



RAPORT

Fuvarozási piac 2024/2025

Következtetések | előrejelzések | kihívások

Általános partner:



Média védnökök:

trans.info

CIĘŻARÓWKI
www.truckslog.pl **LOGISTYKA**

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

Tartalmai és intézményi partnerek:



Polski
Instytut
Ekonomiczny

PZPM
Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

AKPORATH



tc transcash

truckerslife
foundation

A jelentés kidolgozása



Jakub Szalek

piaci szakértő, a Trans.eu tartalommarketing menedzsere. Anyagokat készít a szállítási ágazat aktuális problémáiról (jelentések, útmutatók, webináriumok, podcast Logistics World 4.0). Elemzi és leírja a fuvarozók és a járművezetők előtt álló kihívásokat.

Kapcsolattartó: jszalek@trans.eu



Marek Szymański

újságíró, a Trans.eu tartalommarketing menedzsere. Több évtizeden át a TSL-ágazathoz kapcsolódóan. 2000-2007 között az Eurologistics magazin főszerkesztője volt, csapatával közösen készítette elő az "Év logisztikai szolgáltatója" rangsort és a Logisztikai Gálát, amely jelenleg a TSL-iparág legfontosabb eseménye. A Puls Biznesu, a Parkiet, a Transport Manager és a Logistics Manager számára írt a szállítmányozási és logisztikai piacról.

Kapcsolattartó: mszymanski@trans.eu



Grafikai tervezés és kompozíció

Krzysztof Bugaj

kbugaj@trans.eu



Promóció és terjesztés

Justyna Łukasiewicz

jlukasiewicz@trans.eu

Adatelemzés	8	01 Freights
Zöld megállapodás	31	
Európai gazdaság	34	
Németország gazdasága	36	
Üzemanyagpiac	38	02 Piac
Marketingköltségek	40	
E-CMR	44	
Tehergépkocsi- értékesítés	46	
IRU	50	
Digitalizáció	53	
ZMPD	57	03 Előrejelzés
Dekarbonizáció, digitalizáció	59	
Óvatos optimizmus	61	

A GAZDASÁG, MÉG EGYSZER A GAZDASÁG

Nyilvánvaló közhely, hogy a szállítmányozási ágazat - mint az egész szállítási és logisztikai ágazat - nehéz időket él át. Csakhogy ez igaz. A 2024/2025-ös évet összefoglaló és előrejelző idei jelentésben megpróbáltunk keresztmetszetet adni az Európai Unió fuvarozói vállalkozóinak legfontosabb kihívásairól. - A gazdaság, te hülye. A gazdaság, te hülye - ezzel a szlogennel nyerte meg Bill Clinton az 1992-es elnökválasztást. Ez a több évtizeddel ezelőtti szlogen nem vesztette el aktualitását. Ha az Európai Unió nem rázza fel gazdasági letargiáját, az ellátási láncok marazmusa még hosszú ideig folytatódhat.

Valójában a szállítási piac jólétének visszatérése a nagy európai hatalmak - Németország és Franciaország, de az egész kontinens - gazdasági egészségétől függ. A 2025-ös év várhatóan a szállított áruk mennyiségének első, előzetes növekedésének ideje lesz. Mindenesetre ezt mutatják a Nemzetközi Közúti Fuvarozók Uniójának (IRU), az EU legfontosabb fuvarozói szervezetének előrejelzései. - Túl fogjuk élni" - vélik az iparág képviselői. És 2025 második felére prognosztizálják a fellendülést (és a fuvarozási díjak jelentős emelkedését).

A részletekért lépjen be
Szerkesztőség

Keresse meg a szükséges rakományokat, és építsen nemzetközi kapcsolatokat!

Már több mint 23 000 fuvarozó bízik bennünk



rakomány bármilyen típusú járműre, bárhol az országban és Európában, közvetlenül 16 500 megrendelő és szállítványozó.



Megbízható vállalkozók. Gondoskodunk a megrendelők és szállítványozók ellenőrzéséről, a szállítványozók számára kényelmes minősítési és felülvizsgálati modult biztosítunk.



Pénzt a teljesített megrendelések után 30 perccel a számlán.



A Loads2GO mobilalkalmazással a Platformhoz való teljes hozzáférés bárhol és bármikor díjmentesen biztosított az ügyfelek számára.

FIÓK LÉTREHOZÁSA

www.tfc.trans.eu

01

adósság

euró árfolyam

helyszíni ajánlatok

népszerű útvonalak

kabotázs és kereszt kereskedelem

FREIGHTS



Jakub Szalek

Tartalommarketing
szakértő, újságíró, Trans.eu

Freights | **Adatelemzés**

A Trans.eu platform adatainak elemzése

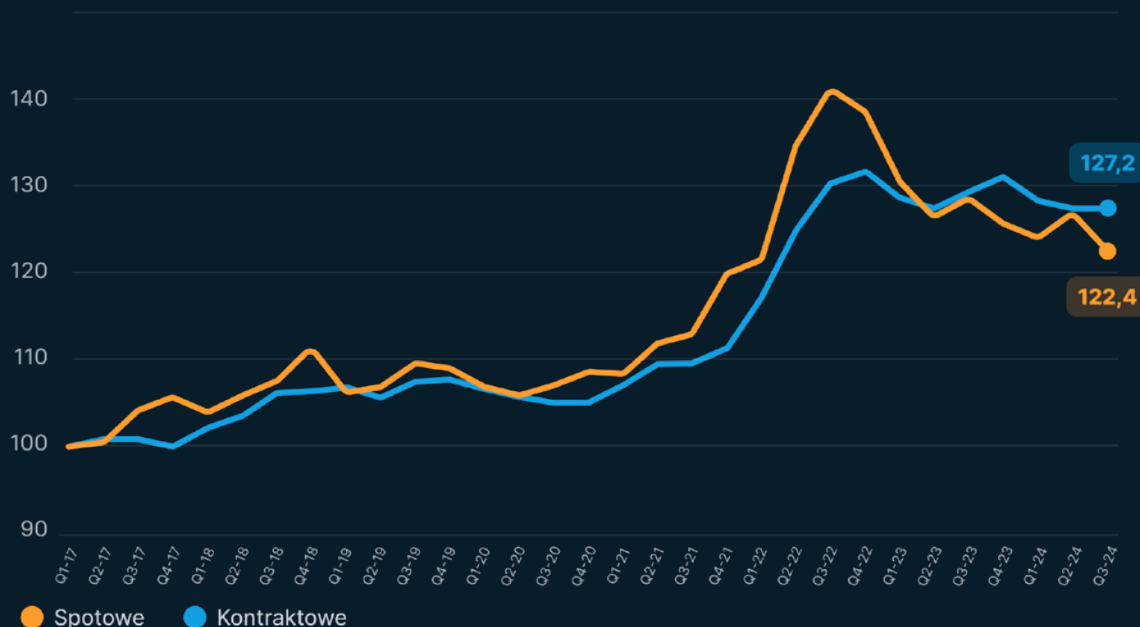
Ha van olyan szó, amely az elmúlt három évben az iparágban folytatott eszmecserét uralta, az a bizonytalanság. A várt gazdasági fellendülés még mindig nem érkezett meg, és a kihívások sokasodása azt jelenti, hogy sok szállítmányozási vállalat nem fogja megérni ezt az időszakot. Még nem minden tükröződik a statisztikákban - csak néhány hónap vagy év múlva fogjuk megtudni a teljes képet arról, hogy mi történt 2024-ben. A következtetések? A hosszan tartó stagnálás az üzleti érettséget igazolja, beleértve a fuvarozási források és típusok diverzifikálásának képességét. Különösen a piacon rendelkezésre álló kapacitás csökkenése miatt egyes ajánlatok a szerződésekről átkerültek az azonnali szállításra. És hol vannak a magasabb árak? A piac szabályozatlan, és nehéz egyértelmű trendről beszélni - minden az iránytól függ.

A megrendelések forrásai - azonnali és szerződéses piac

Az Upply és a Transport Intelligence által 2024 első három negyedévére vonatkozóan bemutatott adatok szerint a szerződéses árfolyamok indexe továbbra is magasabb, mint az azonnali árfolyamoké. Ez a helyzet 2023 második negyedéve óta nem változott, annak ellenére, hogy 2024 június végén ígéretes eredmények születtek. Érdeemes azonban megjegyezni, hogy **az azonnali árfolyamok**

magasabbak, mint a szerződéses árfolyamok a fő európai szállítási célállomásokon. És a Transporeon Market Insights által bemutatott adatok szerint (2024. október 15-i állapot szerint) ez a tendencia az európai gazdaság kulcsfontosságú országaiban - Németországban, Franciaországban, Spanyolországban, az Egyesült Királyságban vagy Lengyelországban - is tükröződik. Ezért megállapítható, hogy a helyzet nem egyértelmű, dinamikus és az adott útvonaltól függ.

Az európai közúti fuvarozás díjszabási indexe



Közúti tarifák a kiválasztott útvonalakon

Útvonal	Szerződéses árfolyam	Azonnali árfolyam	% különbség spot vs szerződés
Varsó ↔ Duisburg	€ 1,59	€ 1,67	4,91%
Duisburg ↔ Varsó	€ 1,16	€ 1,45	24,66%
Párizs ↔ Madrid	€ 1,75	€ 1,83	4,57%
Madrid ↔ Párizs	€ 1,44	€ 1,43	- 0,70%

Forrás: Upply, Transport Intelligence

Trans.eu - határozottan többet kínál

Másrészt a Trans.eu adatai, amelyek az egyedi fuvarozási ajánlatokon alapulnak, nagyon optimistának tűnnek:

1. A platformon az ajánlatok száma és a medián árfolyamok érezhetően növekedtek (elemzett időszak: január-november) :

- Az ajánlatok számának növekedése: 23,5 % 2023-hoz képest és 7,8 % 2022-hez képest.
- Átlagos árnövekedés: 10,1% 2023-ra és 8,6% 2022-re.

2. Németország, Hollandia, Belgium és Franciaország továbbra is a szállítási műveletek fő területei. A fent említett Benelux-országok kínálják a legmagasabb szállítási díjakat.

3. Az uniós övezeten kívül stabilizálódott a helyzet az Egyesült Királysággal folytatott árucseré terén. A svájci irány is népszerű volt, különösen 2024 második negyedében, a magasabb árak miatt.

4. A legfeljebb 3,5 tonnás járművek esetében az Olaszországból induló külkereskedelmi útvonalakon (azaz 2023-ban és 2024-ben hasonló szinten) nagyon stabil árakat tartanak, ami rendellenes tendencia (a vizsgált célállomások többségén díj növekedés figyelhető meg).

5. A Magyarország-Románia útvonalon a (különösen az FTL-re vonatkozó) ajánlatok száma érezhetően megnőtt. Ez egy érdekes irány, különösen annak fényében, hogy Románia 2025 januárjától csatlakozik a schengeni közlekedési övezethez.



Ajánlatok és árak a Trans.eu oldalon - **általános adatok**

A teherszállítmányok teljes
számának növekedése

2024 vs 2022

+7,82%

2024 vs 2023

+23,47%

A medián díjak
növekedése

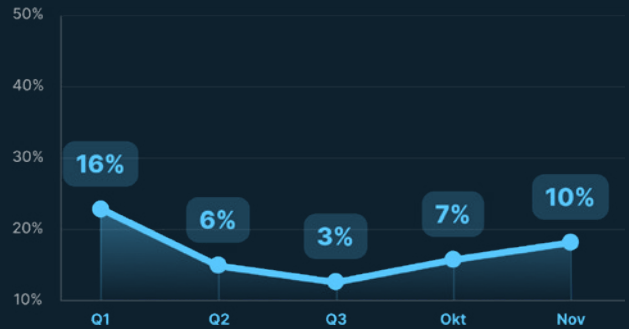
2024 vs 2022

+8,60%

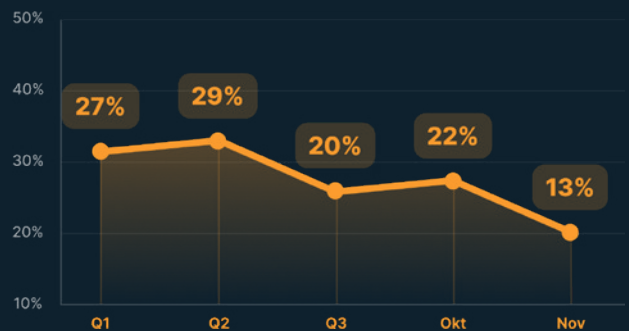
2024 vs 2023

+10,10%

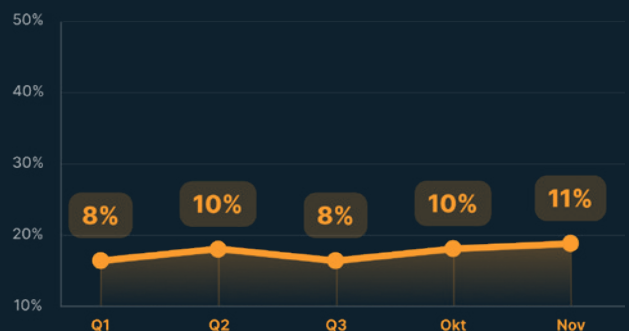
Negyedéves medián
díjak **2024 vs. 2022**



Az ajánlatok száma
negyedévenként **2024 vs. 2023**















Negyedéves medián
díjak **2024 vs. 2023**



Kabotázs / belföldi szállítás

Az ajánlatok számának százalékos különbsége

Állam	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Ausztria	22,89%	21,85%
 Belgium	50,14%	25,97%
 Cseh Köztársaság	28,12%	29,26%
 Franciaország	11,37%	13,46%
 Németország	23,60%	30,04%
 Egyesült Királyság	-4,62%	30,35%
 Magyarország	106,40%	70,98%
 Olaszország	79,23%	16,65%
 Hollandia	37,86%	13,29%
 Lengyelország	-5,76%	12,04%
 Szlovákia	27,79%	49,05%
 Spanyolország	47,67%	27,31%


















Forrás: Trans.eu, saját tanulmány

Keresztkereskedelmi / bilaterális szállítmányok

Az ajánlatok számának százalékos különbsége

 Ausztria		2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Ausztria ↔  Németország		25,88%	22,40%
 Ausztria ↔  Olaszország		33,47%	42,28%
 Ausztria ↔  Cseh Köztársaság		16,11%	24,88%
 Ausztria ↔  Magyarország		29,59%	39,32%
 Ausztria ↔  Szlovákia		43,02%	40,02%
 Ausztria ↔  Svájc		28,75%	34,14%

Forrás: Trans.eu, saját kidolgozás

 Németország		2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Németország ↔  Lengyelország		18,48%	34,34%
 Németország ↔  Franciaország		19,04%	19,03%
 Németország ↔  Ausztria		50,08%	38,75%
 Németország ↔  Belgium		9,26%	24,63%
 Németország ↔  Svájc		45,57%	46,33%
 Németország ↔  Cseh Köztársaság		32,42%	33,65%
 Németország ↔  Hollandia		15,44%	24,68%
 Németország ↔  Dánia		29,02%	48,72%




Forrás: Ubdv. Transport Intelligence

 Franciaország	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Franciaország ↔  Spanyolország	29,28%	18,17%
 Franciaország ↔  Svájc	18,63%	29,21%
 Franciaország ↔  Olaszország	42,33%	31,05%
 Franciaország ↔  Németország	13,27%	27,38%
 Franciaország ↔  Belgium	22,72%	19,62%

Forrás: UoPlv. Transport Intelligence

 Lengyelország	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Lengyelország ↔  Németország	-3,26%	35,79%
 Lengyelország ↔  Cseh Köztársaság	1,64%	41,20%
 Lengyelország ↔  Szlovákia	4,20%	45,57%
 Lengyelország ↔  Litvánia	-22,09%	11,47%

Forrás: UoPlv. Transport Intelligence

 Belgium	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Belgium ↔  Németország	6,41%	47,03%
 Belgium ↔  Franciaország	14,56%	19,18%
 Belgium ↔  Hollandia	51,96%	49,03%




Forrás: UoPlv. Transport Intelligence

 Hollandia	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Hollandia ↔  Belgium	36,15%	24,71%
 Hollandia ↔  Németország	10,66%	41,05%

Forrás: UoPlv. Transport Intelligence

 Magyarország	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Magyarország ↔  Ausztria	28,61%	21,34%
 Magyarország ↔  Szlovákia	22,71%	54,25%
 Magyarország ↔  Szlovénia	119,18%	25,17%
 Magyarország ↔  Románia	14,69%	36,36%
 Magyarország ↔  Horvátország	73,87%	25,07%






Forrás: Upplv. Transport Intelligence

 Cseh Köztársaság	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Cseh Köztársaság ↔  Németország	18,43%	12,88%
 Cseh Köztársaság ↔  Szlovákia	24,84%	52,58%
 Cseh Köztársaság ↔  Lengyelország	11,08%	22,77%
 Cseh Köztársaság ↔  Ausztria	-4,04%	12,38%






Forrás: Upplv. Transport Intelligence

 Olaszország	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Olaszország ↔  Franciaország	21,02%	9,51%
 Olaszország ↔  Svájc	41,62%	18,06%
 Olaszország ↔  Ausztria	10,68%	12,76%
 Olaszország ↔  Szlovénia	63,54%	31,21%
 Olaszország ↔  Horvátország	112,14%	39,93%








Forrás: Upplv. Transport Intelligence

 Szlovákia	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Szlovákia ↔  Lengyelország	8,77%	4,89%
 Szlovákia ↔  Cseh Köztársaság	16,69%	24,83%
 Szlovákia ↔  Ausztria	1,34%	7,13%
 Szlovákia ↔  Magyarország	49,81%	54,52%

Forrás: Ubpbv. Transport Intelligence

 Spanyolország	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Spanyolország ↔  Franciaország	29,65%	18,01%
 Spanyolország ↔  Portugália	76,40%	22,90%

Forrás: Ubpbv. Transport Intelligence

Preostale države	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Egyesült Királyság ↔  Írország	55,53%	34,19%
 Portugália ↔  Spanyolország	18,08%	13,60%
 Szlovénia ↔  Magyarország	114,67%	103,86%
 Románia ↔  Magyarország	-16,68%	12,53%
 Bulgária ↔  Románia	4,77%	3,78%

Forrás: Ubpbv. Transport Intelligence



Járművek 3,5 t-ig.

TOP 5 kabotázs útvonal:

Állam	az ajánlatok % -os növekedése 2024vs2023	Median árak 2024	a medián ráták % -os növekedése 2024vs2023
Belgium	31,92%	€1,70	12,58%
Hollandia	20,71%	€1,34	10,74%
Egyesült Királyság	14,91%	€1,21	3,42%
Franciaország	17,06%	€0,77	6,94%
Németország	23,50%	€0,75	8,70%


















Forrás: Upply, Transport Intelligence

A TOP 10 kereszt kereskedelmi útvonal

Államok	az ajánlatok % -os növekedése 2024vs2023	Median árak 2024	a medián ráták % -os növekedése 2024vs2023
Hollandia ↔ Belgium	20,83%	€1,08	12,50%
Olaszország ↔ Svájc	15,54%	€1,03	3,00%
Belgium ↔ Hollandia	37,38%	€1,00	12,36%
Németország ↔ Svájc	38,22%	€0,83	9,21%
Belgium ↔ Franciaország	26,58%	€0,78	8,33%
Franciaország ↔ Svájc	28,12%	€0,78	6,85%
Olaszország ↔ Franciaország	6,42%	€0,70	0,00%
Németország ↔ Dánia	32,39%	€0,70	7,69%
Németország ↔ Franciaország	16,64%	€0,64	6,67%
Hollandia ↔ Németország	35,64%	€0,64	10,34%

Forrás: Upply, Transport Intelligence







TOP útvonalak a kétoldalú szállításban

	hova/honnan	Az ajánlatok %-os növekedése 2024-ben 2023-hoz képest	Median árak 2024	a medián ráták %-os növekedése 2024vs2023
Csehországból	 Ausztria	37,78%	€0,68	7,94%
	 Franciaország	16,14%	€0,52	4,00%
	 Németország	18,81%	€0,56	3,70%
	 Magyarország	38,53%	€0,58	7,41%
	 Olaszország	10,09%	€0,48	2,13%
	 Lengyelország	7,85%	€0,48	9,09%
	 Szlovákia	23,38%	€0,63	5,00%
	 Spanyolország	31,30%	€0,48	-2,04%
A Cseh Köztársaságba	 Ausztria	27,06%	€0,58	3,57%
	 Franciaország	14,83%	€0,46	6,98%
	 Németország	25,22%	€0,55	5,77%
	 Magyarország	54,24%	€0,50	2,04%
	 Olaszország	2,87%	€0,52	-1,89%
	 Hollandia	43,07%	€0,49	8,89%
	 Lengyelország	16,95%	€0,61	10,91%
	 Szlovákia	11,90%	€0,56	1,82%
	 Spanyolország	67,79%	€0,43	2,38%

Forrás: Upply, Transport Intelligence

	hova/honnan	Az ajánlatok %-os növekedése 2024-ben 2023-hoz képest	Median árak 2024	a medián ráták %-os növekedése 2024vs2023
Szlovákiából	 Cseh Köztársaság	11,90%	€0,56	1,82%
	 Franciaország	27,81%	€0,49	6,52%
	 Németország	20,56%	€0,47	2,17%
	 Lengyelország	6,25%	€0,47	6,82%
Szlovákiába	 Ausztria	15,99%	€0,63	1,61%
	 Cseh Köztársaság	23,38%	€0,63	5,00%
	 Franciaország	8,61%	€0,44	2,33%
	 Németország	32,31%	€0,49	4,26%
	 Olaszország	26,80%	€0,48	-2,04%
	 Lengyelország	19,23%	€0,60	5,26%

Forrás: Uply, Transport Intelligence

	hova/honnan	Az ajánlatok %-os növekedése 2024-ben 2023-hoz képest	Median árak 2024	a medián ráták %-os növekedése 2024vs2023
Magyarországról	 Cseh Köztársaság	54,24%	€0,50	2,04%
	 Franciaország	17,47%	€0,47	0,00%
	 Németország	22,23%	€0,46	0,00%
	 Lengyelország	-2,08%	€0,39	5,41%
Magyarországra	 Ausztria	44,79%	€0,62	-3,13%
	 Cseh Köztársaság	38,53%	€0,58	7,41%
	 Franciaország	27,35%	€0,45	0,00%
	 Németország	51,60%	€0,49	6,52%
	 Olaszország	17,13%	€0,53	-1,85%
	 Hollandia	67,46%	€0,46	0,00%
	 Lengyelország	17,76%	€0,52	8,33%

Forrás: Uply, Transport Intelligence

	hova/honnan	Az ajánlatok %-os növekedése 2024-ben 2023-hoz képest	Median árak 2024	a medián ráták %-os növekedése 2024vs2023
Romániából	 Franciaország	8,29%	€0,38	11,76%
	 Németország	9,20%	€0,36	-2,70%
	 Lengyelország	5,15%	€0,30	-3,23%
Romániába	 Ausztria	44,79%	€0,62	-3,13%
	 Cseh Köztársaság	38,53%	€0,58	7,41%
	 Franciaország	27,35%	€0,45	0,00%
	 Németország	51,60%	€0,49	6,52%
	 Olaszország	17,13%	€0,53	-1,85%
	 Hollandia	67,46%	€0,46	0,00%
	 Lengyelország	17,76%	€0,52	8,33%

Forrás: Upply, Transport Intelligence





TOP 5 kabotázs útvonal:

Állam	az ajánlatok %-os növekedése 2024vs2023	Median árak 2024	a medián ráták %-os növekedése 2024vs2023
Belgium	8,67%	€3,64	8,98%
Hollandia	3,71%	€3,05	20,08%
Egyesült Királyság	32,71%	€1,91	-11,16%
Olaszország	45,59%	€1,59	-1,85%
Németország	41,43%	€1,42	12,70%














Forrás: Ubblv. Transport Intelligence

A TOP 10 keresztkereskedelmi útvonal






Állam	az ajánlatok %-os növekedése 2024vs2023	Median árak 2024	a medián ráták %-os növekedése 2024vs2023
Hollandia ↔ Belgium	32,95%	€2,26	19,58%
Belgium ↔ Hollandia	53,89%	€2,04	16,57%
Németország ↔ Svájc	75,81%	€1,66	9,93%
Belgium ↔ Franciaország	24,78%	€1,61	8,78%
Németország ↔ Dánia	60,62%	€1,58	10,49%
Szlovákia ↔ Magyarország	89,68%	€1,58	29,51%
Olaszország ↔ Franciaország	29,31%	€1,43	1,42%
Cseh Köztársaság ↔ Ausztria	10,14%	€1,39	5,30%
Németország ↔ Franciaország	22,34%	€1,35	5,47%
Hollandia ↔ Németország	48,66%	€1,35	14,41%

Forrás: Ubblv. Transport Intelligence

TOP útvonalak a kétoldalú szállításban

	hova/honnan	az ajánlatok %-os növekedése 2024vs2023	Median árak 2024	a medián ráták %-os növekedése 2024vs2023
Csehországból	 Ausztria	10,14%	€1,39	5,30%
	 Franciaország	29,09%	€1,18	2,61%
	 Németország	22,07%	€1,25	7,76%
	 Magyarország	53,00%	€1,36	7,94%
	 Olaszország	12,56%	€1,13	6,60%
	 Lengyelország	24,86%	€0,88	6,02%
	 Szlovákia	48,14%	€1,24	2,48%
A Cseh Köztársaságba	 Belgium	42,04%	€1,06	19,10%
	 Franciaország	29,30%	€0,90	5,88%
	 Németország	37,13%	€1,10	7,84%
	 Olaszország	11,20%	€1,05	3,96%
	 Hollandia	31,46%	€1,14	17,53%
	 Lengyelország	37,84%	€1,22	7,96%
	 Szlovákia	42,65%	€1,08	3,85%










Forrás: Upplv. Transport Intelligence

	hova/honnan	az ajánlatok %-os növekedése 2024vs2023	Median árak 2024	a medián ráták %-os növekedése 2024vs2023
Szlovákiából	 Cseh Köztársaság	42,65%	€1,08	3,85%
	 Franciaország	38,69%	€1,06	-0,93%
	 Németország	35,18%	€1,14	5,56%
	 Magyarország	89,68%	€1,58	29,51%
	 Lengyelország	14,71%	€0,83	3,75%
Szlovákiába	 Cseh Köztársaság	48,14%	€1,24	2,48%
	 Németország	43,55%	€1,10	10,00%
	 Magyarország	55,45%	€1,11	5,71%
	 Olaszország	23,76%	€1,05	12,90%
	 Lengyelország	39,66%	€1,27	8,55%

Forrás: Ubbv. Transport Intelligence

	hova/honnan	az ajánlatok %-os növekedése 2024vs2023	Median árak 2024	a medián ráták %-os növekedése 2024vs2023
Magyar -országról	 Cseh Köztársaság	65,09%	€0,97	5,43%
	 Németország	79,80%	€1,05	8,25%
	 Lengyelország	19,72%	€0,66	4,76%
	 Szlovákia	55,45%	€1,11	5,71%
Magyar -országra	 Cseh Köztársaság	53,00%	€1,36	7,94%
	 Németország	73,58%	€1,15	6,48%
	 Olaszország	39,80%	€1,17	6,36%
	 Lengyelország	40,06%	€1,22	11,93%
	 Szlovákia	89,68%	€1,58	29,51%

Forrás: Ubbv. Transport Intelligence

Romániába	Az ajánlatok %-os növekedése 2024-ben 2023-hoz képest	Median árak 2024	a medián ráták %-os növekedése 2024vs2023
 Ausztria	60,67%	€1,26	0,00%
 Cseh Köztársaság	22,45%	€1,46	12,31%
 Franciaország	43,63%	€0,83	-10,75%
 Németország	23,81%	€1,09	9,00%
 Magyarország	61,03%	€1,61	20,15%
 Olaszország	27,40%	€1,07	5,94%
 Hollandia	15,39%	€0,98	11,36%
 Lengyelország	29,83%	€1,31	12,93%
 Szlovákia	47,77%	€1,08	-16,28%

Forrás: Ubbv. Transport Intelligence





TOP 5 kabotázs útvonal:

Állam	az ajánlatok %-os növekedése 2024vs2023	Median árak 2024	a medián ráták %-os növekedése 2024vs2023
Belgium	27,26%	€5,03	44,13%
Hollandia	-3,73%	€4,94	96,03%
Egyesült Királyság	54,92%	€1,50	-31,51%
Németország	31,39%	€1,48	17,46%
Franciaország	-12,38%	€1,39	13,93%










Forrás: Ubblv. Transport Intelligence

A TOP 10 keresztkereskedelmi útvonal

Államok	az ajánlatok %-os növekedése 2024vs2023	Median árak 2024	a medián ráták %-os növekedése 2024vs2023
Németország ↔ Svájc	37,23%	€2,07	13,11%
Hollandia ↔ Belgium	25,79%	€2,03	1,50%
Belgium ↔ Franciaország	5,38%	€1,79	6,55%
Németország ↔ Dánia	69,32%	€1,70	14,86%
Szlovákia ↔ Magyarország	34,36%	€1,65	9,27%
Cseh Köztársaság ↔ Ausztria	-2,27%	€1,62	12,50%
Németország ↔ Franciaország	20,12%	€1,62	10,96%
Olaszország ↔ Ausztria	2,23%	€1,59	12,77%
Hollandia ↔ Németország	40,70%	€1,49	19,20%
Németország ↔ Ausztria	41,16%	€1,45	15,08%

Forrás: Ubblv. Transport Intelligence

TOP útvonalak a kétoldalú szállításban

	hova/honnan	Az ajánlatok %-os növekedése 2024-ben 2023-hoz képest	Median árak 2024	a medián ráták %-os növekedése 2024vs2023
Csehországból	 Ausztria	-2,27%	€1,62	12,50%
	 Belgium	26,80%	€1,25	8,70%
	 Franciaország	20,17%	€1,48	8,03%
	 Németország	6,24%	€1,37	10,48%
	 Egyesült Királyság	40,40%	€2,01	15,52%
	 Magyarország	75,60%	€1,52	9,35%
	 Olaszország	43,91%	€1,16	4,50%
	 Litvánia	30,07%	€1,04	-0,95%
	 Hollandia	29,13%	€1,24	7,83%
	 Lengyelország	26,31%	€0,94	5,62%
	 Románia	29,14%	€1,52	4,83%
	 Szlovákia	70,18%	€1,29	6,61%
A Cseh Köztársaságba	 Ausztria	26,54%	€1,37	14,17%
	 Belgium	35,93%	€1,20	15,38%
	 Franciaország	70,55%	€1,02	12,09%
	 Németország	37,87%	€1,23	13,89%
	 Magyarország	18,92%	€0,98	2,08%
	 Olaszország	29,97%	€1,33	9,92%
	 Lettország	257,64%	€0,85	21,43%
	 Litvánia	173,62%	€0,92	31,43%
	 Hollandia	39,88%	€1,26	15,60%
	 Lengyelország	51,97%	€1,35	6,30%
	 Szlovákia	21,91%	€1,16	3,57%
	 Spanyolország	34,66%	€1,05	3,96%

	hova/honnan	Az ajánlatok %-os növekedése 2024-ben 2023-hoz képest	Median árak 2024	a medián ráták %-os növekedése 2024vs2023
Szlovákia -ból	Ausztria	-3,34%	€1,45	9,85%
	Cseh Köztársaság	21,91%	€1,16	3,57%
	Németország	-8,45%	€1,25	5,93%
	Magyarország	34,36%	€1,65	9,27%
	Olaszország	16,37%	€1,14	4,59%
	Lengyelország	1,10%	€0,88	2,33%
Szlovákia-ba	Cseh Köztársaság	70,18%	€1,29	6,61%
	Franciaország	57,27%	€1,11	15,63%
	Németország	45,60%	€1,22	14,02%
	Magyarország	65,62%	€1,15	6,48%
	Olaszország	26,26%	€1,30	11,11%
	Litvánia	207,85%	€0,98	28,95%
	Hollandia	37,86%	€1,22	12,96%
	Lengyelország	59,06%	€1,38	6,98%

	hova/honnan	Az ajánlatok %-os növekedése 2024-ben 2023-hoz képest	Median árak 2024	a medián ráták %-os növekedése 2024vs2023
Magyarországról	Cseh Köztársaság	18,92%	€0,98	2,08%
	Németország	17,47%	€1,17	6,36%
	Olaszország	-17,03%	€1,09	6,86%
	Lengyelország	21,30%	€0,74	2,78%
	Románia	27,88%	€1,48	-0,67%
	Szlovákia	65,62%	€1,15	6,48%
Magyarországra	Cseh Köztársaság	75,60%	€1,52	9,35%
	Franciaország	70,86%	€1,21	14,15%
	Németország	70,25%	€1,40	12,00%
	Olaszország	21,20%	€1,30	6,56%
	Litvánia	276,43%	€1,04	22,35%
	Hollandia	49,59%	€1,34	12,61%
	Lengyelország	60,64%	€1,43	10,85%
	Szlovákia	34,36%	€1,65	9,27%

	hova/honnan	Az ajánlatok %-os növekedése 2024-ben 2023-hoz képest	Median árak 2024	a medián ráták %-os növekedése 2024vs2023
Romániából	Bulgária	13,65%	€1,25	-17,22%
	Cseh Köztársaság	35,40%	€0,66	-10,81%
	Németország	19,04%	€0,99	-8,33%
	Magyarország	-4,57%	€0,71	9,23%
	Olaszország	-40,28%	€0,91	2,25%
	Litvánia	-32,32%	€0,79	-5,95%
	Lengyelország	-13,06%	€0,56	-3,45%
	Szlovákia	-20,02%	€0,69	0,00%
Romániába	Ausztria	44,65%	€1,40	-0,71%
	Belgium	59,42%	€1,31	9,17%
	Bulgária	-12,71%	€1,57	21,71%
	Cseh Köztársaság	29,14%	€1,52	4,83%
	Észtország	37,23%	€1,12	14,29%
	Finnország	17,43%	€1,46	24,79%
	Franciaország	37,93%	€1,32	17,86%
	Németország	22,73%	€1,50	17,19%
	Görögország	-10,07%	€1,62	19,12%
	Magyarország	27,88%	€1,48	-0,67%
	Olaszország	0,57%	€1,39	3,73%
	Lettország	50,08%	€1,33	29,13%
	Litvánia	71,23%	€1,40	20,69%
	Hollandia	55,93%	€1,40	15,70%
	Lengyelország	37,90%	€1,55	13,14%
	Szlovákia	50,43%	€1,60	2,56%
	Spanyolország	41,21%	€1,23	16,04%

Loads2GO - mindig kéznél lévő rakományok

Szerezzen kényelmet, időt és gyorsaságot a szállítmányozási válaszadásban!



bekapcsolhatja az értesítéseket az új ajánlatokról



megtalálhatja a tartózkodási helyének és flottájának megfelelő rakományokat



tárgyalhat az árakról

ALKALMAZÁS
LETÖLTÉSE



üzleteket köthet

2022

törvény

zöld megbízás

jövendelműködés

Az EU gazdasága

üzemanyagok

teherautó értékesítés

E-CMR

PIAC



Az ESG-jelentés és a zöld megállapodás a fuvarozásban

A nulla szén-dioxid-kibocsátásra való törekvésnek van értelme, de az elfogadott célok eléréséhez szükséges idő és a megvalósítás módja továbbra is vitatható.

A közúti szállítási ágazat jelenleg dinamikus változások közepette van, amelyeket az Európai Unió környezetvédelmi követelményeire való alkalmazkodás szükségessége vált ki. Az EU éghajlat-politikájának egyik pillére, a Zöld Megállapodás ambiciózus célokat tűz ki az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére és a fenntarthatóbb üzleti gyakorlatok bevezetésére. A szállítási vállalatok számára ez nemcsak azt jelenti, hogy új technológiákba kell befektetniük, hanem a működési modellek teljes átalakítását is.

Az átalakulás pénzbe kerül

Az egyik legnagyobb kihívás e tekintetben az új technológiákba történő beruházások költsége. A kibocsátás csökkentésére vonatkozó követelmények, mint például az elektromos járművek bevezetése vagy az alternatív üzemanyagok (LNG, biogáz, HVO 100) használata, magas pénzügyi ráfordításokkal járnak. Az elektromos járművek beszerzési költségei, valamint alacsony hatótávolságuk és a megfelelő töltőinfrastruktúra hiánya sok vállalat, különösen a kis- és középvállalkozások számára akadályokat jelentenek.

Annak ellenére, hogy Európa számos régiójában számos nyilatkozatot tettek az infrastrukturális beruházásokról, a töltőhálózat, az alternatív üzemanyag-töltő állomások vagy az intermodális vasút fejlesztéséről, a fejlődés továbbra is elmarad. A vállalatoknak gyakran saját maguknak kell megoldásokat keresniük, ami tovább növeli a működésük költségeit. További problémát jelentenek az uniós országok közötti különbségek az éghajlat-politikai megközelítésükben, valamint a jogszabályok és következképpen a pénzügyi támogatás végrehajtásának időzítésében. Az ilyen magas költségekkel járó különbségek befolyásolják az ellátási láncban részt vevők versenyképességét.

Az ESG-jelentések bevezetése jó irányba tett lépésnek tűnik, mivel lehetőséget nyújt a vállalatok korábbi magatartásának felülvizsgálatára a környezeti, társadalmi és irányítási hatások tekintetében. Az egységes adatszolgáltatási sablonok hiánya azonban továbbra is problémát jelent. Ennek eredményeképpen minden vállalat saját jelentéstételi módszert alkalmazhat, ami zavart, az adatok összehasonlításának nehézségeit és a kulcsfontosságú információk hiányos

vagy következetlen jelentésének kockázatát eredményezi.

A jelentéstételnek van értelme

Kétségtelen, hogy a nem pénzügyi beszámolásra vonatkozó jogszabályi kötelezettség nem fog egyszerre minden vállalatra kiterjedni, mindazonáltal azok, akiket ez a kötelezettség érint, elvárják üzleti partnereiktől, hogy részt vegyenek a folyamatban, és így a beszámolás egyes elemei más együttműködő szervezetekre is kiterjednek majd. Az ESG első szakasza sok kérdőjellel születik, amihez időre van szükség a szabványok egységesítéséhez és kiigazításához.

Az éghajlat-politika megértésének másik fő problémája a tudatosság alacsony szintje és a megfelelő oktatás hiánya. Az éghajlat-politikát, bár ambiciózus, nem mindig kommunikálják megfelelően, ami a változásokkal szembeni ellenálláshoz és a célok félreértéséhez vezet. Az ESG jelentés - a kezdeti zavar és a túlzott bürokrácia vádja ellenére - fontos szerepet játszhat az éghajlati tudatosság növelésében. A környezeti hatások pontos nyomon követésének és jelentésének megkövetelése lehetővé teszi a vállalatok számára, hogy jobban megértsék saját cselekedeteiket, valamint azok következményeit. Hosszú távon hozzájárulhat az üzleti tevékenységhez való hozzáállás megváltozásához és a fenntarthatósági elvek jobb végrehajtásához.

Vállalatunk a fuvarozási piac tudatos szereplőjeként aktívan a fenntartható fejlődés irányába fejlődik. E stratégia egyik kulcseleme az intermodális szállítás fejlesztése. Ez a fuvarozási forma kiváló megoldás a környezetre és a társadalomra gyakorolt negatív hatások csökkentésére, különösen akkor, ha alacsony és nulla kibocsátású járművekkel egészítik ki az

ügynevezett első és utolsó mérföldön történő szállítást, ami hazánkban is folyamatban van. Az intermodális szállítás azonban előnyei ellenére is sokkal összetettebb, mint a hagyományos közúti szállítás.

Az intermodális szállításhoz infrastruktúra szükséges

E megoldás összetettsége abból adódik, hogy nagyobb számú szállítóegységet, például teherautókat, vonatokat és átrakó terminálokat kell bevonni. Egy ilyen struktúra lényegesen több beruházást igényel, mind az infrastruktúra



Ez az Európai Bizottság által 2030-ra.

Kitűzött üvegházhatású gázok csökkentésének százalékos mértéke, amely az első olyan éghajlati cél, amelyet a Fit for 55 csomag részeként hajtanak végre. 2035-re a belső égésű járművek eltűnnek a piacról, és helyüket elsősorban elektromos teherautók veszik át. Az EU gazdasága a tervek szerint 2050-re éri el a nulla kibocsátást.

- a terminálok és a vasúti összeköttetések fejlesztése -, mind a teljes logisztikai folyamat megszervezése tekintetében. Az intermodális szállítás hatékony működéséhez elengedhetetlen a megfelelő vasúti infrastruktúra és az átrakóterminálok megléte a kulcsfontosságú helyeken, ami sok régióban továbbra is kihívást jelent. Az ilyen típusú projektek sikeréhez számos szereplő - vállalatok és közigazgatások - bevonása, valamint megfelelő pénzügyi támogatás elengedhetetlen.

A számos kihívás és a meglévő akadályok ellenére a fuvarozói ágazat fenntarthatóság felé történő fejlődése lehetőségeket is rejt magában. Azok a vállalatok, amelyek működésüket a környezetvédelmi követelményekhez igazítják, versenyelőnyre tehetnek azért, hogy olyan ügyfeleket vonzanak, akik egyre inkább az ESG-elvek alapján választanak majd üzleti partnert. Az infrastruktúra fejlesztése és a zöld technológiákba történő beruházások növelése idővel hozzájárulhat a költségek csökkentéséhez és a működési hatékonyság növeléséhez.

Mi a helyzet a hibrid megoldásokkal?

A jövőnk a fuvarozásban egy elkerülhetetlen átalakulás. A folyamat végrehajtása komoly pénzügyi és szervezési kihívásokkal jár,

ezért kulcsfontosságú a megfelelő tervezés, a különböző szereplők közötti együttműködés és a pénzügyi támogatás biztosítása helyi, nemzeti és uniós szinten. Ebben a folyamatban nem kevésbé fontos a megfelelő kommunikáció és oktatás - mind a vállalkozások, mind a munkavállalók számára -, hogy jobban megértsék az éghajlat-politika céljait és azok elérésének módját.

Érdeemes azonban megjegyezni, hogy nem minden, a nulla szén-dioxid-kibocsátás elérése érdekében követett irányvonal tűnik egyértelműen helyesnek. Az e célok eléréséhez szükséges idő és a végrehajtás módja továbbra is vitatható. Ezért kulcsfontosságú a különböző technológiákat és módszereket kombináló hibrid megoldásokon alapuló megközelítés, amely lehetővé teszi a tevékenységek hatékony alkalmazkodását a változó valósághoz. A változás gyakorlati megközelítése, amely a környezetbarát megoldások fokozatos bevezetését és az azokhoz való rugalmas alkalmazkodást foglalja magában, nemcsak a megfelelés, hanem egy hatékonyabb és versenyképesebb fuvarozási ágazat kiépítését is lehetővé teszi, amely megfelel mind az ügyfelek, mind a környezet igényeinek. ■





A remény, hogy ez már a mélypont, talán halvány lehet

Az európai nagy gazdaságok - Németország és Franciaország - ipari termelése még mindig alacsony szinten van. A fuvarozók 2025 második felében jelentős fellendülésben reménykednek.

A közúti áru fuvarozási ágazat jelenleg nehéz időket él át. Ennek a helyzetnek két oka van: a költségek 2022-től folytatódó galoppálása és az Európai Unió gazdaságának általános összeomlása. A szállítási és logisztikai ágazat számára nem a GDP, hanem a feldolgozóipari index szintje a meghatározó.

Ez utóbbi ugyanis az előállított áruk és szolgáltatások értékének összege, és csak árut lehet szállítani, így a szállítási, szállítmányozási és logisztikai (TSL) ágazat prosperitását a feldolgozóipar helyzete határozza meg. És itt az Európai Unióban a dolgok nagyon rosszul állnak, és már régóta rosszul állnak. Ráadásul nagyon kevés jel utal arra, hogy esetleg javulás következik be.

Ez nem konjunkturális, hanem strukturális válság

A helyzet az európai gazdaság két "mozdonyában", Németországban és Franciaországban a legrosszabb. A világgazdaságot figyelő S&P Global ügynökség szerint a német feldolgozóipari index 2022 közepe óta folyamatosan - hónapról hónapra - csökken (ez a leghosszabb ilyen sorozat a felmérés kezdete óta). Ez egybeesik az olcsó gáz és olaj orosz csepegtetésének

"elvágásával". Enélkül a Rajna folyó gazdasága nem versenyképes az Egyesült Államokkal, Kínával és a világ számos más területével szemben. Donald Tusk maga mondta közvetlenül az amerikai választások után, amelyeket... a névadója nyert meg, hogy az Európai Unió nem tud gazdaságilag versenyezni Amerikával, ha nálunk 2,5-szer drágább az áram, mint a tengerentúlon.

Az összesített PMI (amely több ezer ipari és szolgáltató vállalat beszerzési vezetőinek véleményét méri a vállalkozásuk jövőjéről), az úgynevezett "optimizmusindex" szeptemberben 47,2 ponton állt az euróövezetben, ami továbbra is a gazdaságban uralkodó hangulat erőteljes csökkenését jelzi. Az 50 pont alatti PMI-szint pesszimizmust jelez, míg az 50 pont feletti érték optimizmust jelent a jövővel kapcsolatban. A 47,2 pont negatív gazdasági hangulatot jelez. Ez a második legrosszabb érték 2020 vége óta. (a világjárvány közepén!).

Ez a legrosszabb 2024 augusztusában volt (46,7 pont). A legrosszabb éppen Németországban és Franciaországban van. A Szajna túlsó partján az iparban és a kereskedelemben egyaránt rossz a hangulat, az előbbiben folyamatosak az elbocsátások. Európa harmadik gazdasága, az Egyesült

Királyság, bár szintén negatív pályán van, itt már van fény az alagút végén - nem csak az S&P Global elemzői sokkal rosszabb értékeket vártak, mint amilyenek ténylegesen bekövetkeztek.

A brit GDP 2024 első negyedében negyedéves szinten 0,6 százalékkal, éves szinten 0,9 százalékkal nőtt, míg átlagosan 0,4 százalékos növekedést vártak. Ez azt jelenti, hogy az Egyesült Királyság kilábalta a technikai recesszióból.

Francia politikai benuátság

És mi a helyzet Franciaországban? Az S&P Global elemzése kiemelte, hogy az ország gazdasága 2020 novembere óta a leggyorsabb ütemben csökken. Franciaország feldolgozóipara továbbra is "sárban ragadt", ahogy a gazdasági elemzők képletesen jellemezték, mivel a Loire folyó felett a tizenhatodik egymást követő hónapban csökkent a termelés (ez ismét a leghosszabb ilyen sorozat az S&P felméréseinek kezdete óta). A gyenge keresletet jelezte az új megrendelések erőteljes és gyorsuló csökkenése is.

Az ideai választások után Franciaország gyakorlatilag megbénult az Emmanuel Macron elnök centrista pártja és a baloldali pártok, egészen a kommunistákig, alkotta egzotikus kormány döntéshozatalával, csak (vagy mások szerint csak annyiban), hogy Marine Le Pen Nemzeti Egységét távol tartsa a hatalomtól. Ez a helyzet rossz fényt vethet a kormány gazdasági döntéseire, amely gyakorlatilag megbénult.

Várva a "remény vonatára"

Az utóbbi időben azonban alig látható jelek utalnak arra, hogy a német gazdaságban a jövőben megfordulhat a katasztrofális tendencia. - Az előzetes jelek arra utalnak, hogy a mélypontot elértük. A német feldolgozóipari PMI-index (HCOB) ugyan továbbra is a termelés

gyors csökkenését jelzi, de látjuk a remény halvány jeleit, hogy az ágazat kezd magához térni - kommentálja a hamburgi kereskedelmi bank vezető közgazdásza, Cyrus de la Rubia.

Először is - hónapról hónapra javulás tapasztalható, másodszor - az adatok jobbak a közgazdászok várakozásainál. A várakozások szerint a PMI-index 47,1 pontra csökken. Az előrejelzésekhez képest az adatok javára a különbség csak csekély, de mindig van egy kis optimizmus. - Az euróövezet HCOB összetett PMI-indexe enyhén emelkedett. Azonban még nem ugorhatunk fel a "reményvonatra". A felelősséget az úgynevezett új üzletekre hárítják, amelyek jelentősen visszaesnek, különösen Németországban és Franciaországban. A be nem teljesített megrendelések száma tovább csökkent, az üzleti várakozások pedig a hosszú távú átlag alá estek - áll az S&P Global jelentésében.

2024 utolsó hónapjaiban a német PMI ismét egyértelműen csökkenő tendenciát mutatott, 43 pontra esett vissza. A helyzetet tovább rontja, hogy az európai gyártók, köztük a németek is, továbbra is csökkentik a beszerzési tevékenységet és megszabadulnak a raktárkészletektől. Ami azt jelenti, hogy nem számítanak a kereslet gyors növekedésére. ■

43,0 pont

Ez a német feldolgozóipar decemberi PMI-je. (HCOB Germany Manufacturing PMI). A PMI-index a feldolgozóipar ötszáz vezetőjének névtelen visszajelzésén alapul a megrendelésekkel, eladásokkal, beszerzésekkel stb. kapcsolatban. Az 50 pont alatti index gazdasági lassulást jelez. Az EU nemzetközi fuvarozása szempontjából ez nem jó hír, mivel ez azt jelenti, hogy a német ipar beszállítóinak egyre kevesebb terméket kell szállítaniuk.



Klaus Wohlrabe

a müncheni Ifo gazdaságkutató
intézet makroökonómiai központjának
igazgatóhelyettesével

Németország bizonytalanságban

Melyek a legnagyobb kihívások, amelyekkel jelenleg a német gazdaságnak szembe kell néznie?

- Öt fő problémát érdemes kiemelni:
- a túl kevés vállalati beruházás,
- a nagyfokú gazdaságpolitikai bizonytalanság,
- a fogyasztói óvatosság,
- a nemzetközi versenyképesség csökkenése - különösen Kínával szemben
- és a gazdasági gyengeséget kísérő strukturális változások.

Mely ágazatok teljesítenek a legjobban és a legrosszabbul, és ez hogyan érvényesül a szállítási piacon?

- Az ipari ágazatban jelenleg nincs olyan ipar, amely jól teljesítene. A legtöbb vállalat rosszul ítéli meg a helyzetét, és szkeptikusan tekint a következő hónapokra. Ez nem jó hír a szállítás és logisztika területének, amely szorosan kapcsolódik az ipari ágazathoz.

Tervez-e a német kormány olyan megoldásokat, amelyek javíthatnak a helyzeten?

- Nem. A gazdaságpolitika azért van felfüggesztve, mert a kormánynak már nincs többsége a parlamentben. A választásokra 2025 februárjában kerül sor. Nem feltételezem, hogy addig bármilyen valódi intézkedés fog történni. Most tehát bizonytalanság van, és várjuk az új kormány javaslatait.

Mit jósol 2025-re?

- Két változó miatt nagyon nehéz bármit is előre jelezni. Először is, nem tudjuk, hogy Trump elnök mit fog tenni - mind az általános nemzetközi stratégia, mind a kereskedelempolitika tekintetében, ami nagyon fontos a német gazdaság számára. Másodsor, nem tudjuk, hogy milyen lesz az új német kormány, és milyen gazdaságpolitikát fog végrehajtani. Jelenleg azt prognosztizáljuk, hogy a német GDP növekedése 2024-ben enyhén negatív, -0,1 százalékos lesz. A 2025-ös évben csak csekély javulást várunk. A növekedési ráták +0,3 vagy +0,4 körül lesznek, de ezek nagyon bizonytalan becslések.

Interjúalany: Jakub Szałek ■

A szállítási és logisztikai ágazatban uralkodó hangulat Németországban 2024

Ipari egyensúlyi index

	Várakozások a következő 6 hónapra vonatkozó üzleti fejlődéssel kapcsolatban	Az üzleti helyzet értékelése	Üzleti klíma
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

Forrás: Ifo Intézet München, Németország



A motorüzemanyag-piac kilátásai. Néhány óvatos gondolat

A kiskereskedelmi piacon a gázolaj ára jövőre várhatóan alacsonyabb lesz, mint most. A HVO bioüzemanyag jelentősége egyre nő.

Az elmúlt hónapok eseményei nem teszik lehetővé a nyugodt alvást. Ez az európai politikai és gazdasági helyzetre egyaránt vonatkozik. E szöveg írásakor az ukrajnai és közel-keleti konfliktusok további alakulása még nem ismert. Egyre több szó esik gazdasági válságról és nehézségekről nemcsak a mi világrészünkön, hanem Kínában is. Az üzemanyagok - az áraik és a keresletük - a piacok állapotának legérzékenyebb szeizmográfjai. Az üzemanyagpiac helyzete nem teljesen egyértelmű, és az előrejelzésekben számos bizonytalansági tényező jelenik meg.

Kína nem indult el

A gázolaj ára az olajpiaci helyzetből adódik. A 2025-ös év tekintetében viszont a nyersolaj számos olyan eseménnyel és jelenséggel szembesül, amelyek alacsonyabb árakat valószínűsítenek. Ezek közé tartozik Donald Trump elnöksége, amely elősegítheti a nagy amerikai exportot, az OPEC termelési korlátozásával kapcsolatos változások vagy az európai gazdasági lassulás veszélye.

Szintén állandóan szem előtt van a kínai gazdaságból származó kereslet gyengülése. Ez az ország már a világjárvány óta sem tudta megvalósítani a várt nyersolajimportot, és a vártnál gyengébb volt a kőolaj felhasználása. A kínai hatóságok állami programokon keresztül próbálnak lépéseket tenni a kereslet ösztönzésére, de egyelőre ezek hatékonysága mérsékelt. Ez a helyzet azt sugallja, hogy 2025-ben a tavalyi évhez képest lefelé nézhetünk.

A Reuters nemrégiben végzett elemzői felmérése szerint a Brent nyersolaj átlagára jövőre 74,53 dollár lesz hordónként. A szakértők már a hetedik egymást követő hónapban csökkentették árprognózisukat. A gyengébb globális keresletnövekedés és a megfelelő kínálat ellensúlyozni fogja az OPEC+ kitermelési korlátozások enyhítésének esetleges késedelmének hatásait. Ezek a feltételek ugyanilyen irányú változásokat sugallhatnak a kész üzemanyagok - köztük a gázolaj - esetében is.

A HVO egyre fontosabb a szállításban

Az Egyesült Államok Energiainformációs Hivatala (EIA) október 8-án közzétett legújabb, rövid távú energetikai kilátásokról szóló jelentésében csökkentette a megújuló gázolaj 2025-re vonatkozó előrejelzését. Az EIA most azt prognosztizálja, hogy a megújuló dízeltermelés 2024-ben átlagosan 210 000 hordó/nap, 2025-ben pedig 230 000 hordó/nap lesz, szemben a múlt havi 240 000 hordó/nap előrejelzéssel. A megújuló forrásokból származó dízeltermelés 2023-ban átlagosan napi 170 000 hordó volt.

Az európai piacon érdemes megnézni a németországi helyzetet. 2024 május végén Németország engedélyezte a HVO korlátlan értékesítését a benzinkutakon, és a hamburgi Holborn-finomítóban bejelentették az első nagy beruházást a hazai önálló HVO-gyártásba. Az Argus German Fuels Hagen Reiners elemzése

szerint: Németország évente mintegy 33 millió tonna dízelüzemanyagot fogyaszt, míg a globális HVO-termelés 2024-re várhatóan eléri a 22 millió tonnát. Mivel a termelés nagy részét Észak-Amerikában adják hozzá, a HVO általános elérhetősége is korlátozó tényező lehet Németországban a dízelről a HVO-ra való tömeges átállásban.

A német forgalmazók a HVO 100 németországi értékesítését 50-60 000 tonnára becsülik 2023-ban. - jelentősen kevesebb a németországi gázolajfogyasztáshoz képest - de az importőrök idén jelentősen növekvő arányokat látnak. Itt sok múlik majd az ilyen megoldások népszerűsítésén, valamint a tiszta szállításra vonatkozó európai követelmények szigorításán. Ebben az összefüggésben a HVO jelentősége nagy lesz, mivel a hagyományos dízelmotorokban is felhasználható. ■



33 millió tonna gázolaj

Ennyit fogyaszt Németország évente, míg a globális HVO-termelés 2024-re várhatóan eléri a 22 millió tonnát. Mivel a termelés nagy részét Észak-Amerikában adják hozzá, a HVO általános elérhetősége is korlátozó tényező lehet Németországban a dízelről a HVO-ra való tömeges átállásban.



Költségek. A vállalkozók terhe vagy az innováció fellendítése?

A fuvarozó cégek fenntartási költségei 2025-ben emelkedni fognak. Ez senkit sem lep meg különösebben. A probléma az, hogy ezzel párhuzamosan emelkednek-e a fuvardíjak.

A munkaerőköltségek, az üzemanyag, az útdíjak, a flottafejlesztés és a járművek értékcsökkenése - ezzel kell szembenéznük az európai fuvarozóknak 2025-ben a szakértők szerint. Mit lehet tenni e kedvezőtlen számla kiegyensúlyozására?

- A fuvarozók és logisztikai szolgáltatók költségeit a következő évben számos makrogazdasági és iparági tényező fogja meghatározni. 2024-ben érzékelhető az üzemanyagárak emelkedésének tendenciája, amely 2025-ben is folytatódhat, bár az emelkedés dinamikája a globális geopolitikai helyzettől és az éghajlat-politikától függ. Emellett a CO₂-csökkentés és a fenntartható logisztika fejlesztése egyre nagyobb hangsúlyt kap, ami a zöldebb járművekbe és technológiákba való beruházásokat fogja kikényszeríteni, ami szintén növelni fogja az üzemeltetési költségeket - figyelmeztet Dr. Grzegorz Wieczorek, a wroclawi WSB Merito Egyetem munkatársa.

A munkaerőköltségek emelkednek és tovább fognak emelkedni. - A számos országban bevezetésre kerülő minimálbér-szabályozások, valamint a szállítási ágazatban a munkaerőpiaci verseny fokozódása felfelé irányuló nyomást gyakorolhat a járművezetők és a raktári dolgozók fizetésére. Nem szabad megfeledkezni az egyre növekvő biztosítási és útdíj-költségekről sem, amelyek az Európai Unió számos régiójában rendszeresen emelkednek - teszi hozzá, a fuvarozóktól, köztük a ZMPD-vel kapcsolatban álló fuvarozóktól gyűjtött információkra hivatkozva.

A becslések nem a legvidámabbak. A belga L'Institut Transport Routier & Logistique Belgique szerint a közúti szállítási költségek növekedése a következő évben 3,8 és közel 5 százalék között lesz. Hasonló számításokat mutatott be a Panteia, egy holland tanácsadó cég. A holland közúti szállítási ágazatban (az üzemanyaggal kapcsolatos költségek nélkül) 3,6 és 5 százalék közötti költségnövekedésre számít.

Költséges tankolás

Az üzemanyagköltség azonban az egyik legfontosabb. Ez a szállítási vállalatok teljes működési költségének mintegy 45 százalékát teszi ki. Ez teszi olyan fontossá a fuvarozók számára az üzemanyagárak emelkedéséről szóló információkat. Eközben e tekintetben nehéz jó híreket kapni.

Az amerikai Energiainformációs Hivatal előrejelzése szerint a Brent típusú nyersolaj hordónkénti átlagára 2025 első felében 8 százalékkal emelkedik az előző évhez képest. Ez nagyon fontos hír az európai fogyasztók számára. Végül is az Egyesült Államok az

3,8-5%

A belga L'Institut Transport Routier & Logistique Belgique és a holland Panteia tanácsadó cég jövőre ennyi költségnövekedést jósol. Ez többek között a megnövekedett bérköltségekből, útdíjakból, üzemanyagköltségekből, magasabb biztosítási díjakból és lízingdíjakból áll majd. A közép- és kelet-európai országok fuvarozói úgy vélik, hogy a tényleges növekedés magasabb lesz, akár 10%-os is lehet. A járművezetők bérköltségei egyre nagyobb kiadást jelentenek a vállalkozások számára: az e csoportra vonatkozó bérkövetelmények folyamatosan emelkednek, és a teherautósofőrökből az egész EU-ban hiány van.

Európai Unió által importált üzemanyag egyik fő termelője. 2023-ban a piac 14,25 százalékát teszik ki, de az Oroszországgal szembeni szankciók miatt részesedésük növekszik. Legutóbb 2021-ben. Az Egyesült Államok alig több mint 8 százalékot tett ki.

Eközben az EU-ban a közúti szállítás - a nulla károsanyag-kibocsátás felé való törekvés ellenére - még mindig elsősorban a dízelüzemanyagra támaszkodik. 95.az európai flotta 3 százaléka dízelüzemű autó az ACEA adatai szerint (2024 háromnegyed év után). Hogy mennyivel fognak emelkedni az üzemanyagárak, azt több okból is nehéz megbecsülni. Először is azért, mert ezek a makrogazdasági tényezőkön kívül többek között a finomítás, a szállítás, az elosztás eltérő költségeitől is függnnek az egyes országokban, de az adók összegétől is.

Ez jól látható az energiatermékekre kivetett jövedéki adókban. Annak ellenére, hogy az uniós rendeletek meghatározzák az adómértékek minimális felső határát (0,33 euró/liter), "az uniós országok szabadon, saját nemzeti szükségleteiknek megfelelően állapíthatják meg a jövedéki adókulcsokat e minimum felett" - jegyzi meg a Nemzetközi Közúti Szállítási Unió (IRU). Jelenleg Olaszországban a legmagasabb az adómérték - literenként 0,62 euró. Ez Lengyelországban 0,36 euró/liter, míg az uniós átlag 0,44 euró/liter.

Függetlenül attól, hogy a fuvarozók melyik országban tankolnak 2025-ben, kétségtelen, hogy az üzemanyagárak emelkedése vár rájuk. Az Upply, a Transport Intelligence és az IRU már november elején közös jelentésben jelezte, hogy "az üzemanyagárak októberben ismét emelkedni kezdtek a közel-keleti konfliktus miatt, ami növeli az olajellátási zavarok és az olajárak további emelkedésének kockázatát".

Vincent Erard, az IRU stratégiai és fejlesztési főigazgatója arra figyelmeztet, hogy az üzemanyagárak, amelyek már ma is ingadoznak, várhatóan tovább fognak emelkedni az ETS2 bevezetésével.

[Az üzemanyagpiac elemzését Dr. Jakub Bogucki, az e-petrol platform üzemanyagpiaci elemzője is bemutatja. Ez némileg eltér az ebben a cikkben bemutatottól. Bogucki szerint nem fenyeget bennünket drasztikus emelkedés veszélye, bár természetesen ezek még mindig csak előrejelzések, mivel a geopolitikai helyzet instabil a világban. Lásd a cikket: , "Az üzemanyagpiac kilátásai. Egy maréknyi óvatos gondolat"].

Utak és munkavállalók

A fuvarozók az európai útdíjak meredek emelkedésével is szembesülnek. Ez a CO2-alapú úthasználati díj bevezetésének következménye,

ami egy uniós irányelv közvetlen következménye. Németország 2023 decemberében változtatásokat vezetett be az autópályadíjakra vonatkozóan, ami az autópályadíjak akár 83%-os növekedését eredményezi. 2024-ben. - Ausztria (7 százalékos növekedés), a Cseh Köztársaság (+13 százalék) és Magyarország (+40 százalék) a Trans.info szerint. Dániában például 2025-ben kerül sor a fent említett díj bevezetésére, ami várhatóan nem elhanyagolható, 682 százalékos növekedést jelent majd. - az IRU adatai szerint.

Ez még nem minden. Egyes országok további emelésekért is küzdenek. Példa erre Magyarország, amely 2025 januárjától kiigazítást vezet be a tehergépjárművek útdíjára (egy kormányrendelet az elektronikus útdíj infrastruktúradíj-összetevőjét az inflációhoz köti, ami akár 3,4 százalékos növekedést is eredményezhet). Ausztria is útdíjemelést kíván bevezetni minden tehergépkocsira, még az



EURO 6-os osztályba tartozó tehergépkocsikra is. A tervek szerint a növekedés akár 12,5 százalékos is lehet. A Cseh Köztársaság például szintén áremelést jelentett be - az autópályadíj CO2-komponense 5 százalékra emelkedik.

A fuvarozóknak a személyzeti költségek növekedésére is számítaniuk kell. Az egyik legnagyobb, egész Európát kiszolgáló logisztikai szolgáltató becslése szerint a TSL személyi költségeinek növekedése eléri a 10 százalékot. - A vállalkozók számára teher a gyorsan emelkedő minimálbér - emlékeztet Dr. Grzegorz Wieczorek. Ezt mutatja a lengyel kormány azon döntése, hogy a minimálbért 2025-től bruttó 4666 PLN-re emeli (az ideai 4300 PLN-ről). A kollektív szerződésen alapuló bérköltség-emelésre többek között Hollandiában is sor kerül, ahol az emelés 2025 januárjától eléri a 4 százalékot.

Kihívás vagy lehetőség?

A szakértők nem kételkednek abban, hogy a fuvarozóknak és a logisztikai szolgáltatóknak fel kell készülniük a 2025-ben emelkedő költségek kihívásaira, de hozzátesszik, hogy ezeket "ugyanakkor az innováció és a folyamatok optimalizálásának ösztönzőjeként kell kezelni."

- Dr. Grzegorz Wieczorek szerint az ezen a területen tett előrelépések versenyelőnyt jelenthetnek a dinamikusan változó piaci környezetben. - A folyamatok digitalizálása, a raktárak automatizálása vagy a modern flottakezelő rendszerek bevezetése részben ellensúlyozhatja a működési költségek növekedését. Szintén kulcsfontosságúak lesznek a hatékony útvonaltervezési stratégiák és az ügynevezett együttműködő szállításban való együttműködés, amely lehetővé teszi az erőforrások jobb kihasználását. ■





Agata Horzela

A GS1 TSL / T&L szabványokért felelős menedzsere,
a GS1 képviselője az Európai Bizottság Digitális
Szállítási és Logisztikai Fórumán

A digitális fuvarokmányok jövője

Jelenleg az Európában használt fuvarokmányok mintegy 99%-a még mindig papíralapú. Az EU teljes digitalizálását 2027-re tervezik.

A 2024-es év, pontosabban 2024. augusztus 21. áttörést jelentett volna az elektronikus fuvarlevél (e-CMR) európai szintű használatának lehetősége szempontjából. Mindez az elektronikus áru fuvarozási információkról szóló uniós eFTI-rendelet - Elektronikus áru fuvarozási információk - hatálybalépésének köszönhető. Az új technológia teljes körű bevezetésére azonban még várunk kell.

Ennek oka, hogy a gyakorlatban 2024. augusztus 21-től kezdődően a tagállamoknak tevékenységeket kell végezniük a nemzeti szabályozások és rendszerek kiigazítása érdekében a fuvarlevelek és a rendelet hatálya alá tartozó egyéb fuvarokmányok elektronikus változatának végrehajtása és ellenőrzése érdekében. Csak majdnem 3 évvel később, azaz 2027-ben (az Európai Bizottság jelenleg 2027 első negyedévével jelzi) az egyes uniós országok képviselőinek készen kell állniuk az elektronikus áru fuvarozási információk fogadására. Várhatóan ekkor kerül sor az elektronikus fuvarokmányok teljes körű elfogadására Európa-szerte.

Hiányoznak a szabályozások

Az eFTI-rendelethez kapcsolódó felhatalmazáson alapuló jogi aktusok és végrehajtási aktusok közzétételének határidejét

is elhalasztották. A Bizottság eddig 2 jogi aktust tett közzé, amelyek elérhetők a honlapján. Az egyik az úgynevezett végrehajtási jogi aktus, amelynek célja, hogy egységes eljárásokat, szabályokat és műszaki előírásokat határozzon meg, amelyeket az uniós országok illetékes hatóságainak követniük kell az áru fuvarozási információknak az eFTI platformokon keresztül történő eléréséhez. A másik egy úgynevezett felhatalmazáson alapuló jogi aktus, amely az automatikus információcseréhez egységes eFTI-adatkészletet hoz létre.

Két további jogi aktust azonban nem lehetett kihirdetni: egy végrehajtási jogi aktust - az eFTI platformokra és megoldásszolgáltatókra vonatkozó előírásokkal kapcsolatban, valamint egy felhatalmazáson alapuló jogi aktust - az eFTI platformok és megoldásszolgáltatók tanúsítására vonatkozó szabályok megállapításáról. Ezek közzétételét 2025 közepére halasztották.

Az áru fuvarozási adatok továbbításának célmodellje tanúsított platformokon, az úgynevezett eFTI platformokon működik, amelyek várhatóan garantálják az adatok tárolásának biztonságát és rendelkezésre állását. Egyszerűen fogalmazva, ha egy vállalat e-CMR-t akar használni, akkor egy

külső, tanúsított rendszert kell használnia egy megoldásszolgáltatótól, vagy saját rendszerét kell tanúsítania.

Az eFTI platformoknak képesnek kell lenniük az adatok átvitelére az úgynevezett eFTI Gate-be (azaz az egyes tagországokban létrehozandó átfogó nemzeti platformba). A környezetnek ezért teljes mértékben átjárhatónak kell lennie, ezért fontos, hogy a vállalatok és a megoldásszolgáltatók szabványosított formátumokat használjanak a továbbított szállítási adatokhoz.

Maradhat a papír

Emlékeztetnék továbbá arra, hogy nem a társaságoknak, hanem az ellenőrző szervek képviselőinek kell majd megfelelniük az eFTI-rendelet rendelkezéseinek. Ha a vállalatok úgy döntenek, hogy továbbra is papíralapú dokumentumokat használnak - a rendelet szerint -, akkor képesek lesznek ilyen formanyomtatványt fenntartani. Ha viszont elektronikus formára, például fuvarlevélre váltanak, akkor a közúti ellenőrzés során a járművezető egy mobilszközön egy generált QR-kódot mutat egy egyedi szállítási számmal. Ez a szám lesz a "kulcs" a megoldásszolgáltatók adatbázisaiban található releváns adatokhoz, amelyeken keresztül a kérdéses fuvarozással kapcsolatos kért információk elérhetővé válnak.

Szeretnék rámutatni, hogy az eFTI-rendelet nem csak a közúti fuvarozás végrehajtása

során szolgáltatott adatokra vonatkozik. A rendelet hatálya sokkal szélesebb, és más fuvarozási módokra is vonatkozik (kivéve a tengeri szállítást, amelyre külön rendeletek vonatkoznak). Így szinte az egész fuvarozás digitalizálásáról beszélünk.

Jelenleg az Európában használt fuvarokmányok 99%-a még mindig papíralapú, csak a CMR (fuvarlevél) dokumentumokból évente mintegy 500 millió keletkezik. A papíralapú forma a leggyakoribb formája a szállított árukkal kapcsolatos dokumentumoknak is, mint például a vámáru-nyilatkozatok és az ADR-bizonyítványok, valamint a szállítás során a járművezető számára szükséges egyéb dokumentumok, mint például a járművezetői kártya és a jármű forgalmi engedélye. Végző soron ezeket is digitalizálni kell az eFTI-rendelet értelmében.

eCMR regionális egyelőre

Jelenleg számos európai országban különböző kezdeményezések vannak folyamatban a fuvarokmányok digitalizálásával kapcsolatban. Különböző megoldásokat tesztelünk, amelyek végző soron közelebb visznek minket az eFTI-vel kompatibilis célmodellhez. A belgák, a németek, az olaszok és a spanyolok például nagyon aktívak e tekintetben. Romániában viszont már több éve széles körben használják az elektronikus fuvarlevelet. Lengyelországban sincs hiány ilyen kezdeményezésekből, amelyek egyrészt a jogi helyzet megfordítására, másrészt kísérleti megvalósításokra irányulnak. ■

 **9 perc**

Ez az eCMR használatával egy fuvarmegrendelés feldolgozásának átlagos ideje.

Tehergépjármű- értékesítés: a piac bizonytalan

Az Európai Unióban már több hónapja jóval kevesebb 3,5 tonna feletti haszongépjárművet adnak el, mint egy évvel ezelőtt. Az emelkedő tendencia csak a haszongépjárművek szegmensében folytatódik. Amíg az ipari termelés nem növekszik, és ezzel együtt az áruszállítás iránti kereslet sem, addig nehéz számítani az új tehergépkocsik - különösen a tizenhat tonna feletti tehergépkocsik - forgalomba helyezésének jelentős növekedésére



Jakub Farys

A Lengyel Autóipari Szövetség elnöke, az Európai Autógyártók Szövetségének (ACEA) kapcsolattartó bizottságának elnöke.

Európának fejlődési lendületre van szüksége

- Figyelembe kell venni azt a tényt, hogy az elmúlt években a nemzetközi szállításban használt nehéz tehergépjárművek szegmense folyamatosan nőtt. 2024-ben jött egy korrekció, mert a piac egyszerűen telítődött. Új járművekre pedig nincs szükség, mivel a tehergépkocsi-piacon egyelőre nincs kilátás újbóli növekedésre. A 16 tonna feletti nehézgépjárművek eladásai a legnagyobb mértékben az új uniós országokban, köztük Lengyelországban, Szlovákiában, a Cseh Köztársaságban, a balti köztársaságokban és Magyarországon csökkentek. A visszaesés az egész EU-t érinti, néhány dél-európai ország kivételével: elsősorban Spanyolországot, ahol a növekedés elérte a 12%-ot.

És nincs esély a gyors javulásra a láthatáron: különösen a német és a francia gazdaság állapotát tekintve. A Rajna túlsópartján a gazdaság motorjai - az autóipar, a vegyipar és a gépipar - erősen lelassultak.

Emellett a Green Deal költségei is megviselik a nagyobb gazdaságokat, ami többek között magasabb energiaárakat eredményez. A tehergépkocsi-eladások azért is csökkennek, mert több használt tehergépkocsi került a piacra jó áron, ami a flották eladásának eredménye. És végül is a teherautóflotta-tulajdonosok egy másik kihívással is szembesülnek - a nulla károsanyag-kibocsátásra való átállással. 2040-ben a regisztrált járművek 90%-a várhatóan elektromos lesz, és a tizenöt éves perspektíva tényleg nincs messze. A teherautó-tulajdonosoknak és a logisztikai szolgáltatóknak hamarosan tervezniük kell az új hajtásláncokra fordítandó kiadásukat.

Külön problémát jelent a tehergépkocsik gyors töltőállomásainak hiánya. A szén-

EU. Új tehergépkocsik értékesítése

3,5 tonna feletti össztömeg (harmadik negyedéves összehasonlítás)

2023
270 000
jármű

2024 ↓7,5%
249 700
jármű

EU. Haszonjárművek értékesítése

1 170 310 vozila
8,5%

Forrás: ACEA

dioxid-kibocsátás csökkentése érdekében az új teherautóknak hatékonyan kell tudniuk tölteni. A leggyorsabban Németországban növekszik az infrastruktúra, de Európában csak a személygépkocsik esetében több millió autótöltő állomást kell létesíteni egy tucat év alatt, és ez irreálisnak tűnik. Az ACEA becslései szerint 2030-ra 8,8 millió töltőpontra lesz szükség, amihez az építési ütem nyolcszorosára kell növelni. A nehézgépjárművek infrastruktúrája azonban még nagyobb kihívást jelent. Elég, ha csak annyit mondunk, hogy egy töltőpont 1,5 MW, és egy tucatnyi töltőpontra van szükség egy csomópontban az autópálya mentén.



Thomas Fabian





ACEA direktor komercijalnih vozila

- Az új tehergépkocsik értékesítése szorosan kapcsolódik az általános gazdasági fejlődéshez. A gazdasági nehézségek negatívan hatnak a tehergépkocsik értékesítésére, ahogyan a tehergépkocsi-üzemeltetők gyenge gazdasági hangulata is befolyásolja a flotta megújításába való beruházási képességüket. A gyenge gazdasági növekedés már 2024 második felében is visszafogta a nehéz tehergépkocsik iránti keresletet; 2024 első három negyedévében jelentős visszaesésről számoltak be, főként Közép-Európában. Számos gyártó a megrendelések csökkenéséről számol be, és arra számít, hogy a nehéz piaci környezet számos európai piacon folytatódni fog. ■



Együttműködés ellenőrzött vállalkozókkal Európa-szerte, és biztonságos nemzetközi útvonalak kiépítése

A Trans.eu-n keresztül Ön a
következő vállalatokkal köt üzletet:

-  engedélyezett és ellenőrzött
-  folyamatosan nyomon követett
-  átlátható - látja a vállalat adatait és a
fizetési megbízhatóságának független
értékelését, a TransRisk
-  minősítések és megjegyzések tárgyát képezik,
amelyeket bármikor ellenőrizhet

FIÓK LÉTREHOZÁSA

www.tfc.trans.eu

03

IRU megjegyzése

tachográfok

digitalizálás

dekarbonizáció

árak

tisztességtelen verseny

Előrejelzés



Milyen kihívások várnak a szállítási vállalatokra

A jövő év fordulópont lehet a szállítási piac számára. Az IRU a fogyasztás növekedése miatt a szállított áruszállítás mennyiségének enyhe növekedését jósolja. Az ágazatnak azonban komoly kihívásokkal kell szembenéznie a járművezetőhiány és a tachográfok jelentős cseréje miatt.

1. A szállítás növekedése

Az Európai Unió jelenlegi makrogazdasági helyzetét figyelembe véve az IRU arra számít, hogy a 2024-es adatokhoz képest a tonnakilométerben kifejezett áruszállítási volumen 2%-kal fog növekedni. Az EU-ban az infláció és a kamatlábak csökkenése várhatóan fenntarthatóbb fogyasztásnövekedést és ezáltal gazdasági növekedést eredményez. A fuvarozási díjak ingadozóak, és a fuvarozó vállalatok kapacitásától függhetnek, amelyet a magasabb járműárak és a járművezetőhiány veszélyeztethet.

2. Vezetők hiánya

Még ha a tehergépkocsi-vezetőhiány Európában a gyenge kereslet miatt az elmúlt években némileg enyhült is, továbbra is komoly problémát jelent. Az IRU 2024 legutóbbi felmérése szerint a teherfuvarozó vállalatok 70%-ának komoly vagy nagyon komoly nehézségei vannak a járművezetői állások betöltésével. Ebből a számból a vállalatok 12%-a küzdött betöltetlen

járművezetői állásokkal, ami félmillió állásnak felel meg. a teherfuvarozó vállalatok 50%-a 2025-ben még több nehézségre számít, mivel a következő öt évben várhatóan félmillió tehergépkocsi-vezető vonul nyugdíjba, és kevés fiatal utód csatlakozik a szakmához. Az egyik kockázat az áru fuvarozási piac feszültségének növekedése 2023 és 2024 után, amelyek végül is a változások és a bizonytalanság éveit voltak.

3. Hozzáférés az üzemanyaghoz

A szén-dioxid-szabvány a 16 tonnánál nagyobb össztömegű (egy hajtott tengellyel rendelkező) két- és háromtengelyes tehergépkocsik árát kezdi befolyásolni. Az energiaárak 2025 közepéig várhatóan enyhén emelkednek, majd csökkennek, természetesen továbbra is a geopolitikai helyzettől függően. A globális olajkészletek várhatóan tovább csökkennek, mivel az OPEC+ termelés-csökkentés miatt az olajtermelés továbbra is a fogyasztás alatt marad. A közel-keleti konfliktus további eszkalálódásának lehetősége az elmúlt hetekben jelentős bizonytalanságot és volatilitást okozott az olajpiacokon. Eddig azonban nem volt olajellátási zavar, és ha mégis bekövetkezne,

70%

Annak ellenére, hogy a nemzetközi fuvarozás iránti kereslet jelentősen visszaesett, mivel az Európai Unióban számos teherfuvarozó vállalatnak létszámproblémákkal kell szembenéznie a sofőrhiány miatt. A probléma komoly: az IRU becslése szerint a következő öt évben mintegy félmillió járművezető fog nyugdíjba vonulni. Sem az Európai Bizottságnak, sem az uniós országok fuvarozási minisztériumainak vezetői nem tudják, hogyan lehetne megállítani ezt az aggasztó tendenciát.



10%

Az IRU szerint az első generációs tachográfok (G2V1) ilyen százalékát nem fogják időben felváltani az úgynevezett második generációs intelligens digitális tachográfok. Így a teherautó nem tud nemzetközi megbízást vállalni. A tachográfok cseréjének határideje 2024. december 31. Ez az eszközök cseréjének első szakasza. 2025 augusztus közepén minden digitális tachográfot le kell cserélni a legújabb G2V2 készülékekre.

akkor is jelentős többletkapacitás áll rendelkezésre a teljes potenciál lefedésére.

4. Útdíjak és a járművezetők bére

Az EU tagállamaiban (Dánia, Hollandia, Svédország és más országok) a CO₂-kibocsátási normák bevezetése miatt az autópályadíj emelkedésére is számíthat. És az útdíjak indexálása az infláció mértékének megfelelően. Az elmúlt években az EU-ban a bérek az infláció és a szűk munkaerőpiac miatt emelkedtek. Várakozásaink szerint 2025-ben és 2026-ban is növekedni fognak, bár valamivel lassabb ütemben. Emellett a teherfuvarozás várható növekedése, valamint a nyugdíjba vonuló járművezetők és fiatal utódaik közötti egyensúlyhiány valószínűleg nyomást gyakorol majd a bérekre. Végül pedig az Egyesült Államokban várható új vámtarifa miatti bizonytalanság, amely a berendezések költségeinek növekedéséhez vezethet. Egyelőre nehéz meghatározni az új tarifa összegét, és így a teherautók értékesítésének költségeit.

5. A tachográfok cseréje

Jelentős késedelmek hátráltatták a berendezések cseréjének folyamatát. A forgalomban lévő járművek korszerűsítése 2024 előtt nem kezdődhet meg, mivel az intelligens tachográf 2. verziójának (G2V2) készülékeinek leszállítása komoly késedelmet szenvedett. Elméletileg 2023 augusztusában kezdődhetett volna, amikor a G2V2 kötelezővé vált volna az újonnan nyilvántartásba vett haszongépjárművekre. Az új tachográf tesztelésére és gyártására a tachográf- és járműgyártók által biztosított rövid várakozási idő hozzájárult a végrehajtás során felmerülő technológiai nehézségekhez.

Például még a jelenleg telepítés alatt álló G2V2 berendezés is egy átmeneti változat, ami bizonytalanságot eredményez a fuvarozók körében, és általános bizalmatlanságot a megbízhatósággal és a jövőbeli frissítések rejtett költségeivel kapcsolatban. Ezenkívül számos esetben fordult elő, hogy a G2V2 berendezések meghibásodtak, aminek következtében a járművek visszatértek a műhelybe, és több napra kivonták őket a forgalomból. Ez tovább szította a bizalmatlanságot, és visszavetette a tachográfok cseréjének időben történő tervezését. Bár a G2V2 rendszer nagyrészt csak 2025-ben lesz elérhető, az IRU tagjai több EU-tagállamban is arról számoltak be, hogy hiány van a frissítést elvégezni képes műhelyekben.

Az IRU kutatásából tudjuk, hogy 2024 márciusában már elegendő G2V2 berendezés állt rendelkezésre, ami azt jelenti, hogy nem ez volt az oka a csere lassú ütemének (6 százalékpont három hónap alatt). Ez azt jelenti, hogy még ha a korszerűsítések üteme jelentősen fel is gyorsul, az első generációs (G1) digitális tachográfokkal felszerelt járművek jelentős része megsérti a törvényt, mivel olyan tachográfokkal vannak felszerelve, amelyekre

az első határidő, azaz 2024. december vége vonatkozik. Még a második, 2025. augusztus 18-i határidőt is nehéz lehet betartani: még ha a legújabb berendezések beszerelésének üteme megháromszorozódik is, a járművek mintegy 10%-a még mindig G2V1 tachográfal lehet felszerelve, ami a nemzetközi fuvarozás folytatása esetén törvénytársnak teszi ki őket.

Ami a probléma földrajzi kiterjedését illeti, a legtöbb uniós tagállam nemzeti közúti fuvarozói szövetségei jelezték nekünk a késéseket, kivéve a németországi, hollandiai és skandináviai szervezeteket. Ennek eredményeképpen még nagy elszántság, erőfeszítés és mozgósítás mellett is több ezer, jelenleg az EU-ban határokon átnyúló műveleteket végző jármű sértheti meg a törvényt, ha 2024. december 31. után is folytatja ezeket a műveleteket. Feltételezve, hogy ezek a közúti fuvarozók a tachográfok korszerűsítésének időpontjáig megszüntetik határokon átnyúló tevékenységüket, komoly piaci kapacitásproblémák várhatóak. Valójában nehéz elképzelni, hogy az akkor rendelkezésre álló flotta képes lesz kielégíteni a piaci keresletet az Európai Unióban. ■



↑ 2%

Az IRU előrejelzése szerint 2025-ben a 2024-es adatokhoz képest ennyivel nőhet a teherforgalom tonnakilométerben számolva.

Az egyre alacsonyabb infláció és az alacsonyabb kamatlábak ösztönözhetik a fuvarozás növekedését. A fuvarozási társaságok magasabb költségei miatt a fuvarozási díjak továbbra is ingadozóak maradnak. Emellett a költségeket növeli az új teherautók árának várható emelkedése és a járművezetők egyre súlyosbodó hiánya.



A digitalizáció megváltoztatja a fuvarozás arculatát

A tárgyak internete (IoT) forradalmasítja a TSL-ágazatot, új lehetőségeket kínálva az eszközök felügyeletére és kezelésére.

A globális fuvarozási ágazat forduloponthoz érkezett, és olyan dinamikus változásokra készül, amelyek várhatóan jelentős növekedést eredményeznek. Az előrejelzések 5,4%-os éves növekedési ütemet (CAGR) jeleznek, ami 2030-ra 11,1 billió dolláros piaci értéket jelent. Bár hozzá kell tennünk, hogy ez a növekedési ütem lassabb, mint a világjárvány előtt várták, amikor 19,8%-os arányt feltételeztek. Az ágazat növekedésének dinamikáját a modern technológiák és a fenntarthatóság határozza meg.

Egyre több AI a fuvarozásban

A technológiai fejlődés egyre inkább megváltoztatja a fuvarozás arculatát. A mesterséges intelligencia (AI) és az automatizálás egyre fontosabb szerepet játszik az operatív folyamatok irányításában. Az előrejelzések szerint 2025-re a mesterséges intelligencia egyszerű feladatokat támogató eszközből olyan technológiává válik, amely lehetővé teszi az autonóm döntéshozatalt. Az AI-alapú eszközök lehetővé teszik az útvonalak dinamikus, valós idejű kiigazítását - az út- és időjárási viszonyoktól függően -, és lehetővé teszik a karbantartási tevékenységek hatékonyabb tervezését, csökkentve az állásidőt. Az EU fuvarozáspolitikája által

támogatott digitalizálás felgyorsítja a fuvarozási rendszerek korszerűsítését, fokozza a biztonságot és az intelligens fuvarozási rendszerek révén elősegíti a fenntarthatóságot.

Érdemes azonban megjegyezni, hogy mindezek az ambiciózus célok és büszkén rajzolt jelentések nem tükröződnek a kkv-szektor helyzetében, amely jelentősen elmarad az innováció fejlődésétől, és a likviditás fenntartására és a bizonytalan piaci körülmények közötti túlélésre irányuló erőfeszítésekre összpontosít.

Az intelligens szállítási rendszerek egyre fontosabb szerepet játszanak a modern logisztikában, és olyan változásokat hoznak, amelyek lehetővé teszik számos folyamat optimalizálását. Az IoT (Internet of Things) technológiák lehetővé teszik a flották és raktárak valós idejű nyomon követését, ami az erőforrások jobb kihasználását, valamint az útvonalak és a teljes szállítási útvonal optimalizálását eredményezi. Az ITS-rendszerek fejlett algoritmusai lehetővé teszik, hogy a fuvarozási terveket a változó út- és időjárási körülményekhez is hozzáigazítsák. Ennek eredményeképpen az ellátási láncok résztvevői jelentős üzemanyag-megtakarítást érhetnek

el, egyúttal csökkentve a CO₂-kibocsátást. Ugyanakkor a raktározás automatizálása hatékonyabb készletgazdálkodást és pontosabb kereslet-előrejelzést tesz lehetővé, minimalizálva a raktárhiány kockázatát és javítva a szolgáltatás minőségét.

Az IoT és a dekarbonizáció

Nyugodtan kijelenthetjük, hogy az IoT jelenleg forradalmasítja a TSL-ágazatot, új lehetőségeket kínálva a felügyelet és az eszközgazdálkodás számára - és ez a tendencia 2025-ben biztosan folytatódik. A járművekre (de a logisztikai központokban is) szerelt helymeghatározó és diagnosztikai érzékelők részletes adatokat szolgáltatnak, amelyek lehetővé teszik a gyors reagálást szabálytalanságok esetén, növelve a szállítási biztonságot. A flottakezelő rendszerekkel való integráció lehetővé teszi az útvonalak optimalizálását és a járművek hatékonyabb használatát, csökkentve ezzel az üzemeltetési költségeket és a CO₂-kibocsátást. A készletkövetési és kereslet-előrejelzési folyamatok automatizálása tovább egyszerűsíti az ellátási láncokat, ami létfontosságú a gyorsan

változó üzleti környezetben.

Az Európai Unió ambiciózus éghajlati céljaira válaszul egyre nagyobb lendületet kap a kibocsátásmentes fuvarozásra való átállás. A közúti áruszállítás jelenleg az EU CO₂-kibocsátásának mintegy 25%-át teszi ki, így a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére irányuló erőfeszítések középpontjában áll. Az olyan infrastrukturális beruházások, mint az elektromos járművek töltőállomásai és a hidrogéntöltő állomások a főbb szállítási folyosók mentén, kulcsfontosságúak a tisztább szállítási módok fejlesztéséhez. Az európai piacon egyre több nulla károsanyag-kibocsátású teherautó-modell jelenik meg, amelyek a regionális és városi szállításban is bizonyítottak, és jelenleg kétszáz-négyszáz kilométeres hatótávolsággal rendelkeznek.

Az elektromos teherautók túl drágák

A 2025-re vonatkozó előrejelzések az infrastruktúra további fejlesztését és a nulla kibocsátású járművek arányának növelését irányozzák elő az áruszállításban. Piaci jelentések szerint az EU-ban az újonnan



forgalomba helyezett nehéz haszongépjárművek mintegy 10%-a várhatóan nulla kibocsátású modellekből fog állni, és az ilyen járművek nyilvános töltőpontjainak hálózata kétezerre fog nőni. Érdemes megemlíteni az olyan innovatív projekteket is, mint például az autópályák áramszedőkkel történő villamosítása, amelyet Németországban és Svédországban tesztelnek. A fő problémát és kihívást azonban továbbra is a nulla kibocsátású járművek magas beszerzési költségei jelentik, amelyek jelenleg 2-3-szor magasabbak, mint a hagyományos belső égésű járműveké (típustól és modelltől függően). A támogatási programoknak és a növekvő termelési léptéknek köszönhetően azonban hosszú távon várhatóan fokozatosan csökkenni fognak.

Szabályozási szempontból 2025-ben szigorúbb CO₂-kibocsátási előírások és további pénzügyi ösztönzők várhatók a nulla kibocsátású

technológiákba beruházó vállalatok számára. Mindezek az intézkedések a technológiai fejlesztésekkel együtt azt célozzák, hogy a szállítás jövőjét zöldebbé, hatékonyabbá és a mai világ és a fejlődő gazdaság kihívásaihoz igazodóvá tegyék.

Intermodális szállítás egyre gyakoribb

Az Európai Unióban az intermodális szállítás kulcsszerepet játszik a fuvarozási ágazat fenntartható fejlődésében, mivel a különböző szállítási módokat integrálja a hatékonyság növelése és a kibocsátás csökkentése érdekében. Az elmúlt években egyre nagyobb érdeklődés mutatkozott e szegmens iránt, amit a környezetbarát megoldásokat támogató uniós politikák és az ellátási láncok optimalizálásának szükségessége ösztönzött. 2023-ban azonban az EU intermodális piaca kihívásokkal szembesül.



25%

Ez a közúti szállítás részesedése az európai szén-dioxid-kibocsátásból.

Az intermodális szállításba (a vasút bevonásával) és a nulla kibocsátású teherautókba történő beruházások várhatóan csökkentik ezt a problémát. A kihívást ma az új elektromos járművek ára jelenti, amely két-háromszorosa a hagyományos teherautók beszerzési árának.

Forrás: Európai Környezetvédelmi Ügynökség

A világkereskedelem visszaesése és az Ukrajnában zajló fegyveres konfliktus hatással volt a fuvarozás dinamikájára. A vállalkozóknak alkalmazkodniuk kellett a változó körülményekhez, ami a rugalmasság növelésének és az innovatív megoldások bevezetésének szükségességét hozta magával, különösen a szervezeti megoldásokét (a tervezési dinamika javítása, nem hagyományos utolsó mérföldes szállítási műveletek).

E nehézségek ellenére a jövőre vonatkozó kilátások továbbra is pozitívak. A 2025-re vonatkozó előrejelzések az intermodális szállítás további növekedését jelzik az EU-ban. Ezt a növekedést az infrastrukturális beruházások, például új terminálok építése és a meglévő terminálok korszerűsítése fogja elősegíteni, ami várhatóan növeli a szállítási műveletek kapacitását és hatékonyságát. Emellett az olyan uniós kezdeményezések, mint a zöld megállapodás, elő fogják

mozdítani a teherszállításnak a közútról a környezetbarátabb szállítási módokra - többek között a vasútra és a belvízi utakra - való áttételét.

Figyelem az előrejelzésekre

Az előrejelzésekkel azonban óvatosságnak kell lenni, mivel évtizedeken keresztül ugyanazokat a szlogeneket ismételték, és a piaci változások - különösen a válsággal szemben - minden alkalommal a vártnál alacsonyabb szinteken jelentkeztek. Érdemes azonban azt is megjegyezni, hogy az intermodális szállítás fejlesztése hozzájárul az EU éghajlati céljaihoz, az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentéséhez és a fenntartható fejlődés előmozdításához. Ezért feltételezhető, hogy 2025-ben az intermodális szállítás részaránya a teljes áruforgalomban folyamatosan növekedni fog, ami pozitívan befolyásolja az európai gazdaság imázsát és versenyképességét. ■





Be kell állítania

Ha az Európai Bizottság lazítja a Fit for 55 végrehajtásával kapcsolatos szabályokat, akkor lehetőség nyílik a nyereségesség javítására. Az Euro 6-os kipufogógáz-szabványt alkalmazó tehergépjárműveket zöldnek kellene elismerni.

A 2025-ös év a jelentős változások éve lesz, amelyeket nagyon óvatosan kell figyelni, és amelyekhez körültekintően kell alkalmazkodni. Már 2024 megmutatta, hogy az európai gazdaságok számára nagyon kiszámíthatatlan és nehéz időket élünk.

Ennek eredményeképpen a világpiacokon az európai termékek kezdtek veszíteni a világ más régióiból származó árukkal szemben. A fontos szabadpiaci szereplőknek szolgáltatásokat nyújtó szállítványozás nagy csapást kapott, mivel a szolgáltatásaink iránti kereslet meredeken visszaesett.

Nemtörődömség Brüsszelben

Amikor a kereslet túlságosan alacsony a kínálathoz - esetünkben a szállítási szolgáltatáshoz - képest, vannak olyan kufárok, akik felajánlják, hogy közvetítik a piacot, és ezzel milliókat keresnek. Ebből következik a 2025-re vonatkozó lecke. - szolgáltatásaink kínálatát a piac igényeihez kell igazítani. Egyszerűen fogalmazva, a kapacitás további csökkentésére van szükség ahhoz, hogy a fuvarozási vállalat vezetése szempontjából optimális szintet érjünk el. Tisztában vagyok vele, hogy ez nagyon nehéz feladat azoknak a vállalkozóknak, akik

egész életükben ezt a potenciált építették. De ahhoz, hogy ne essünk el, néha le kell ülni. Ez a megfelelő lépés ebben a pillanatban.

A gazdasági visszaeséstől függetlenül szembesülünk az uniós politikusok közömbösségével, akik - figyelmen kívül hagyva a jelenlegi helyzetet, amely többek között a kegyetlen háborúhoz kapcsolódik, amelynek gazdasági hatásai számos európai országot érintenek - pezsegnek és folytatják a jövő generációk szempontjából nagyon is magasatos éghajlatvédelmi célokat. A probléma az, hogy a folyamat során a fürdővízzel együtt a gyereket is kiöntik. Ez zsákutca, és ez nem csak a szállítási ágazatunkról szól. Meglep, hogy az EU tisztviselői makacsul kitartanak a meggyőződésük mellett, ami sok országot gazdasági csődbe vihet, különösen azokat az országokat, amelyek hozzánk hasonlóan hanyatlóban vannak.

Ezért nyomást gyakorolunk a politikusokra, és nagyon reméljük, hogy az EU lengyel elnöksége hozzá fog járulni egy őszinte, a különböző európai országok alapos elemzésén alapuló vita megnyitásához. Arra számítunk, hogy ez a korábban elfogadott, ambiciózus éghajlati

célok felülvizsgálatához vezet. Emellett számos tagországban már megkezdődött az ilyen alulról felfelé irányuló munka. Meggyőződésem, hogy a sikeres közös fellépés nagyszerű lehetőséget nyújt az európai gazdaság energiájának visszaszerzésére, ami viszont lehetővé teszi a vállalatok számára, hogy visszaszerezzék az elveszített piacokat, és lehetővé tenni számunkra az áruszállítást.

Kihívások a háború befejezése után

Amíg a Fit for 55 terhei enyhülnek, és az Euro 6-os járműveket környezetbarátnak ismerik el, lehetővé téve a teherfuvarozó cégek számára, hogy az út- és autópálya-hálózatához való hozzáférés alacsonyabb díjaiból részesüljenek, addig lehetőség nyílik a jobb jövedelmezőség kialakulására az ágazatunkban. Ez viszont talán nem csak a vállalatok karcsúságának

megőrzését teszi lehetővé, hanem a jövőbe való óvatos beruházást is.

Az ukrajnai katonai műveletek befejezése 2025-ben valószínűsíthető, ami konkrét következményekkel járhat az EU és Ukrajna közötti megállapodásra nézve, amely ma az ukrán fuvarozóknak kedvez az európai piacon. Az ukránok meg vannak győződve arról, hogy a háború befejezése után pontosan ugyanazok a jogok illetik meg őket, mint a közös piac többi résztvevőjét. Amit nem igazán értenek, az az, hogy ahhoz, hogy élvezhessék ezt a kedvezményt, egy sor nagyon pontosan meghatározott feltételnek kell megfelelniük. Talán Ukrajna számára előnyös lesz valamiféle gyorsított eljárás, bár például Lengyelországnak tíz évébe telt, hogy alkalmazkodjon. ■

Július 1, 2031

Az a maximális határidő, ameddig a fuvarozóknak meg kell feleltetniük flottájukat az európai kibocsátási szabványnak, az Euro 7-nek.

Az Európai Bizottság rendszeresen emeli a kibocsátási normákat, a tagállamok pedig az útdíjakhoz igazítják azokat. Minél magasabb a károsanyag-kibocsátási norma (és ezáltal minél kevesebb a kipufogógáz), annál alacsonyabb az útdíj. A belső égésű motorral hajtott járműveket tekintve a legmagasabb kibocsátási norma jelenleg az Euro 6-os. A szállítójárműveknek 2030-ban várhatóan szintén az új Euro 7-es szabványhoz kell igazodniuk.



Az Európai Unió közúti szállítására vonatkozó előrejelzése 2025-re.

A 2025-ös év döntő fontosságú lesz az Európai Unió közúti szállításának további fejlődése szempontjából. Minden kockázat ellenére a TSL-iparágnak esélye van arra, hogy innovatívabbá, hatékonyabbá és fenntarthatóbbá váljon.

Az Európai Unió közúti szállítására 2025-ben a szabályozási változások, a technológiai fejlődés és a gazdasági kihívások által vezérelt dinamikus változások terepe lesz. A közös piac működése szempontjából kulcsfontosságú ágazatnak mind a globális, mind a regionális tendenciákkal meg kell birkóznia. Bemutatok 3 fő előrejelzési területet, amelyek valószínűleg meghatározóak lesznek a szállítási ágazatban a következő évben.

1.

Növekvő szabályozási nyomás és dekarbonizációs követelmények

Az Európai Unió folytatja erőfeszítéseit a klímasemlegesség elérésére, és a közúti szállítás továbbra is azon ágazatok közé tartozik, amelyeknek jelentősen csökkenteniük kell a CO₂-kibocsátást. A 2025-ös év új kibocsátási szabályokat hoz, és nagyobb hangsúlyt fektet a környezetbarát szállítási technológiákra való áttérésre.

Előrejelzések:

- Fokozott beruházás az elektromos, hibrid és alternatív üzemanyaggal működő járművek, például a biometán és a hidrogén flottájába.
- Az uniós követelményeknek való megfelelés növekvő költségei, amelyek különösen a kisebb vállalatokat érinthetik.
- A tehergépkocsikra kivetett további CO₂-kibocsátási díjak lehetősége, ami növeli a nyomást a zöld megoldások bevezetésére.

Azok a vállalatok, amelyek képesek gyorsan alkalmazkodni ezekhez a követelményekhez, versenyelőnyre tesznek szert, míg azok, amelyek figyelmen kívül hagyják ezeket a változásokat, kieshetnek a piacról.

2.

A műveletek fokozatos digitalizálása és automatizálása

A 2025-ös év folytatja a közúti szállítás digitális átalakulását. A logisztikai folyamatok

automatizálása és a flottakezelő rendszerek fejlesztése iparági standarddá válik. Az olyan technológiák, mint a mesterséges intelligencia, a valós idejű adatelemzés és az e-CMR (elektronikus fuvarlevelek) kulcsfontosságúak lesznek a működési hatékonyság javításában.

Előrejelzések:

- Digitális platformok terjesztése a jobb koordináció és a valós idejű útvonaltervezés érdekében.
- Fokozott érdeklődés a raktározási és szállítási folyamatok automatizálását támogató technológiák iránt, beleértve az autonóm teherautókat korlátozott mértékben.
- Csökkentse az üzemeltetési költségeket az útvonal-optimalizálás és a jobb flottakezelés révén, lehetővé téve a vállalatok számára, hogy versenyképesek maradjanak az emelkedő költségek mellett.

3. A szállítási piac konszolidációja és szerkezetátalakítása

Az EU-ban a közúti fuvarozási ágazat további konszolidáció előtt áll. A magas működési költségek és a szabályozási követelmények megnehezítik a kisebb vállalatok számára, hogy

a piacon maradjanak. A fúziók és felvásárlások természetes irányt jelentenek az ágazat számára, különösen Közép- és Kelet-Európában, ahol sok kis fuvarozó működik.

Előrejelzések:

- Nagyobb, stabilabb vállalatok megjelenése, amelyek képesek új technológiákba és infrastruktúra-fejlesztésbe befektetni.
- a független fuvarozók számának csökkentése, különösen a kis volumenben működő fuvarozók esetében.
- A fuvarozók közötti együttműködés új modelljeinek, például a flottamegosztásnak és az ipari szövetségek létrehozásának lehetősége.

A 2025-ös év döntő fontosságú lesz az Európai Unió közúti szállításának további fejlődése szempontjából. Az ágazat sikere attól függ, hogy a vállalatok mennyire képesek alkalmazkodni három kulcsfontosságú területen: a környezetvédelmi előírásokhoz való alkalmazkodás, a modern technológiák bevezetése, valamint az egyre fokozódó versenykörnyezetben való túlélés képessége. Bár az iparág számos kihívással néz szembe, lehetősége van arra, hogy innovatívabbá, hatékonyabbá és fenntarthatóbbá váljon. ■



Boldog új évet, avagy óvatos optimizmus

2025-ben az áru fuvarozási díjak valószínűleg gyorsabban emelkednek, mint most. Miért ilyen reményteljes? Mert épp most kezdtünk kiesni a minimálárak pályájáról a szállítási pályázatokon. Az azonnali és a tenderpiacok pedig szorosan kapcsolódnak egymáshoz.

A 2024-es év volt az a pillanat, amikor - különösen annak második felében - bizonyos piaci fellendülés volt tapasztalható a szállítási piacon. És bár a spot és tenderárfolyamok szintje nem tükrözte a fuvarozók várakozásait, jobb volt, mint egy évvel korábban.

Annál is inkább, mivel úgy tűnt, hogy a fuvarozók két nehéz év után erősen "fel vannak dobva", és gyors fellendülésre számítanak. Hogyan léphetünk tehát biztonságosan az új, talán jobb 2025-be? Mi várhat ránk, mi lephet meg minket pozitívan?

Fenyegetések, vagy költségek...

Először is, tisztáznunk kell, hogy a szállításban az ökológiáról való gondolkodásban áttörés következik be. És nem a negatívát várjuk, hanem inkább a pozitívát. Még mindig nincsenek hatékony és jó elektromos járművek a láthatáron. Azt hiszem, már senki sem kételkedik abban, hogy a nehéz- és távolsági szállítás terén messze vagyunk a céloktól és az ígéretektől. És ez 2025-ben sem fog változni. Ezért kell leállítani a "bürokratikus rohanást" a kibocsátás csökkentésére és a járműárak

emelkedésének megakadályozására, hallani egyre gyakrabban.

De itt sajnos kellemetlen információkkal szolgálhatok. A közgazdaságtanban a keresletnek és a kínálatnak vannak bizonyos törvényszerűségei, amelyeket röviden - a "malacperselyek" gazdasági jelenségének mintájára - üzleti ciklusoknak nevezhetünk. Egyszerűen fogalmazva, ha túl sok autó van a piacon, a forgalmazók közötti verseny fokozódik, és a teherautók beszerzési árai csökkennek. Amikor a fuvardíjak emelkednek és a járművásárlások csökkennek, a teherfuvarozó cégek jobban teljesítenek, és növelik flottáikat. Ismét túl sok jármű van a piacon, és akkor a teherautók beszerzési árai ismét csökkennek. Az ilyen ciklusok egymás után keresztezik egymást, és a fent említett malacpersely mintáját követve jelenleg (és valószínűleg 2025-ben is) az emelkedő árak ciklusában vagyunk (és leszünk).

És ez sajnos minden számban így van. Vagyis a munkaerőköltségek is emelkedni fognak. Miután majdnem két éve csökkentettük

a vezetők bérelvárásait, és megállítottuk az egyre magasabb, sőt "nem piaci" tarifák felé való rohanást, jön a nyomás, amely természetesen a megélhetési költségek, például az energia, az élelmiszerek, az alapvető javak emelkedő költségeiből ered. És természetesen a járművezetők csordaszerű vándorlása a számukra ígértesebbnek tűnő vállalatokhoz, ami sajnos minden vállalatnál a munkaerőköltségekben fog megmutatkozni.

Traktoros pótkocsik? Az olcsóság már ott volt

A második elem a járműgyártók portfóliójának vékonysága. Aki autókereskedésben dolgozik, az nem nevet. Miért? A tehergépkocsi-gyártók 2021-es és 2022-es rekordévét követően a következő évek soványnak bizonyultak. Beszedetlen rendelések, visszahúzódó ügyfelek. A kereskedői lejtőn lévő autók arra készítették azokat, akik nem akartak átvtorlázni a csúcson, hogy elkezdjék csökkenteni az árakat. Ezért volt érdemes 2024-ben (amennyiben az embernek megvolt rá a lehetősége) teherautókat vásárolni, mert az áruk olyan volt, mint a világgjárvány előtt. És sajnos az árak, amelyek a mi hegyünkre csillagászati szintre, 110-120 ezer euróra emelkedtek járművenként, 2024-re már 80-90-re csökkentek.

Csak azért estek, mert a termelők pánikba estek. 2025-re ez a pánik már nem lesz meg, így ha valaki nem adott le rendelést alacsonyabb áron, akkor ne feledje, hogy ez az utolsó lehetőség. Mert az olcsóság már ott volt. És ismét a kérdés - miért? Egyszerűen - a mi kis magánpénztárcánkkal összhangban a gyártóknak is számolniuk kell a megnövekedett költségekkel. Ennek oka az energiaköltségek és a bérnyomás növekedése. Szükség van új technológiák bevezetésére is, amelyek

még gazdaságosabb, jobb és hatékonyabb megoldások bevezetését is kikényszerítik. És ez sajnos pénzbe kerül. Mekkora várható költséggel jár akkor egy új teherautó vásárlása? Valószínűleg 90-100 ezer euró között ingadozik majd, és ez még mindig jó ár lesz a fuvarozók számára a 2021-2022-es "arany" évekhez képest.

Egy másik fenyegetés a szállítás egyik alap- és báziságazatában, az autóiiparban bekövetkező változásokhoz kapcsolódik. Már több mint egy tucat ügyfél kérdezte tőlem, hogy mi lesz, ha a VW bezárja a beígért 3 gyárat. Mi fog történni a gumibroncsgyárakkal, az alkatrészgyárakkal, nagyon sok egységgel? Itt nagyon szkeptikus lennék - ha azt mondják, hogy 3 gyárat akarnak bezárni, az azt jelenti, hogy egyet be fognak zárni. Ha a VW-autók nem fognak, valószínűleg más járművek veszik át a helyüket. Nem látnék ebben komolyabb problémát, ami persze nem jelenti azt, hogy ez nem fogja megzavarni az ellátási láncot. Ez azonban nem lesz drasztikus méretű zavar.

90-100 ezer euró

A tehergépkocsik becsült átlagos beszerzési ára 2025-ben. A járműgyártók már nem engedhetik meg maguknak, hogy alacsonyan tartsák az árakat. Tették ezt azért, hogy túléljék a nehéz 2024-es évet, amelyben a nehézgépjárművek iránti kereslet jelentősen visszaesett. Az emelkedő energiaköltségek és az új technológiák bevezetésének szükségessége arra kényszeríti őket, hogy emeljék az árakat.

A Green Deal korlátozása?

A szállítás és az ellátási láncok szempontjából fontos tényező lesz az energiaárak alakulása. És ami ezután következik - az ehhez kapcsolódó politikai események. Először is azért, mert az amerikai kormányváltás után valószínűleg az energiapolitika változását várják majd - mind az Egyesült Államokban, mind Európában. Másodszor, az ETS és ETS2 (éghajlati cselekvési) programoktól való elfordulás már most is érzékelhető tendenciája, amely mint egy kártyavár, nagyon gyorsan megváltoztathatja a játékszabályokat. És valószínűleg nem csak 2025-ben (ez talán túl rövid időhorizont), hanem még az elkövetkező két évtizedben is.

Annál is inkább, mert Lengyelországban és egész Európában ezek a változások egyenesen bosszantóak. Ezek ugyanis nem annyira az éghajlat javulását, mint inkább a termelés csökkenését okozzák. És már most látható a politikai akarat az éghajlat-politika újradefiniálására nemcsak a tengerentúlon,

hanem az európai notabilitások körében is. Mindazonáltal a magas energiaköltségek egyelőre a termelési költségekbe fognak átcsapódni, ami valószínűleg az inflációs várakozásokat is felborítja Európa-szerte. Két digitális eszköz valószínűleg további tényezőként irritálja majd a szállítmányozási vállalatokat. Először is, a "tacho GPS", amely már 2025 januárjától sorokat fog okozni a töltőállomásokon (és az ezzel járó költségeket). A második digitális eszköz - amely egyelőre várakozik, de a digitalizáció korában elkerülhetetlen - természetesen az eCMR, amelynek következő fázisa, amelyet előzetesen 2025 augusztusára hirdettek meg, talán csúszik, de küszöbön áll. A digitális eszközök nemcsak digitalizálják a gazdaságot és felgyorsítják az információáramlást, hanem egyben ellenőrzési eszközök is. Amit végül is nem szabad elfelejtenünk. Ki tudja, hogy az elmúlt 2 év rosszabbik fele által kissé megviselt szállítási vállalatok hogyan fognak megbirkózni az új eszközökkel? Valószínűleg a végrehajtás



költségei a fuvarozókat terhelik, és végső soron a fuvarozási költségekben kell majd kifejeződniük.

A régi flotta marad

Azt mondani, hogy ami nem öl meg minket, az erősebbé tesz minket, még enyhe kifejezés. Először is, 2025 lesz az az év, amikor megszabadulunk a "magas árú gördülőállománytól". Ebben az évben kell megszüntetni a 2021-2022-től magas áron vásárolt gördülőállomány üzemeltetését. Ez pedig megkönnyebbülést hoz azoknak a fuvarozóknak, akik úgy döntenek, hogy továbbra is ugyanazokat a járműveket üzemeltetik. A fuvarozók körében azt a tendenciát látom, hogy továbbra is fenntartják a régebbi, lízing utáni flottákat, hogy ne kelljen további pótlási költségeket vállalniuk.

Ez összefügg azzal is, hogy egyes fuvarozók felismerték, hogy a bérleti politika mekkora "eltérést" jelentett. Először is azért, mert a bérleti időszak után a járművet vissza kellett adni, ami egyesek számára természetes módszernek bizonyult, hogy megszabaduljanak a flottától. Másodszor, mert rájöttek, hogy a jármű visszaszolgáltatásával elég nagy pótdíjakkal kell számolniuk (a visszaszolgáltatott járműparkban

a többletkilométerek, sérülések és azonosított hibák miatt). Végső soron ezért néhányan közülük soha többé nem választják ezt az együttműködési formát - ehelyett a klasszikus lízinget választják.

Végül is a bérleti szerződés végén ők maradnak az eszközök egy részének tulajdonosai. Akkor olcsóbban el tudják adni a flotta egy részét, mert ne titkoljuk - a fuvarozók bevételeinek jelentős részét a kivont gördülőállomány értékesítéséből származó források teszik ki. És véleményem szerint itt is lesz áttörés. Először is azért, mert a fuvarozási vállalatok övének megszorításának politikája miatt az új flotta egyelőre hiányzik az utakról. Ezért az európai közutakon közlekedő gördülőállomány súlyosan elöregedett: a két éve tartó vásárláskorlátozás végül egy javíthatatlanul leépült flottát jelent. A "használt" járműveket használó fuvarozók pedig a másodlagos piacon megjelenő teherautókat keresik majd, mivel tulajdonosaik új megrendeléseket adnak le.

Lehetőségek, vagy magasabb fogyasztás

Annál is inkább, mert a fogyasztásnak előbb-utóbb be kell indulnia. Januárban talán még nem, de minden jel arra mutat, hogy 2025-



ben megkezdődik a hosszú távú gazdasági bizonytalanságból eredő megtakarítások "lazítása". Mert sajnos (vagy szerencsére) az ember olyan lény, aki nem törekszik a minimalizmusra (főleg nem egy európai), hanem szüksége van az árucserére. Az utolsó ilyen impulzus a világjárvány kezdetének vásárlási lázában volt, amikor az emberek azért vásároltak, mert a turizmusra vonatkozó tilalmak, a magas ingatlanárak és a más területeken való költsékesítésre való képtelenség miatt másképp nem tudtak fogyasztani. Végül ez a fogyasztói erő a gazdaságban újra fel fog éledni.

A második elem, amely 2025-ben segíthet, a termelés külső tényezőkhöz való alkalmazkodása, azaz a megnövekedett energiaköltségek elnyelése és ennek a termékárakba való átfordítása. Egyrészt a magasabb árakkal szembeni folyamatos küzdelem a vállalatoknál költségátcsoportosítást, a termékek árának emelését, az egyéb felesleges költségek minimalizálását (beleértve sajnos a szükséges létszámleépítéseket is) eredményezte, de az üzleti élet lassan kezdett megbékélni ezzel, és így a társadalom már elnyelte a magasabb költségeket.

Ez természetesen nem jelenti azt, hogy a fuvarozók mostantól sokkal magasabb tarifákkal fognak közlekedni, de már most

vannak olyan jelek, hogy "méltóságteljesebb" idők következnek a fuvarozási piacon. Miért? Mert éppen most kezdtünk kiesni a szállítási pályázatok minimális árainak pályájáról. Amikor a 2023-as évet megnövekedett mautákkal és a fuvarozók megnövekedett szállítási költségeivel kapcsolatos meg nem értésével kezdtük (a 2023-as és 2024-es árakat drasztikusan csökkentette a csökkentett csővezeték), a tenderek csak azt tették lehetővé, hogy túléljük a nehéz időket.

De 2024 második felében már egy olyan tendenciát láttunk a fuvarozók körében, hogy tömegesen visszaléptek a korábban elnyert szerződésekből. Az ok? 2024 második felében az azonnali piac sokkal jobban fizetett, mint a szerződéses piac. Ez azt eredményezte, hogy sok megrendelőnek kényszerűségből újra kellett kezdenie az ajánlattételi eljárást, és a vállalkozók által kínált árak erősen eltértek az elmúlt két év áraitól. Jövőre, talán nem jelentősen, de mégis növekedni fognak a teheráru-áramok. Ez jó hír a szállítmányozási vállalatok tulajdonosai számára. A Nemzetközi Közúti Fuvarozói Szövetség előrejelzése szerint 2024-hez képest évente mintegy 2%-os növekedés várható.

Ami szintén optimista, tekintve, hogy az európai gazdaság lassan kilábal az elmúlt két év energiaválságok okozta lassúságából.



Fuvarozóbarát bankok

A gazdaságok jelenlegi adatai nyilvánvalóan még nem hurrikánszerűek, de azt sugallják, hogy az európai gazdaság végre felébredt a letargiából, amely az elmúlt öt évben Európán végigsöprő változások következménye volt. Nem akarom megfertőzni a fuvarozókat javíthatatlan reménnyel, de végül is minden nemcsak a termelésből, vagy annak csökkentéséből származik. A gazdaságban az a helyzet, hogy egy stagnáló időszak után jobb időszak következik.

Elég, ha csak annyit mondunk, hogy a szállítási piac esetében a bankok az elmúlt két évben engedelmesen viselkedtek. Türelmesen tűrték a lízingek idő előtti rendezését, a hitelek maximális kihasználását, és nem tették rá a kezüket a kamionos cégek nehéz helyzetére. Sok esetben még kockázatosan liberálisan is viselkedtek. Nem láttuk a nagy szállítmányozók csődhullámát sem, amely - dominóhatásként - lavinaszerűen sok szereplőt taszított volna a piacra. Ez kétségtelenül pozitív hír. A tervezett kamatcsökkentések és a profitcsökkenés mellett ez a helyzet folytatódni fog? Nehéz megmondani, de 2025-re mérsékelt optimizmussal tekintek. Azt tanácsolnám a fuvarozóknak, hogy az új évben alaposan vizsgálják meg a költségeket és a gazdaságok

makrogazdasági adatait. És ne izguljanak annyira a "gyárbezárásokról" vagy "elbocsátásokról" az autóiparban" szóló médiajelentések miatt. Valószínűleg a nehéz évek utáni állandó félelem miatt a fuvarozók erősen bizalmatlanok, és megpróbálják gyorsan pénzzé tenni a gazdaság esetleges fellendülését.

Következtetések, vagy figyelmeztetés az iparág számára

Ebben a konkrét vonatkozásban azt tanácsolnám, hogy kövessük a "kis kanál" elvét, mert a 2022-es modellel mi magunk (mint a szállítási ágazat) megölhetjük a fogyasztást a szolgáltatások árának emelésével. A piaci helyzethez képest aránytalanul magas. És azt is tanácsolnám, hogy a gazdaságot szinuszos módon nézzük - mint a fent említett "malacperselyben". Amint az ár túl magas lesz, a gazdaság csökkenteni fogja a szállítás használatát. És ezért olyan fontos, hogy a fuvar megfelelően árazzuk be, nem azért, mert a kényszerű vásárló többet fizet. Ha ugyanis módosítania kell a szállítási költségvetését, akkor előfordulhat, hogy a jövőben nem tudja majd értékesíteni az árut, ami a szállítások számának csökkenéséhez vezet. És így az éjszaka után nappal jön, és a vihar után nyugalom. Boldog új évet. ■

