, вече бяха спаднали до 80-90 до 2024 г.

Само, че те паднаха, защото производителите са изпаднаха в паника. До 2025 г. тази паника вече няма да съществува, така че ако някой не е направил поръчка на по-ниски цени, трябва да помни, че това е последния момент. Защото изгодното вече беше налице. И отново въпросът - защо? Просто - в съответствие с малките ни лични портфейли, производителите трябва да се съобразяват и с увеличените разходи. Причината е, че разходите за енергия и заплатите се увеличават. Необходимо е също така да се въведат нови технологии, които дори налагат въвеждането на по-икономични, по-добри и по-ефективни решения. А това, за съжаление, струва пари. Какви са очакваните разходи за закупуване на нов камион тогава? Вероятно

90-100 хиляди евро

Очаквана средна покупна цена на камион през 2025 г. Производителите на превозни средства вече не могат да си позволят да поддържат по-ниски цени. Те са направили това, за да оцелеят в трудната 2024 г., в която търсенето на тежки автомобили рязко е намаляло. Нарастащите разходи за енергия и необходимостта от въвеждане на нови технологии ги принуждават да повишават цените.

те ще се колебаят между 90 и 100 хил. евро и това все още ще бъде добра цена в сравнение с тези от "златните" 2021-2022 г. за превозвачите.

Друга заплаха е свързана с промени в една от основните и базови индустрии, свързани с транспорта - автомобилната. Вече повече от дузина клиенти ме попитаха какво ще се случи, ако VW затвори обещаните 3 завода. Какво ще се случи с фабриките за гуми, заводите за компоненти, с много други предприятия? Тук бих бил много скептичен - ако казват, че искат да затворят 3 завода, това означава, че ще затворят един. Ако автомобилите на VW не се продават, на тяхно място вероятно ще се появят други автомобили. Не виждам сериозни проблеми в това, което, разбира се, не означава, че няма да наруши веригата за доставки. Това обаче няма да бъде драстично прекъсване.

Ограничаване на Зелената сделка?

Несъмнено важен фактор за транспорта и веригите за доставки ще бъдат цените на енергията. И какво следва - свързаните с това политически събития. Първо, защото след смяната на правителството в САЩ вероятно ще има очаквания за промяна в енергийната политика - както в самите САЩ, така и в Европа. Второ, вече забележимата тенденция на отдръпване от програмите ETS и ETS2 (действия в областта на климата), които като къщичка от карти могат да променят правилата на играта много бързо. И вероятно не само през 2025 г. (това може би е твърде кратък хоризонт), но дори и през следващите две десетилетия.

Още повече че както в Полша, така и в цяла Европа тези промени са направо досадни. Защото те водят не толкова до подобряване на климата, колкото до намаляване на производството. И вече може да се види политическата воля за преосмисляне на



политиката за климата не само в чужбина, но и сред европейските видни личности. Въпреки това високите енергийни разходи засега ще се отразяват на производствените разходи, което вероятно ще доведе и до влошаване на очаквания за инфлация в Европа.

Два цифрови инструмента вероятно ще бъдат допълнителни фактори, които ще дразнят транспортните компании. Първо, "GPS тахографът", който още през януари 2025 г. ще предизвика опашки по бензиностанциите (и свързаните с това разходи). Вторият цифров инструмент - засега спрял, но неизбежен в епохата на дигитализацията - е, разбира се, eCMR, чиято следваща фаза, предварително обявена за август 2025 г., може и да се изплъзва, но е неизбежна. Цифровите инструменти не само дигитализират икономиката и ускоряват потока на информация, но са и инструмент за контрол. Кое в крайна сметка не бива да забравяме. Кой знае как транспортните компании, които са леко потиснати през последните 2 години, ще се справят с новите инструменти? Вероятно разходите по прилагането ще се поемат от превозвачите и в крайна сметка ще трябва да се превърнат в разходи за превоз на товари.

Старият автопарк остава. И добре

Да се каже, че това, което не ни убива, ни прави по-силни, е подценяване. На първо място, 2025 г. ще бъде годината, в която ще се откажем от "подвижния състав с висока цена". Именно през тази година трябва да се прекрати експлоатацията на подвижния състав, който е бил закупен на високи цени през 2021-2022 г. Това ще облекчи превозвачите, които са решили да

продължат да използват същите превозни средства. Тенденцията, която наблюдавам сред превозвачите, е да продължават да поддържат по-стари автопаркове след лизинг, за да не правят допълнителни разходи за подмяна.

Това е свързано и с осъзнаването от страна на някои превозвачи колко голямо е било "несъответствието" на политиката за отдаване под наем. Първо, защото след изтичане на периода на наемане автомобилът трябваше да бъде върнат, което за някои се оказа естествен начин да се отърват от автомобилния парк. Второ, защото осъзнаха, че връщайки автомобила, трябва да се съобразяват с доста големи допълнителни такси (надвишаване на пробег, повреди и установени дефекти във върнатия автопарк). Затова в крайна сметка някои от тях никога повече няма да изберат този вид сътрудничество, а ще предпочетат класическия лизинг.

В края на краищата в края на лизинговия договор те ще останат собственици на част от активите. Тогава те ще могат да продадат част от автопарка по-евтино, защото нека не крием - значителна част от приходите на превозвачите са средства от продажбата на изтеглен подвижен състав. И тук, според мен, също ще има пробив. На първо място, защото поради политиката на затягане на коланите в транспортните компании новият автопарк засега липсва по пътищата. Поради това подвижният състав по пътищата в Европа е силно остарял: две години на ограничаване на покупките в крайна сметка означават, че паркът е изчерпан до степен, неподлежаща на ремонт. А превозвачите, които използват

превозни средства "втора ръка", ще търсят камиони, които се появяват на вторичния пазар, тъй като техните собственици правят нови поръчки.

Възможности или по-високо потребление

Това е още една причина потреблението в крайна сметка да се увеличи. Може би вторият елемент, който може да помогне през 2025 г., е адаптирането на производството към външните фактори, т.е. поемането на повишените разходи за енергия и превръщането им в цени на продуктите. От една страна, постоянната борба с по-високите цени доведе до реорганизация на разходите в компаниите, повишаване на цените на продуктите, свеждане до минимум на други ненужни разходи (включително, за съжаление, и на необходимите съкращения на служители), но бизнесът бавно започна да се примирява с това и по този начин обществото вече е поело по-високите разходи.

Това, разбира се, не означава, че превозвачите сега ще карат на много по-високи цени, но вече има симптоми, че за пазара на товарни превози предстоят "подстойни" времена. Защо? Защото току-що започнахме да излизаме от орбитата на минималните цени за транспортни услуги.

Когато започнахме 2023 г. с липса на разбиране от страна на товародателите за увеличените транспортни разходи (цените за 2023 и 2024 г. бяха драстично намалени от намалените поръчки), само търговете ни позволиха да оцелеем в трудните времена.

Но през втората половина на 2024 г. вече се наблюдаваше тенденция сред превозвачите, които дори масово се оттегляха от предварително спечелени договори. Причината? През втората половина на 2024 г. спот пазарът плащаше много по-добре от договорния пазар. Това доведе до ситуация, в която много клиенти, по необходимост, трябваше отново да се завърнат към търговете, а цените, предлагани от контрагентите, силно се отклоняваха от тези през последните две години. През следващата година, може би незначително, но все пак, товарните потоци ще се увеличат. Това е добра новина за собствениците на транспортни фирми. Според прогнозите на Международния съюз за автомобилен транспорт увеличението ще бъде с около 2% на годишна база в сравнение с 2024 г. Това също е оптимистично, като се има предвид, че европейската икономика бавно се възстановява от забавянето през последните две години, причинено от енергийните кризи.



Банки, подходящи за превозвачи

Настоящите данни за икономиките очевидно все още не са ураганно-оптимистични, но те показват, че европейската икономика най-накрая се събужда от летаргията, която беше резултат от промените, обхванали Европа през последните пет години. Не искам да заразя превозвачите с непоправима надежда, но в крайна сметка всичко е резултат не само от производството или от неговото намаляване. В икономиката е така, че след период на стагнация настъпва по-добър период.

Достатъчно е да се каже, че в случая с транспортния пазар банките се държаха послушно през последните две години. Те търпеливо понасят ненавременното уреждане на лизинговите договори, максималното използване на кредити и не са посегнали на тежкото положение на транспортните фирми. В много случаи те дори се държаха рисковано либерално. Не сме били свидетели и на застрашителна вълна от фалити на големи спедиторски фирми, която би предизвикала лавинообразен ефект на доминото и би изхвърлила много играчи на пазара. Това несъмнено е положителна новина.

Ще продължи ли тази ситуация при прогнозираното намаляване на цените и намаляване на печалбите? Трудно е да се каже, но аз гледам на 2025 г. с умерен

оптимизъм. Бих посъветвал превозвачите да се вгледат внимателно в разходите и макроикономическите данни от икономиките през новата година. И по-малко се вълнувайте от медийните съобщения за "закриване на заводи" или "съкращения в автомобилната индустрия". Вероятно постоянният страх след тежките години кара превозвачите да са силно недоверчиви и да се опитват бързо да монетизират евентуално възстановяване на икономиката.

Заключения или предупреждение към индустрията

В този конкретен аспект бих посъветвал да се следва принципът на "малката лъжица", защото с модела 2022 ние (като транспортна индустрия) можем сами да убием потреблението, като повишим цените на услугите. Непропорционално високо в сравнение с пазарната ситуация. И също така бих посъветвал да се гледа на икономиката по синусоидален начин - като в гореспоменатата "касичка". Щом цената е твърде висока, икономиката ще намали използването на транспорта. Ето защо е толкова важно да определите адекватна цена за превоз на товари, а не защото принуденият клиент ще плати повече. Защото, ако трябва да коригира бюджета си за транспорт, той може да не е в състояние да продаде стоките в бъдеще и това ще доведе до намаляване на броя на превозите. И така, след нощта идва ден, а след бурята - затишие. Честита Нова година.

