



IZVEŠTAJ

Transportno tržište 2024/2025

Zaključci | Prognoze | Izazovi

Generalni partner:



Medijski pokrovitelji:

trans.i**INFO**

CIĘŻARÓWKI
www.truckslog.pl **iLOGISTYKA**

TSL
BIZNES

MEDIA GROUP
EURO LOGISTICS

■ CZASOPISMO Menedżerów LOGISTYKI I MAGAZYNOWANIA
LOGISTYKA
I MAGAZYNOWANIE

logistics
manager

transport
manager

LOGISTYKA
a JAKOŚĆ
CZASOPISMO MENEDŻERÓW
ŁAŃCUCHA DOSTAW

LOG24

media
LOGISTYKA
portal czasopismo podcast

etransport.pl[®]

PORTAL
TSL.PL

Suštinski i institucionalni partneri:



Polski
Instytut
Ekonomiczny

PZPM
Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego

AKPORATH[®]



tc **transcash**

truckerslife
foundation

Izrada izveštaja



Jakub Szalek

stručnjak za tržište, menadžer marketing sadržaja u Trans.eu. Kreira materijale o aktuelnim problemima transportne industrije (izveštaji, vodiči, webinar, podcast Logistics World 4.0). Analizira i opisuje izazove sa kojima se suočavaju prevoznici i vozači.

Kontakt: jszalek@trans.eu



Marek Szymański

novinar, menadžer marketing sadržaja u Trans.eu. Nekoliko decenija povezan sa TSL sektorom. U periodu 2000-2007. bio je glavni i odgovorni urednik časopisa Eurologistics, zajedno sa svojim timom pripremao je rang listu „Logistički operater godine“ i Logistics Gala – trenutno najvažniji događaj u TSL industriji. Pisao je o tržištu transporta i logistike za Puls Biznesu, Parkiet, menadžera transporta i menadžera logistike.

Kontakt: mszymanski@trans.eu



Grafički dizajn i kompozicija:

Krzysztof Bugaj
kbugaj@trans.eu



Promocija i distribucija:

Justyna Łukasiewicz
jlukasiewicz@trans.eu

Analiza podataka sa platforme Trans.eu 8

01 Tereti

Zeleni dogovor 31

Evropska privreda 34

Privreda Nemačke 36

Goriva 38

02 Tržište

Troškovi marketinga 40

e-cmr tržište 43

Marketing prodaja kamiona 45

IRU 49

Prognoza digitalizacije 52

03 Prognoza

ZMPD 56

Dekarbonizacija, digitalizacija 58

Oprezni optimizam 60

EKONOMIJA, JOŠ JEDNOM PRIVREDA

Očigledan je kliše reći da transportna industrija – kao i ceo sektor transporta i logistike – prolazi kroz teška vremena. U ovogodišnjem izveštaju koji sumira i predviđa 2024/2025, pokušali smo da damo presek najvažnijih izazova sa kojima se suočavaju transportni preduzetnici u Evropskoj uniji. - "Ekonomija, glupo". Sa takvim sloganom Bil Klinton je pobedio na predsedničkim izborima 1992. godine. Ovaj slogan od pre nekoliko decenija nije izgubio na aktuelnosti. Ako se Evropska unija ne otrese svoje ekonomske letargije, slabljenje u lancima snabdevanja moglo bi se nastaviti još dugo.

Zaista, povratak prosperiteta na transportno tržište zavisi od ekonomskog zdravlja velikih evropskih sila – Nemačke i Francuske, ali i celog kontinenta. Očekuje se da će 2025. godina biti vreme prvih okvirnih povećanja obima prevezene robe. U svakom slučaju, na to ukazuju i prognoze Međunarodne unije drumskog transporta (IRU), najvažnije transportne organizacije u EU. - "Preživjećemo", komentarišu predstavnici industrije. I predviđaju oporavak (i značajno povećanje vozarina) u drugoj polovini 2025. godine.

Za detalje, kliknite
Uredništvo

Pronađite terete koji su vam potrebni i izgradite međunarodne rute!

Već imamo poverenje više
od 23.000 prevoznika



Teret za bilo koju vrstu vozila, bilo gde u zemlji i Evropi, direktno od 16.500 špeditera i pošiljalaca.



Pouzdana partneri. Vodimo računa o verifikaciji pošiljalaca i špeditera, pružamo prevoznicima pogodan modul rejtinga i pregleda.



Novac za izvršene transporte u roku od 30 minuta na Vašem računu.



Pun pristup Platformi bilo gde i bilo kada uz Loads2GO mobilnu aplikaciju za korisnike.

KREIRAJTE NALOG

www.tfc.trans.eu

01

dug

kurs evra

spot ponude

popularne rute

kabotaža i unakrsni transport

TERETI



Jakub Szalek

Stručnjak za marketing
sadržaje, novinar, Trans.eu

Tereti | Analiza podataka

Analiza podataka sa platforme Trans.eu

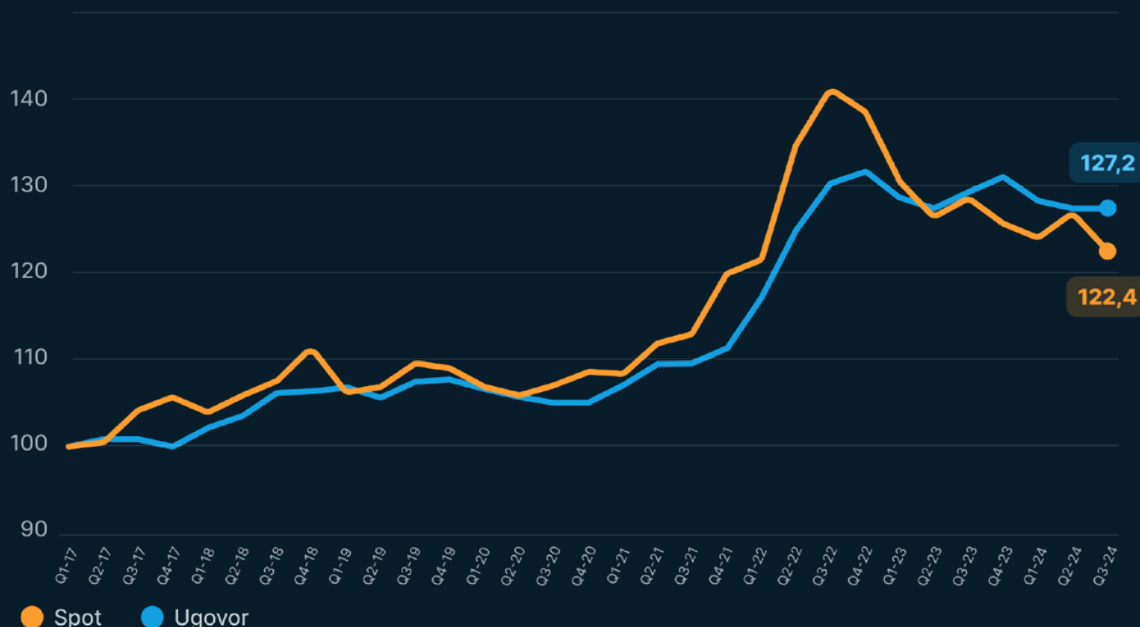
Ako postoji jedna reč koja je dominirala industrijskim diskursom u poslednje tri godine, to je neizvesnost. Očekivani ekonomski oporavak još uvek nije stigao, a porast izazova znači da mnoge transportne kompanije neće doživeti da ga ponovo vide. Još uvek nije sve prikazano u statistici – tek za nekoliko meseci ili godina saznaćemo punu sliku onoga što se dešavalo 2024. godine. Zaključci? Produžena stagnacija je verifikacija poslovne zrelosti, uključujući i mogućnost diversifikacije izvora i vrsta prevoza. Konkretno, sa opadajućim kapacitetom koji je dostupan na tržištu, neke ponude su se pomerile sa ugovora na spot. A gde su veće stope? Tržište je deregulisano i teško je govoriti o jasnom trendu – sve zavisi od pravca.

Izvori tereta - spot i ugovorno tržište

Prema podacima koje je izneo Supply and Transport Intelligence za prva tri kvartala 2024. godine, indeks ugovornih stopa je i dalje viši od spot stopa. Ova situacija se nije promenila od drugog kvartala 2023. godine, uprkos obećavajućim rezultatima krajem juna 2024. Međutim, vredni napomenuti da su spot stope veće od ugovorenih stopa na glavnim

transportnim destinacijama u Evropi. A prema podacima koje je izneo Transporeon Market Insights (od 15. oktobra 2024. godine), ovaj trend se odražava i u ključnim zemljama evropske privrede – Nemačkoj, Francuskoj, Španiji, Velikoj Britaniji ili Poljskoj. Dakle, može se zaključiti da je situacija dvosmislena, dinamična i da zavisi od konkretne rute.

Evropski indeks stope drumski transport



Cene puta na odabranim rutama

Ruta	Ugovorna stopa	Spot stopa	% razlike spot u odnosu na ugovor
Warsaw ↔ Duisburg	€ 1,59	€ 1,67	4,91%
Duisburg ↔ Warsaw	€ 1,16	€ 1,45	24,66%
Paris ↔ Madrid	€ 1,75	€ 1,83	4,57%
Madrid ↔ Paris	€ 1,44	€ 1,43	- 0,70%

Izvor: Snabdevanje, Transportna inteligencija

Trans.eu - nudi definitivno više

S druge strane, podaci Trans.eu, zasnovani na jedinstvenim ponudama tereta, izgledaju veoma optimistično:

1. **Primetan je porast broja ponuda i srednjih stopa na Platformi (analizirani period: januar-novembar):**

- Povećanje broja ponuda: 23,5% u odnosu na 2023. i 7,8% u odnosu na 2022. godinu.
- Povećanje srednje stope: 10,1% do 2023. i 8,6% do 2022. godine.

2. **Nemačka, Holandija, Belgija i Francuska ostaju ključne oblasti transportnih operacija.**

Pomenute zemlje Beneluksa nude najviše cene prevoza.

3. Izvan zone EU situacija u robnoj promeni sa UK se stabilizovala. Švajcarski pravac je takođe bio popularan, posebno u drugom kvartalu 2024. godine, zbog viših stopa.

4. U slučaju vozila do 3,5t, održavaju se veoma stabilne stope (tj. na sličnim nivoima 2023. i 2024. godine) na unakrsnim transportnim rutama iz Italije, što je nenormalan trend (povećanja stopa se primećuju na većini analiziranih destinacija).

5. Primetan je porast broja ponuda na relaciji od Mađarske do Rumunije (posebno za FTL). Ovo je zanimljiv pravac za posmatranje, posebno imajući u vidu prijem Rumunije u šengensku zonu saobraćaja od januara 2025.



Ponude i cene na Trans.eu - opšti podaci

Povećanje
ukupnog broja tereta

2024 vs 2022

+7,82%

2024 vs 2023

+23,47%

Povećanje
srednjih stopa

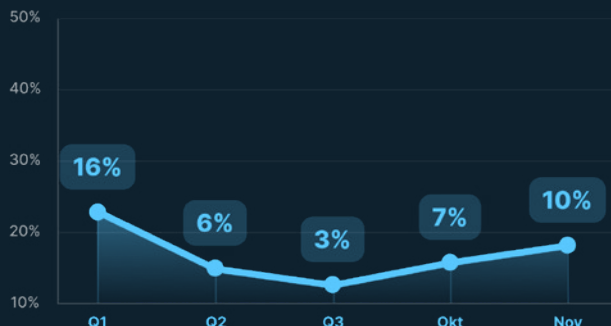
2024 vs 2022

+8,60%

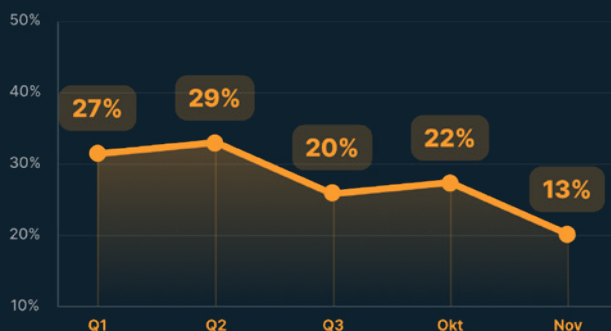
2024 vs 2023

+10,10%

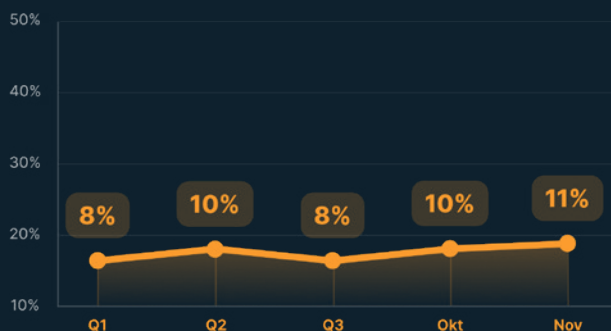
Srednje tromesečne stope
2024. u odnosu na 2022



Broj ponuda po kvartalu
2024. u odnosu na 2023



Srednje tromesečne stope
2024. u odnosu na 2023



Kabotaža / domaći transport

Procentualna razlika u broju ponuda

Država	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Austrija	22,89%	21,85%
 Belgija	50,14%	25,97%
 Češka Republika	28,12%	29,26%
 Francuska	11,37%	13,46%
 Nemačka	23,60%	30,04%
 Velika Britanija	-4,62%	30,35%
 Mađarska	106,40%	70,98%
 Italija	79,23%	16,65%
 Holandija	37,86%	13,29%
 Poljska	-5,76%	12,04%
 Slovačka	27,79%	49,05%
 Španija	47,67%	27,31%


















Izvor: Trans.eu, sopstveni elaborat

Unakrsni transport / bilateralne pošiljke

Procentualna razlika u broju ponuda

 Austrija		2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Austrija ↔  Nemačka		25,88%	22,40%
 Austrija ↔  Italija		33,47%	42,28%
 Austrija ↔  Češka Republika		16,11%	24,88%
 Austrija ↔  Mađarska		29,59%	39,32%
 Austrija ↔  Slovačka		43,02%	40,02%
 Austrija ↔  Švajcarska		28,75%	34,14%






Izvor: Trans.eu, sopstveni elaborat

 Nemačka		2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Nemačka ↔  Poljska		18,48%	34,34%
 Nemačka ↔  Francuska		19,04%	19,03%
 Nemačka ↔  Austrija		50,08%	38,75%
 Nemačka ↔  Belgija		9,26%	24,63%
 Nemačka ↔  Švajcarska		45,57%	46,33%
 Nemačka ↔  Češka Republika		32,42%	33,65%
 Nemačka ↔  Holandija		15,44%	24,68%
 Nemačka ↔  Danska		29,02%	48,72%








Izvor: Trans.eu, sopstveni elaborat

 Francuska	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Francuska ↔  Španija	29,28%	18,17%
 Francuska ↔  Švajcarska	18,63%	29,21%
 Francuska ↔  Italija	42,33%	31,05%
 Francuska ↔  Nemačka	13,27%	27,38%
 Francuska ↔  Belgija	22,72%	19,62%






Izvor: Trans.eu, sopstveni elaborat

 Poljska	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Poljska ↔  Nemačka	-3,26%	35,79%
 Poljska ↔  Češka Republika	1,64%	41,20%
 Poljska ↔  Slovačka	4,20%	45,57%
 Poljska ↔  Litvanija	-22,09%	11,47%

Izvor: Trans.eu, sopstveni elaborat

 Belgija	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Belgija ↔  Nemačka	6,41%	47,03%
 Belgija ↔  Francuska	14,56%	19,18%
 Belgija ↔  Holandija	51,96%	49,03%










Izvor: Trans.eu, sopstveni elaborat

 Holandija	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Holandija ↔  Belgija	36,15%	24,71%
 Holandija ↔  Nemačka	10,66%	41,05%












Izvor: Trans.eu, sopstveni elaborat

 Mađarska		2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Mađarska ↔  Austrija		28,61%	21,34%
 Mađarska ↔  Slovačka		22,71%	54,25%
 Mađarska ↔  Slovenija		119,18%	25,17%
 Mađarska ↔  Rumunija		14,69%	36,36%
 Mađarska ↔  Hrvatska		73,87%	25,07%










Izvor: Trans.eu, sopstveni elaborat

 Češka Republika		2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Češka Republika ↔  Nemačka		18,43%	12,88%
 Češka Republika ↔  Slovačka		24,84%	52,58%
 Češka Republika ↔  Poljska		11,08%	22,77%
 Češka Republika ↔  Austrija		-4,04%	12,38%

Izvor: Trans.eu, sopstveni elaborat

 Italija		2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Italija ↔  Francuska		21,02%	9,51%
 Italija ↔  Švajcarska		41,62%	18,06%
 Italija ↔  Austrija		10,68%	12,76%
 Italija ↔  Slovenija		63,54%	31,21%
 Italija ↔  Hrvatska		112,14%	39,93%

Izvor: Trans.eu, sopstveni elaborat

 Slovačka	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Slovačka ↔  Poljska	8,77%	4,89%
 Slovačka ↔  Češka Republika	16,69%	24,83%
 Slovačka ↔  Austrija	1,34%	7,13%
 Slovačka ↔  Mađarska	49,81%	54,52%

Izvor: Trans.eu, sopstveni elaborat

 Španija	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Španija ↔  Francuska	29,65%	18,01%
 Španija ↔  Portugal	76,40%	22,90%

Izvor: Trans.eu, sopstveni elaborat

Preostale države	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Velika Britanija ↔  Irska	55,53%	34,19%
 Portugal ↔  Španija	18,08%	13,60%
 Slovenija ↔  Mađarska	114,67%	103,86%
 Rumunija ↔  Mađarska	-16,68%	12,53%
 Bugarska ↔  Rumunija	4,77%	3,78%

Izvor: Trans.eu, sopstveni elaborat



Vozila do 3,5 t.

TOP 5 kabotažnih ruta:

Države	% povećanja ponuda 2024. vs 2023	Srednje stope 2024	% povećanja srednjih stopa 2024 vs 2023
Belgija	31,92%	€1,70	12,58%
Holandija	20,71%	€1,34	10,74%
Velika Britanija	14,91%	€1,21	3,42%
Francuska	17,06%	€0,77	6,94%
Nemačka	23,50%	€0,75	8,70%


















Izvor: Trans.eu, sopstveni elaborat

TOP 10 ruta za unakrsni transport







Države	% povećanja ponuda 2024. vs 2023	Srednje stope 2024	% povećanja srednjih stopa 2024 vs 2023
Holandija ↔ Belgija	20,83%	€1,08	12,50%
Italija ↔ Švajcarska	15,54%	€1,03	3,00%
Belgija ↔ Holandija	37,38%	€1,00	12,36%
Nemačka ↔ Švajcarska	38,22%	€0,83	9,21%
Belgija ↔ Francuska	26,58%	€0,78	8,33%
Francuska ↔ Švajcarska	28,12%	€0,78	6,85%
Italija ↔ Francuska	6,42%	€0,70	0,00%
Nemačka ↔ Danska	32,39%	€0,70	7,69%
Nemačka ↔ Francuska	16,64%	€0,64	6,67%
Holandija ↔ Nemačka	35,64%	€0,64	10,34%

Izvor: Trans.eu, sopstveni elaborat

TOP rute u bilateralnom transportu

	do/od	% povećanja ponuda 2024. vs 2023.	Srednje stope 2024	% povećanja srednjih stopa 2024. vs 2023.
Iz Češke Republike	 Austrija	37,78%	€0,68	7,94%
	 Francuska	16,14%	€0,52	4,00%
	 Nemačka	18,81%	€0,56	3,70%
	 Mađarska	38,53%	€0,58	7,41%
	 Italija	10,09%	€0,48	2,13%
	 Poljska	7,85%	€0,48	9,09%
	 Slovačka	23,38%	€0,63	5,00%
	 Španija	31,30%	€0,48	-2,04%
Prema Češkoj Republici	 Austrija	27,06%	€0,58	3,57%
	 Francuska	14,83%	€0,46	6,98%
	 Nemačka	25,22%	€0,55	5,77%
	 Mađarska	54,24%	€0,50	2,04%
	 Italija	2,87%	€0,52	-1,89%
	 Holandija	43,07%	€0,49	8,89%
	 Poljska	16,95%	€0,61	10,91%
	 Slovačka	11,90%	€0,56	1,82%
	 Španija	67,79%	€0,43	2,38%


Izvor: Trans.eu, sopstveni elaborat

	do/od	% povećanja ponuda 2024. vs 2023.	Srednje stope 2024	% povećanja srednjih stopa 2024. vs 2023.
Iz Slovačke	 Češka Republika	11,90%	€0,56	1,82%
	 Francuska	27,81%	€0,49	6,52%
	 Nemačka	20,56%	€0,47	2,17%
	 Poljska	6,25%	€0,47	6,82%
Prema Slovačkoj	 Austrija	15,99%	€0,63	1,61%
	 Češka Republika	23,38%	€0,63	5,00%
	 Francuska	8,61%	€0,44	2,33%
	 Nemačka	32,31%	€0,49	4,26%
	 Italija	26,80%	€0,48	-2,04%
	 Poljska	19,23%	€0,60	5,26%

Izvor: Trans.eu, sopstveni elaborat

	do/od	% povećanja ponuda 2024. vs 2023.	Srednje stope 2024	% povećanja srednjih stopa 2024. vs 2023.
Iz Mađarske	 Češka Republika	54,24%	€0,50	2,04%
	 Francuska	17,47%	€0,47	0,00%
	 Nemačka	22,23%	€0,46	0,00%
	 Poljska	-2,08%	€0,39	5,41%
Prema Mađarskoj	 Austrija	44,79%	€0,62	-3,13%
	 Češka Republika	38,53%	€0,58	7,41%
	 Francuska	27,35%	€0,45	0,00%
	 Nemačka	51,60%	€0,49	6,52%
	 Italija	17,13%	€0,53	-1,85%
	 Holandija	67,46%	€0,46	0,00%
	 Poljska	17,76%	€0,52	8,33%

Izvor: Trans.eu, sopstveni elaborat

	do/od	% povećanja ponuda 2024. vs 2023.	Srednje stope 2024	% povećanja srednjih stopa 2024. vs 2023.
Iz Rumunije	 Francuska	8,29%	€0,38	11,76%
	 Nemačka	9,20%	€0,36	-2,70%
	 Poljska	5,15%	€0,30	-3,23%
Prema Rumuniji	 Austrija	44,79%	€0,62	-3,13%
	 Češka Republika	38,53%	€0,58	7,41%
	 Francuska	27,35%	€0,45	0,00%
	 Nemačka	51,60%	€0,49	6,52%
	 Italija	17,13%	€0,53	-1,85%
	 Holandija	67,46%	€0,46	0,00%
	 Poljska	17,76%	€0,52	8,33%

Izvor: Trans.eu, sopstveni elaborat



TOP 5 kabotažnih ruta:

Države	% wzrost ofert 2024vs2023	Mediana stawek 2024	% wzrost mediany stawek 2024vs2023
Belgija	8,67%	€3,64	8,98%
Holandija	3,71%	€3,05	20,08%
Velika Britanija	32,71%	€1,91	-11,16%
Italija	45,59%	€1,59	-1,85%
Nemačka	41,43%	€1,42	12,70%





Izvor: Trans.eu, sopstveni elaborat

TOP 10 ruta za unakrsni transport






Države	% povećanja ponuda 2024. vs 2023	Srednje stope 2024	% povećanja srednjih stopa 2024 vs 2023
Holandija ↔ Belgija	32,95%	€2,26	19,58%
Belgija ↔ Holandija	53,89%	€2,04	16,57%
Nemačka ↔ Švajcarska	75,81%	€1,66	9,93%
Belgija ↔ Francuska	24,78%	€1,61	8,78%
Nemačka ↔ Danska	60,62%	€1,58	10,49%
Slovačka ↔ Mađarska	89,68%	€1,58	29,51%
Italija ↔ Francuska	29,31%	€1,43	1,42%
Češka Republika ↔ Austrija	10,14%	€1,39	5,30%
Nemačka ↔ Francuska	22,34%	€1,35	5,47%
Holandija ↔ Nemačka	48,66%	€1,35	14,41%

Izvor: Trans.eu, sopstveni elaborat









TOP rute u bilateralnom transportu

	do/od	% povećanja ponuda 2024. vs 2023.	Srednje stope 2024	% povećanja srednjih stopa 2024. vs 2023.
Iz Češke Republike	 Austrija	10,14%	€1,39	5,30%
	 Francuska	29,09%	€1,18	2,61%
	 Nemačka	22,07%	€1,25	7,76%
	 Mađarska	53,00%	€1,36	7,94%
	 Italija	12,56%	€1,13	6,60%
	 Poljska	24,86%	€0,88	6,02%
	 Slovačka	48,14%	€1,24	2,48%
Prema Češkoj Republici	 Belgija	42,04%	€1,06	19,10%
	 Francuska	29,30%	€0,90	5,88%
	 Nemačka	37,13%	€1,10	7,84%
	 Italija	11,20%	€1,05	3,96%
	 Holandija	31,46%	€1,14	17,53%
	 Poljska	37,84%	€1,22	7,96%
	 Slovačka	42,65%	€1,08	3,85%










Izvor: Trans.eu, sopstveni elaborat

	do/od	% povećanja ponuda 2024. vs 2023.	Srednje stope 2024	% povećanja srednjih stopa 2024. vs 2023.
Iz Slovačke	 Češka Republika	42,65%	€1,08	3,85%
	 Francuska	38,69%	€1,06	-0,93%
	 Nemačka	35,18%	€1,14	5,56%
	 Mađarska	89,68%	€1,58	29,51%
	 Poljska	14,71%	€0,83	3,75%
Prema Slovačkoj	 Češka Republika	48,14%	€1,24	2,48%
	 Nemačka	43,55%	€1,10	10,00%
	 Mađarska	55,45%	€1,11	5,71%
	 Italija	23,76%	€1,05	12,90%
	 Poljska	39,66%	€1,27	8,55%

Izvor: Trans.eu, sopstveni elaborat

	do/od	% povećanja ponuda 2024. vs 2023.	Srednje stope 2024	% povećanja srednjih stopa 2024. vs 2023.
Iz Mađarske	 Češka Republika	65,09%	€0,97	5,43%
	 Nemačka	79,80%	€1,05	8,25%
	 Poljska	19,72%	€0,66	4,76%
	 Slovačka	55,45%	€1,11	5,71%
Prema Mađarskoj	 Češka Republika	53,00%	€1,36	7,94%
	 Nemačka	73,58%	€1,15	6,48%
	 Italija	39,80%	€1,17	6,36%
	 Poljska	40,06%	€1,22	11,93%
	 Slovačka	89,68%	€1,58	29,51%

Izvor: Trans.eu, sopstveni elaborat

Prema Rumuniji	% povećanja ponuda 2024. vs 2023.	Srednje stope 2024	% povećanja srednjih stopa 2024. vs 2023.
 Austrija	60,67%	€1,26	0,00%
 Češka Republika	22,45%	€1,46	12,31%
 Francuska	43,63%	€0,83	-10,75%
 Nemačka	23,81%	€1,09	9,00%
 Mađarska	61,03%	€1,61	20,15%
 Italija	27,40%	€1,07	5,94%
 Holandija	15,39%	€0,98	11,36%
 Poljska	29,83%	€1,31	12,93%
 Slovačka	47,77%	€1,08	-16,28%

Izvor: Trans.eu, sopstveni elaborat





TOP 5 kabotažnih ruta:

Države	% povećanja ponuda 2024. vs 2023.	Srednje stope 2024	% povećanja srednjih stopa 2024 vs 2023
Belgija	27,26%	€5,03	44,13%
Holandija	-3,73%	€4,94	96,03%
Velika Britanija	54,92%	€1,50	-31,51%
Nemačka	31,39%	€1,48	17,46%
Francuska	-12,38%	€1,39	13,93%

























Izvor: Trans.eu, sopstveni elaborat

TOP 10 ruta za unakrsni transport

Države	% povećanja ponuda 2024. vs 2023.	Srednje stope 2024	% povećanja srednjih stopa 2024 vs 2023
Nemačka ↔ Švajcarska	37,23%	€2,07	13,11%
Holandija ↔ Belgija	25,79%	€2,03	1,50%
Belgija ↔ Francuska	5,38%	€1,79	6,55%
Nemačka ↔ Danska	69,32%	€1,70	14,86%
Slovačka ↔ Mađarska	34,36%	€1,65	9,27%
Češka Republika ↔ Austrija	-2,27%	€1,62	12,50%
Nemačka ↔ Francuska	20,12%	€1,62	10,96%
Italija ↔ Austrija	2,23%	€1,59	12,77%
Holandija ↔ Nemačka	40,70%	€1,49	19,20%
Nemačka ↔ Austrija	41,16%	€1,45	15,08%

Izvor: Trans.eu, sopstveni elaborat

TOP rute u bilateralnom transportu

	do/od	% povećanja ponuda 2024. vs 2023.	Srednje stope 2024	% povećanja srednjih stopa 2024. vs 2023.
Iz Češke Republike	 Austrija	-2,27%	€1,62	12,50%
	 Belgija	26,80%	€1,25	8,70%
	 Francuska	20,17%	€1,48	8,03%
	 Nemačka	6,24%	€1,37	10,48%
	 Velika Britanija	40,40%	€2,01	15,52%
	 Mađarska	75,60%	€1,52	9,35%
	 Italija	43,91%	€1,16	4,50%
	 Litvanija	30,07%	€1,04	-0,95%
	 Holandija	29,13%	€1,24	7,83%
	 Poljska	26,31%	€0,94	5,62%
	 Rumunija	29,14%	€1,52	4,83%
	 Slovačka	70,18%	€1,29	6,61%
Prema Češkoj Republici	 Austrija	26,54%	€1,37	14,17%
	 Belgija	35,93%	€1,20	15,38%
	 Francuska	70,55%	€1,02	12,09%
	 Nemačka	37,87%	€1,23	13,89%
	 Mađarska	18,92%	€0,98	2,08%
	 Italija	29,97%	€1,33	9,92%
	 Latvija	257,64%	€0,85	21,43%
	 Litvanija	173,62%	€0,92	31,43%
	 Holandija	39,88%	€1,26	15,60%
	 Poljska	51,97%	€1,35	6,30%
	 Slovačka	21,91%	€1,16	3,57%
	 Španija	34,66%	€1,05	3,96%

	do/od	% povećanja ponuda 2024. vs 2023.	Srednje stope 2024	% povećanja srednjih stopa 2024. vs 2023.
Iz Slovačke	 Austrija	-3,34%	€1,45	9,85%
	 Češka Republika	21,91%	€1,16	3,57%
	 Nemačka	-8,45%	€1,25	5,93%
	 Mađarska	34,36%	€1,65	9,27%
	 Italija	16,37%	€1,14	4,59%
	 Poljska	1,10%	€0,88	2,33%
Prema Slovačkoj	 Češka Republika	70,18%	€1,29	6,61%
	 Francuska	57,27%	€1,11	15,63%
	 Nemačka	45,60%	€1,22	14,02%
	 Mađarska	65,62%	€1,15	6,48%
	 Italija	26,26%	€1,30	11,11%
	 Litvanija	207,85%	€0,98	28,95%
	 Holandija	37,86%	€1,22	12,96%
	 Poljska	59,06%	€1,38	6,98%

	do/od	% povećanja ponuda 2024. vs 2023.	Srednje stope 2024	% povećanja srednjih stopa 2024. vs 2023.
Iz Mađarske	 Češka Republika	18,92%	€0,98	2,08%
	 Nemačka	17,47%	€1,17	6,36%
	 Italija	-17,03%	€1,09	6,86%
	 Poljska	21,30%	€0,74	2,78%
	 Rumunija	27,88%	€1,48	-0,67%
	 Slovačka	65,62%	€1,15	6,48%
Prema Mađarskoj	 Češka Republika	75,60%	€1,52	9,35%
	 Francuska	70,86%	€1,21	14,15%
	 Nemačka	70,25%	€1,40	12,00%
	 Italija	21,20%	€1,30	6,56%
	 Litvanija	276,43%	€1,04	22,35%
	 Holandija	49,59%	€1,34	12,61%
	 Poljska	60,64%	€1,43	10,85%
	 Slovačka	34,36%	€1,65	9,27%

	do/od	% povećanja ponuda 2024. vs 2023.	Srednje stope 2024	% povećanja srednjih stopa 2024. vs 2023.
Iz Rumunije	 Bugarska	13,65%	€1,25	-17,22%
	 Češka Republika	35,40%	€0,66	-10,81%
	 Nemačka	19,04%	€0,99	-8,33%
	 Mađarska	-4,57%	€0,71	9,23%
	 Italija	-40,28%	€0,91	2,25%
	 Litvanija	-32,32%	€0,79	-5,95%
	 Poljska	-13,06%	€0,56	-3,45%
	 Slovačka	-20,02%	€0,69	0,00%
Prema Rumuniji	 Austrija	44,65%	€1,40	-0,71%
	 Belgija	59,42%	€1,31	9,17%
	 Bugarska	-12,71%	€1,57	21,71%
	 Češka Republika	29,14%	€1,52	4,83%
	 Estonija	37,23%	€1,12	14,29%
	 Finska	17,43%	€1,46	24,79%
	 Francuska	37,93%	€1,32	17,86%
	 Nemačka	22,73%	€1,50	17,19%
	 Grčka	-10,07%	€1,62	19,12%
	 Mađarska	27,88%	€1,48	-0,67%
	 Italija	0,57%	€1,39	3,73%
	 Latvija	50,08%	€1,33	29,13%
	 Latvija	71,23%	€1,40	20,69%
	 Holandija	55,93%	€1,40	15,70%
	 Poljska	37,90%	€1,55	13,14%
	 Slovačka	50,43%	€1,60	2,56%
	 Španija	41,21%	€1,23	16,04%

Loads2GO – ponude uvek pri ruci

Ostvarite udobnost, vreme i brzinu
u reakciji na nove terete



uključite obaveštenja
o novim ponudama



pronađite terete koji odgovaraju
vašoj lokaciji i floti

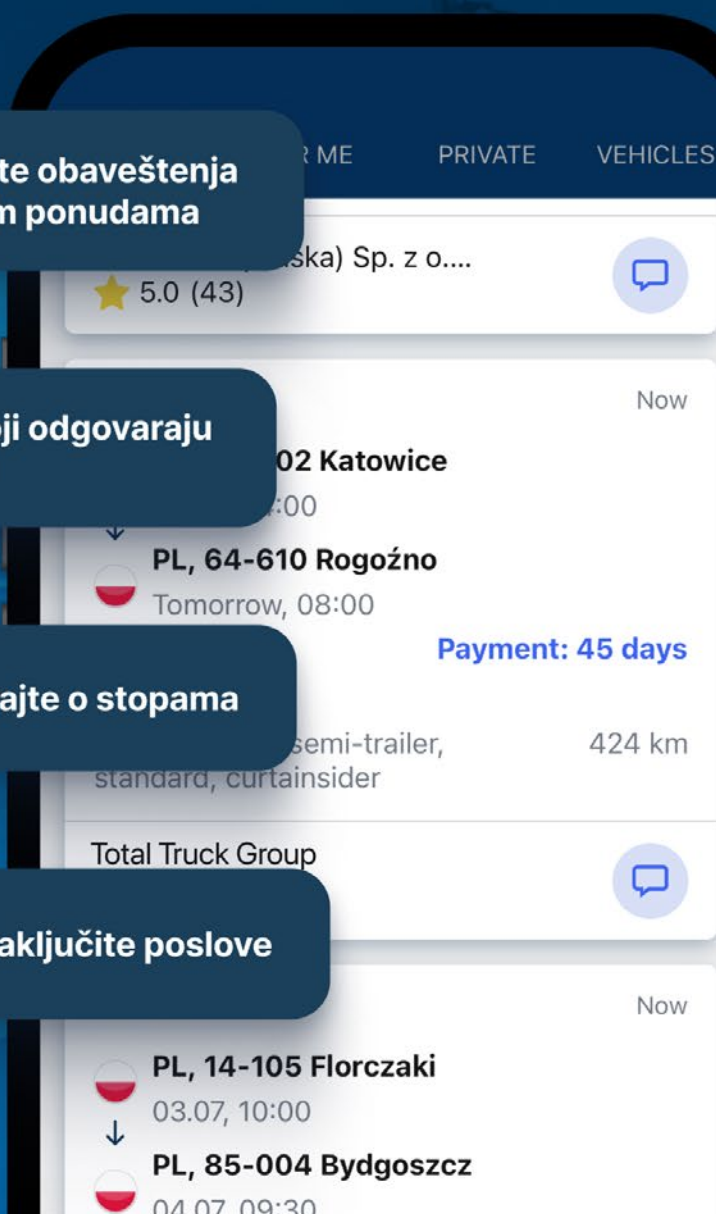


pregovarajte o stopama

PREUZMITE
APLIKACIJU



zaključite poslove



02

zakon

zeleni red

profitabilnost

ekonomija EU

goriva

prodaja kamiona

E-CMR

TRŽIŠTE



ESG izveštavanje i Zeleni dogovor u transportu

Težnja sa nultim emisijama ugljenika ima smisla, ali ostaje diskutabilno vreme potrebno za postizanje usvojenih ciljeva i način njihovog sprovođenja.

Industrija drumskog saobraćaja je trenutno usred dinamičnih promena izazvanih potrebom da se prilagodi ekološkim zahtevima Evropske unije. Zeleni dogovor, stub klimatske politike EU, postavlja ambiciozne ciljeve za smanjenje emisije gasova i uvođenje održivije poslovne prakse. Za transportne kompanije to znači ne samo potrebu za ulaganjem u nove tehnologije, već i potpunu reviziju operativnih modela.

Transformacija košta

Jedan od najvećih izazova u tom pogledu su troškovi ulaganja u nove tehnologije. Zahtevi za smanjenjem emisija, kao što je uvođenje električnih vozila ili korišćenje alternativnih goriva (LNG, biogas, HVO 100), podrazumevaju velike finansijske izdatke. Troškovi kupovine električnih vozila, kao i njihov mali dolet i nedostatak adekvatne infrastrukture za punjenje, barijere su za mnoge kompanije, posebno za mala i srednja preduzeća.

Uprkos brojnim deklaracijama o ulaganjima u infrastrukturu, razvoju mreže punjača, stanica za alternativno gorivo ili intermodalne železnice u mnogim regionima Evrope, razvoj

i dalje zaostaje. Kompanije često moraju same da traže rešenja, što dodatno povećava troškove njihovog poslovanja. Dodatni problem predstavljaju i razlike među zemljama EU u pristupu klimatskoj politici i vremenu implementacije propisa, a samim tim i finansijske podrške. Takve razlike, sa tako visokim troškovima, utiču na konkurentnost onih koji su uključeni u lanac snabdevanja.

Čini se da je uvođenje ESG izveštavanja korak u pravom smeru, pružajući priliku da se preispita prošlo ponašanje kompanija u smislu njihovog uticaja na životnu sredinu, društvo i upravljanje. Međutim, nedostatak jedinstvenih obrazaca za izveštavanje ostaje problem. Kao rezultat toga, svaka kompanija može usvojiti sopstvenu metodologiju izveštavanja, što dovodi do zabune, poteškoća u poređenju podataka i rizika od nepotpunog ili nedoslednog izveštavanja ključnih informacija.

Izveštavanje ima smisla

Doduše, zakonska obaveza nefinansijskog izveštavanja neće obuhvatiti sve kompanije u jednom trenutku, ali će svakako oni koji će biti pogođeni ovom obavezom očekivati da njihovi

poslovni partneri učestvuju u procesu, a samim tim će se pojedini elementi izveštavanja proširiti prema drugim subjektima koji sarađuju. Ova prva faza ESG-a je doneta sa mnogo znakova pitanja, što zahteva vreme za standardizaciju i prilagođavanje standarda.

Drugi ključni problem u razumevanju klimatske politike je nizak nivo svesti i nedostatak odgovarajućeg obrazovanja. Klimatska politika, iako ambiciozna, nije uvek pravilno saopštena, što dovodi do otpora promenama i nerazumevanja njenih ciljeva.

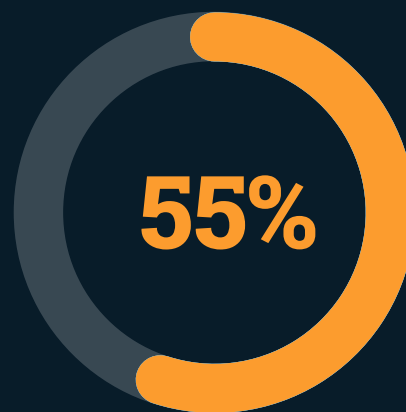
ESG izveštavanje, uprkos početnoj konfuziji i mogućim optužbama za preteranu birokratiju, može da igra važnu ulogu u izgradnji svesti o klimi. Zahtevanje tačnog praćenja i izveštavanja o uticajima na životnu sredinu omogućiće kompanijama da bolje razumeju sopstvene postupke, kao i njihove posledice. Dugoročno, to može doprineti promeni stavova prema poslovanju i boljoj primeni principa održivosti.

Naša kompanija, kao svesni učesnik na transportnom tržištu, aktivno se razvija ka održivom razvoju. Jedan od ključnih elemenata ove strategije je razvoj intermodalnog transporta. Ovaj vid transporta je odlično rešenje za smanjenje negativnog uticaja na životnu sredinu i društvo, posebno kada ga upotpune vozila sa niskim i nultim emisijama u procesu tzv. prve i poslednje milje, što se dešava i kod nas. Međutim, intermodalni transport, uprkos svojim prednostima, takođe je mnogo složeniji od tradicionalnog drumskog transporta.

Intermodalni transport zahteva infrastrukturu

Složenost ovog rešenja proizilazi iz potrebe da se uključi veći broj transportnih jedinica, kao što

su kamioni, vozovi i pretovarni terminali. Ovakva struktura zahteva znatno više ulaganja, kako u infrastrukturu – razvoj terminala i železničkih veza – tako i u organizaciju celokupnog logističkog procesa. Prisustvo adekvatne železničke infrastrukture i terminala za pretovar na ključnim lokacijama je od suštinskog značaja za efikasno funkcionisanje intermodalnog transporta, što ostaje izazov u mnogim regionima. Da bi projekti ove vrste uspeali, od suštinskog je značaja angažovanje mnogih aktera – i kompanija i javnih institucija – kao i adekvatna finansijska podrška.



Ovo je procenat smanjenja gasova koji Evropska komisija cilja do 2030.

godine, što je prvi klimatski cilj koji će biti implementiran kao deo paketa Fit for 55. Do 2035. vozila sa unutrašnjim sagorevanjem nestaju sa tržišta, a zamenjuju ih prvenstveno električni kamioni. Planirano je da ekonomija EU dostigne nultu emisiju 2050. godine.

Uprkos brojnim izazovima i postojećim preprekama, evolucija transportnog sektora ka održivosti takođe donosi mogućnosti. Kompanije koje svoje poslovanje usklađuju sa zahtevima životne sredine mogu steći konkurentsku prednost privlačenjem kupaca koji će se sve više rukovoditi ESG principima pri izboru poslovnih partnera. Razvoj infrastrukture i povećanje ulaganja u zelene tehnologije tokom vremena trebalo bi da pomognu u smanjenju troškova i povećanju operativne efikasnosti.

Šta je sa hibridnim rešenjima?

Naša budućnost u transportu je neizbežna transformacija. U sprovođenju ovog procesa postoje veliki finansijski i organizacioni izazovi, pa su pravilno planiranje, saradnja između različitih aktera i obezbeđivanje finansijske podrške na lokalnom, nacionalnom i nivou EU ključni. Ništa manje važna u ovom procesu

je pravilna komunikacija i edukacija – kako preduzeća tako i zaposlenih – kako bi se bolje razumeli ciljevi klimatske politike i kako ih postići.

Međutim, vredni zapamtiti da svi pravci koji se uzimaju u postizanju nulte emisije ugljenika ne izgledaju nedvosmisleno tačni. Vreme potrebno za postizanje ovih ciljeva i način implementacije ostaju diskutabilni. Stoga je ključan pristup zasnovan na hibridnim rešenjima koja kombinuju različite tehnologije i metode, omogućavajući efektivno prilagođavanje aktivnosti promenljivoj stvarnosti. Praktični pristup ovoj promeni, koji uključuje postepenu implementaciju zelenih rešenja i fleksibilnost za njihovo prilagođavanje, može da omogući ne samo da se uskladi, već i da se izgradi efikasniji i konkurentniji transportni sektor koji zadovoljava potrebe kupaca i životne sredine. ■





Nada da smo već dostigli dno, može biti pogrešna

Industrijska proizvodnja u glavnim evropskim ekonomijama – Nemačkoj i Francuskoj – i dalje je na niskom nivou. Prevoznici se nadaju značajnom oporavku u drugoj polovini 2025.

Industrija drumskog transporta trenutno doživljava teška vremena. Ova situacija ima dva niza uzroka: galopirajući rast troškova, koji se nastavlja od 2022. godine, i opšti kolaps ekonomije Evropske unije. Za transportnu i logističku industriju odlučujući je nivo proizvodnog indeksa, a ne BDP.

To je zato što je ovo drugo zbir vrednosti proizvedenih dobara i usluga, a samo roba se može transportovati, pa je prosperitet sektora transporta, špedicije i logistike (TSL) determinisan stanjem u prerađivačkoj industriji. A ovde u Evropskoj uniji stvari su jako loše, i tako već duže vreme. Pored toga, postoji vrlo malo znakova mogućeg poboljšanja koje dolazi.

To nije kriza poslovnog ciklusa, već strukture

Najgora situacija je u dve „lokomotive“ evropske privrede, Nemačkoj i Francuskoj. Prema S&P Global, agenciji koja prati svetsku ekonomiju, nemački proizvodni indeks kontinuirano pada - iz meseca u mesec - od sredine 2022. (najduži takav niz od početka istraživanja). To se poklapa sa „prekidanjem ruskog kapanja“ povoljnog gasa i nafte. Bez toga, ekonomija reke Rajne je nekonkurentna sa SAD, Kinom i mnogim drugim

delovima sveta. Sam Donald Tusk je odmah posle izbora u SAD, na kojima je pobedio... njegov imenjaka, rekao da Evropska unija ne može ekonomski da se takmiči sa Amerikom ako je struja kod nas 2,5 puta skuplja nego u inostranstvu.

Zbirni PMI (koji meri mišljenja menadžera nabavki u hiljadama industrijskih i uslužnih kompanija o budućnosti njihovog poslovanja), takozvani „indeks optimizma“, došao je na 47,2 poena u evrozoni u septembru, što i dalje ukazuje na nagli pad sentimenta u privredi. Nivo PMI ispod 50 poena ukazuje na pesimizam, dok iznad njega znači optimizam u pogledu budućnosti. Ocena od 47,2 poena signalizira negativno raspoloženje u privredi. Ovo je drugi najgori izveštaj od kraja 2020. (usred pandemije!).

Najgore je bilo u avgustu 2024. (46,7 poena). Najlošije je upravo u Nemačkoj i Francuskoj. Iznad Sene, raspoloženje je podjednako loše u industriji i trgovini, sa otpuštanjima u prvoj. Treća evropska ekonomija, Ujedinjeno Kraljevstvo, iako je takođe na negativnoj putanji, ovde ima svetlosti na kraju tunela - analitičari ne samo iz S&P Global-a očekivali su mnogo

gora očitavanja nego što su se stvarno desila. Britanski BDP je u prvom kvartalu 2024. porastao za 0,6 odsto na kvartalnom i 0,9 odsto na godišnjem nivou, dok se u proseku očekivalo povećanje od 0,4 odsto. To znači da je Velika Britanija izašla iz tehničke recesije.

Francuska politička paraliza

Šta se dešava u Francuskoj? Analiza S&P Global je istakla da privreda zemlje opada najbržim tempom od novembra 2020. Francuski proizvodni sektor je i dalje „zaglavljen u blatu“, kako su ga ekonomski analitičari slikovito opisali, pošto je proizvodnja opala preko reke Loare šesnaestog uzastopnog meseca (opet, najduža takva sekvenca od kada je S&P započeo svoje ankete). Na slabu tražnju u budućnosti ukazivao je i nagli i ubrzani pad novih porudžbina.

Francuska je posle ovogodišnjih izbora praktično paralizovana donošenjem odluka vlade koju formiraju centristička partija predsednika Emanuela Makrona i levičarske stranke, samo (ili po drugima, koliko) da zadrži Nacionalno jedinstvo Marin Le Pen van vlasti. Ova situacija se mora loše odraziti na ekonomske odluke vlade, koja je praktično paralizovana.

Čekajući "voz nade"

U poslednje vreme, međutim, postoje jedva vidljivi signali koji ukazuju na mogući budući preokret katastrofalnog trenda u nemačkoj ekonomiji. - Postoje preliminarni znaci koji ukazuju da je došlo do dna. Nemački indeks PMI proizvodnje (HCOB) doduše nastavlja da signalizira brzi pad proizvodnje, ali vidimo tračke nade da sektor počinje da se oporavlja, komentariše Cyrus de la Rubia, glavni ekonomista Hamburške komercijalne banke.

Prvo – postoji poboljšanje iz meseca u mesec, a drugo – podaci su bolji od očekivanja ekonomista. Oni su očekivali da će PMI indeks pasti na 47,1 poen. Razlika je samo neznatno u korist podataka u odnosu na prognoze, ali je uvek malo optimizma. - HCOB kompozitni PMI indeks za evrozonu se blago oporavio. Ipak, ne možemo još da uskočimo u „voz nade“. Okrivljuju se takozvani novi poslovi, koji naglo opadaju, posebno u Nemačkoj i Francuskoj. Broj neispunjenih porudžbina nastavio je da opada, a poslovna očekivanja su pala ispod dugoročnog proseka, navodi se u izveštaju S&P Global.

Poslednjih meseci 2024. ponovo je zabeležen jasan trend pada nemačkog PMI-a, na 43 poena. Da stvar bude gora, evropski proizvođači, uključujući i nemačke, nastavljaju da smanjuju nabavnu aktivnost i oslobađaju se magacinskih zaliha. Što znači da ne očekuju brz porast potražnje. ■

43,0 poena

Ovo je decembarški PMI za nemačku proizvodnju.

(HCOB Germany Manufacturing PMI). Indeks PMI se zasniva na anonimnim povratnim informacijama od pet stotina menadžera u proizvodnom sektoru u vezi sa porudžbinama, prodajom, kupovinom itd. Indeks ispod 50 poena ukazuje na usporavanje privrede. Za međunarodni transport u EU ovo nije dobra vest, jer znači da dobavljači nemačke industrije imaju sve manje proizvoda za transport.

Izvor: Markit Economics



Klaus Wohlrabe

zamenik direktora Centra za makroekonomiju na Ifo institutu za ekonomska istraživanja u Minhenu

Nemačka u stanju neizvesnosti

Koji su najveći izazovi sa kojima se trenutno suočava nemačka privreda?

- Postoji 5 glavnih problema koje vredni spomenuti:
 - premalo korporativnih investicija,
 - velika neizvesnost ekonomske politike,
 - oprez potrošača,
 - opadanje međunarodne konkurentnosti - posebno u odnosu na Kinu,
 - i strukturne promene koje prate ekonomsku slabost.

Koji sektori rade najbolje i najgore, i kako se to prenosi na tržište transporta?

- U industrijskom sektoru trenutno nema industrije koja dobro posluje. Većina kompanija svoju situaciju ocenjuje kao lošu i skeptična je u pogledu narednih meseci. Ovo nije dobra vest za oblast transporta i logistike, koja je usko povezana sa industrijskim sektorom.

Da li nemačka vlada planira da primeni rešenja koja bi mogla da poboljšaju situaciju?

- Ne. Ekonomska politika je na čekanju jer vlada više nema većinu u parlamentu. Izbori će biti održani u februaru 2025. Ne pretpostavljam da će do tada biti preduzete neke stvarne akcije. Tako da je sada neizvesnost i čekanje na predloge nove vlade.

Šta predviđate za 2025. godinu?

- Veoma je teško bilo šta prognozirati, zbog dve varijable. Prvo, ne znamo šta će predsednik Tramp uraditi – i u pogledu ukupne međunarodne strategije i trgovinske politike, veoma važne za nemačku ekonomiju. Drugo, ne znamo kako će izgledati nova nemačka vlada i kakvu će ekonomsku politiku sprovoditi. U ovom trenutku predviđamo da će rast nemačkog BDP-a u 2024. biti blago negativan na -0,1. U 2025. očekujemo samo neznatno poboljšanje. Stope rasta će biti oko +0,3 ili +0,4, ali su to vrlo nesigurne procene.

Razgovarao: Jakub Szalek ■

Raspoloženje u sektoru transporta i logistike u Nemačkoj 2024

Indeks bilansa industrije

	Očekivanja za razvoj poslovanja u narednih 6 meseci	Procena poslovne situacije	Poslovna klima
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

Izvor: Ifo Institut Minhen, Nemačka



Izgledi tržišta motornih goriva. Pregršt opreznih razmišljanja

Za maloprodajno tržište očekuje se da će sledeće godine cene dizela biti niže nego sada. HVO biogorivo sve više dobija na značaju.

Događaji poslednjih meseci ne dozvoljavaju miran san. To se odnosi i na političku i ekonomsku situaciju u Evropi. Kako se ovaj tekst piše, dalji tok sukoba u Ukrajini i na Bliskom istoku je nepoznat. Sve se više govori o ekonomskoj krizi i teškoćama ne samo u našem delu sveta, već i u Kini. Motorna goriva – njihove cene i potražnja za njima – su najosetljiviji seizmograf stanja na tržištu. Situacija na tržištu goriva nije sasvim jasna, a u prognozama nam se javlja niz neizvesnosti.

Pokušaji Kine

Cena dizel goriva proizilazi iz situacije na tržištu nafte. U kontekstu 2025. godine, s druge strane, nafta je suočena sa nizom događaja i fenomena koji mogu sugerisati niže cene. To uključuje predsedavanje Donalda Trampa koje bi moglo da bude promoter velikog američkog izvoza, promene u pogledu ograničenja proizvodnje OPEK-a ili pretnje ekonomskog usporavanja u Evropi.

Takođe se stalno ima na umu slabljenje tražnje kineske privrede. Ova zemlja već nije uspela da ostvari očekivane nivoe uvoza sirove nafte od pandemije, a korišćenje nafte je slabije od očekivanog. Kineske vlasti pokušavaju da povuku poteze da stimulišu tražnju kroz državne programe, ali je za sada njihova efikasnost umerena. Ova situacija sugerise da 2025. može izgledati naniže u odnosu na prošlu godinu. Nedavna anketa analitičara Rojtersa pokazuje da će prosečna cena nafte tipa Brent sledeće godine biti 74,53 dolara po barelu. Stručnjaci su sedmi mesec zaredom snizili prognoze cena. Slabiji rast globalne tražnje i dovoljna ponuda neutralisaće efekte potencijalnog odlaganja ublažavanja proizvodnih ograničenja OPEK+. Takvi uslovi takođe mogu sugerisati promene u istom pravcu za gotova goriva – uključujući dizel.

HVO sve važniji za transport

Američka administracija za energetske informacije (EIA) snizila je svoje prognoze za proizvodnju obnovljivog dizela u 2025. u svom

najnovijem izveštaju o kratkoročnim energetskim prognozama, objavljenom 8. oktobra. EIA sada predviđa da će proizvodnja obnovljivog dizela u proseku iznositi 210.000 barela dnevno u 2024. i 230.000 barela dnevno 2025. godine, što je manje u odnosu na prošlomesečnu prognozu od 240.000 barela dnevno. Proizvodnja dizela iz obnovljivih izvora iznosila je u proseku 170.000 barela dnevno u 2023.

Na evropskom tržištu vredi pogledati situaciju u Nemačkoj. Krajem maja 2024. Nemačka je odobrila neograničenu prodaju HVO-a na benzinskim pumpama, a najavljeno je prvo veće ulaganje u domaću samostalnu proizvodnju HVO-a u rafineriji Holborn u Hamburgu. Analiza Hagena Reinersa iz Argus German Fuels glasi:

Nemačka troši oko 33 miliona tona dizela godišnje, dok se očekuje da će globalna proizvodnja HVO dostići 22 miliona tona 2024. Pošto se većina proizvodnje dodaje u Severnoj Americi, opšta dostupnost HVO-a takođe može biti ograničavajući faktor u masovnom prelasku Nemačke sa dizela na HVO.

Nemački distributeri procenjuju prodaju HVO 100 u Nemačkoj na 50-60.000 tona u 2023. - znatno manje u poređenju sa potrošnjom dizela u Nemačkoj - ali uvoznici ove godine vide značajno povećanje stope. Mnogo će ovde zavisiti od popularizacije ovakvih rešenja, kao i od pooštavanja evropskih zahteva za čist transport. U ovom kontekstu, značaj HVO-a će biti veliki, s obzirom na njegov potencijal za upotrebu u tradicionalnim dizel motorima. ■



33 miliona tona dizela

Toliko Nemačka troši godišnje, dok se očekuje da će globalna proizvodnja HVO dostići 22 miliona tona 2024. Pošto se većina proizvodnje dodaje u Severnoj Americi, opšta dostupnost HVO takođe može biti ograničavajući faktor u masovnom prelasku Nemačke sa dizela na HVO.



Dizanje troškova. Teret za preduzetnike ili podsticaj inovacijama?

Troškovi održavanja transportne kompanije biće u porastu 2025. Nikoga to posebno ne čudi. Problem je da li će vozarine istovremeno rasti.

Povećanje troškova rada, goriva, putarine, razvoj voznog parka i depresijacija vozila – to je ono sa čim se evropski prevoznici moraju suočiti 2025. godine, smatraju stručnjaci. Šta se može učiniti da se uravnoteži ovaj nepovoljan račun?

- Troškovi za prevoznike i logističare u narednoj godini biće određeni brojnim makroekonomskim i industrijskim faktorima. Primetan je trend rasta cena goriva u 2024. godini, koji bi se mogao nastaviti i u 2025. godini, iako će dinamika ovog povećanja zavisiti od globalne geopolitičke situacije i klimatske politike. Pored toga, sve veći naglasak na smanjenju CO₂ i razvoju održive logistike će primorati ulaganja u zelenija vozila i tehnologije, što će takođe povećati operativne troškove, upozorava Dr. Grzegorz Wiczorek sa WSB Merito Univerziteta u Wroclaw-u.

Troškovi rada rastu i nastaviće da rastu. - Propisi o minimalnoj zaradi koji se uvode u mnogim zemljama, kao i povećana konkurencija na tržištu rada u transportnoj industriji, mogu stvoriti pritisak na povećanje plata vozača i skladištara.

Ne treba zaboraviti ni sve veće troškove osiguranja i putarine, koji su podložni redovnom povećanju u mnogim regionima Evropske unije, dodaje on, pozivajući se na informacije prikupljene od prevoznika, uključujući i one povezane sa ZMPD-om.

Procene nisu baš najveselije. Belgijski L'Institut Transport Routier & Logistique Belgique tvrdi da će se u narednoj godini povećanje troškova drumskog transporta kretati od 3,8 do skoro 5 procenata. Slične proračune predstavila je i Panteia, konsultantska kuća iz Holandije. Očekuje se povećanje troškova u holandskom sektoru drumskog saobraćaja (bez troškova goriva) između 3,6 i 5 procenata.

Skuplje točenje goriva

Međutim, cena goriva je jedna od ključnih. To čini do oko 45 procenata ukupnih operativnih troškova transportne kompanije. To čini informacije o poskupljenju goriva toliko važnim za prevoznike. U međuvremenu, teško je doći do dobrih vesti u ovom pogledu.

Američka Uprava za energetske informacije predviđa da će prosečna cena barela sirove nafte tipa Brent porasti za 8 odsto na godišnjem nivou u prvoj polovini 2025. Ovo je veoma važna vest za evropske potrošače. Uostalom, SAD su jedan od glavnih proizvođača goriva koje uvozi Evropska unija. Oni su 2023. godine činili 14,25 odsto tržišta, ali njihov udeo raste u uslovima sankcija Rusiji. Tek 2021. SAD su činile nešto više od 8 procenata.

U međuvremenu, drumski saobraćaj u EU, uprkos nastojanjima ka nultim emisijama, i dalje se prvenstveno oslanja na dizel. 95,3 odsto evropske flote čine dizel automobili, prema podacima ACEA (posle tri kvartala 2024). Koliko

3,8-5%

To je povećanje troškova koje predviđaju sledeće godine belgijski L'Institut Transport Routier & Logistique Belgique i holandska konsultantska firma Panteia. On će se sastojati od povećanja troškova rada, putarine, troškova goriva, viših stopa osiguranja i lizing naknada, između ostalog. Prevoznici iz zemalja Centralne i Istočne Evrope veruju da će stvarni porast biti veći i mogao bi da iznosi čak 10%. Troškovi plata za vozače postaju sve veći trošak za preduzeća: zahtevi za plate za ovu grupu stalno rastu, a vozača u EU nedostaje.

će poskupjeti ovaj energent, teško je proceniti iz više razloga. Pre svega zato što zavise, pored makroekonomskih faktora, između ostalog i od različitih troškova prerade, transporta, distribucije u svakoj zemlji, ali i – od visine poreza.

To se jasno vidi u akcizama na energente. Uprkos činjenici da propisi EU postavljaju minimalnu gornju granicu za ove stope (na 0,33 evra/litar), „zemlje EU su slobodne da odrede stope akciza iznad ovih minimuma, u skladu sa sopstvenim nacionalnim potrebama“, – primećuje The International Road Transport Union (IRU). Italija trenutno ima najveću stopu - 0,62 evra po litru. Ovo u poređenju sa 0,36 evra po litru u Poljskoj, dok je prosek u EU 0,44 evra po litru.

Bez obzira u kojoj zemlji prevoznici toče gorivo 2025. godine, nema sumnje da ih čeka poskupljenje goriva. Već početkom novembra, Uppli, Transport Intelligence i IRU su u zajedničkom izveštaju naznačili da su „cene goriva ponovo počele da rastu u oktobru zbog sukoba na Bliskom istoku, povećavajući rizik od poremećaja u snabdevanju naftom i daljeg povećanja cena nafte.“

Vincent Erard, viši direktor za strategiju i razvoj u IRU-u, dalje upozorava da se očekuje da će cene goriva, koje su već danas nestabilne, dodatno „povećati implementacijom ETS2.

[Analizu tržišta goriva predstavlja i Dr. Jakub Bogucki, analitičar tržišta goriva sa platforme e-petrol. Malo se razlikuje od onog predstavljenog u ovom članku. Prema Boguckom, ne prete nam neka drastična povećanja, iako su to, naravno, još samo prognoze, jer je geopolitička situacija u svetu nestabilna. Pogledajte članak: 'Izgledi za tržište motornih goriva. Pregršt opreznih razmišljanja']].

Putevi i zaposleni

Prevoznici se takođe suočavaju sa naglim povećanjem cena putarina u Evropi. Ovo je posledica uvođenja stope za putarine zasnovane na CO2, što je direktan rezultat direktive EU. Nemačka je u decembru 2023. uvela promene u putarinama, što je rezultiralo povećanjem putarine do 83%. U 2024. - Austrija (porast od 7 odsto), Češka (+13 odsto) i Mađarska (+40 odsto), navodi Trans.info. 2025. godine, na primer, u Danskoj će doći do uvođenja pomenute naknade, što bi trebalo da znači povećanje od nezanemarljivih 682 odsto. - prema podacima IRU.

To nije sve. Neke zemlje takođe posežu za dodatnim povećanjem. Primer je Mađarska, koja će od januara 2025. godine uvesti prilagođavanje putarine za kamione (vladina uredba povezuje komponentu infrastrukturne naknade elektronske putarine sa inflacijom, što rezultira povećanjem komponente do 3,4 odsto). I Austrija namerava da uvede povećanje putarine za sve kamione, pa i one u klasi EURO 6. Planirano je povećanje do 12,5 odsto. Češka je, na primer, takođe najavila poskupljenje - CO2 komponenta putarine će ići do 5 odsto.

Prevoznici takođe treba da očekuju povećanje troškova zaposlenih. Jedan od najvećih

logističkih operatera, koji opslužuje celu Evropu, procenjuje da će povećanje troškova zaposlenih u TSL dostići 10 odsto. - Teret za preduzetnike je brzo rastuća minimalna zarada, podseća Dr. Grzegorz Wiczorek. To se vidi u odluci poljske vlade da od 2025. poveća minimalnu zaradu na 4666 PLN bruto (sa 4300 PLN ove godine). Povećanje troškova zarada, na osnovu kolektivnog ugovora, biće, između ostalih, i u Holandiji, gde bi povećanje trebalo da dostigne četiri odsto od januara 2025. godine.

Izazovi i prilike?

Stručnjaci ne sumnjaju da bi prevoznici i logistički operateri trebalo da se pripreme za izazove rasta troškova 2025. godine, ali dodaju da ih treba, „istovremeno, tretirati kao podsticaj za inovacije i optimizaciju procesa.

- Napredna akcija u ovoj oblasti može da obezbedi konkurentsku prednost u dinamičkom promenljivom tržišnom okruženju, tvrdi Dr. Grzegorz Wiczorek. - Digitalizacija procesa, automatizacija skladišta ili implementacija savremenih sistema upravljanja voznim parkom mogu delimično da nadoknade povećanje operativnih troškova. Takođe će biti ključne efikasne strategije planiranja ruta i saradnja u takozvanom kolaborativnom transportu, što će omogućiti bolje korišćenje resursa. ■





Agata Horzela

Menadžer GS1 standarda za TSL / T&L, predstavlja GS1 na Forumu za digitalni transport i logistiku u Evropskoj komisiji

Budućnost digitalnih transportnih dokumenata

Trenutno je oko 99% transportnih dokumenata koji se koriste u Evropi i dalje u papirnoj formi. Potpuna digitalizacija u EU planirana je za 2027. godinu.

2024. godina, tačnije 21. avgust 2024. godine, trebalo je da bude prekretnica u pogledu mogućnosti korišćenja elektronskog tovarnog lista (e-CMR) širom Evrope. Ovo je sve zbog stupanja na snagu eFTI uredbe EU o elektronskim informacijama o transportu tereta – Electronic Freight Transport Information. Ali još uvek moramo da sačekamo punu primenu nove tehnologije.

To je zato što u praksi od 21. avgusta 2024. zemlje članice treba da sprovedu aktivnosti na prilagođavanju nacionalnih propisa i sistema za implementaciju i verifikaciju elektronske verzije tovarnih lista i drugih transportnih dokumenata obuhvaćenih uredbom. Samo skoro 3 godine kasnije, odnosno 2027. godine (u ovom trenutku Evropska komisija označava K1 2027.), predstavnici pojedinih zemalja EU moraju biti spremni da primaju elektronske informacije o teretnom transportu. Tada se očekuje potpuno prihvatanje elektronskih transportnih dokumenata širom Evrope.

Nedostatak propisa

Odloženi su i rokovi za objavljivanje delegiranih i provedbenih akata koji se odnose na eFTI uredbu. Komisija je do danas objavila 2 akta, koji su dostupni na njenom sajtu. Jedan je takozvani

provedbeni akt, koji ima za cilj da definiše jedinstvene procedure, pravila i tehničke specifikacije koje će se pridržavati nadležni organi zemalja EU za pristup informacijama o teretnom transportu putem eFTI platformi. Drugi je takozvani delegirani akt, koji uspostavlja jedinstveni eFTI skup podataka za automatsku razmenu informacija.

Međutim, još dva akta nisu mogla biti objavljena: izvršni akt – koji se odnosi na specifikacije za eFTI platforme i provajdere rešenja, i delegirani akt – kojim se utvrđuju pravila za sertifikaciju eFTI platformi i dobavljača rešenja. Njihovo objavljivanje je odloženo do sredine 2025. godine.

Ciljni model za prenos podataka o teretnom transportu je rad na sertifikovanim platformama, takozvanim eFTI platformama, od kojih se očekuje da garantuju sigurnost skladištenja i dostupnost podataka. Jednostavno rečeno, ako kompanija želi da koristi e-CMR, moraće da koristi spoljni sertifikovani sistem od dobavljača rešenja ili da sertifikuje sopstveni sistem. eFTI platforme će morati da budu u mogućnosti da prenose podatke na takozvanu eFTI kapiju (tj. na sveobuhvatnu nacionalnu platformu koja će biti uspostavljena u svakoj zemlji članici).

Okruženje će stoga morati da bude u potpunosti interoperabilno, tako da će za kompanije i dobavljače rešenja biti važno da koriste standardizovane formate za prenete transportne podatke.

Možete ostati na papirnoj dokumentaciji

Dodatno ću podsetiti da neće kompanije, već predstavnici kontrolnih organa, morati da se pridržavaju odredbi eFTI uredbe. Ukoliko kompanije odluče da nastave da koriste papirnu dokumentaciju – prema propisu, moći će da zadrže takav obrazac. Ako, pak, pređu na elektronski oblik, kao što je tovarni list, onda će prilikom pregleda na putu vozač na mobilnom uređaju pokazati generisani QR kod sa jedinstvenim transportnim brojem. Ovaj broj će biti „ključ“ za relevantne podatke u bazama podataka dobavljača rešenja, preko kojih će tražene informacije u vezi sa transportom u pitanju biti dostupne.

Želim da istaknem da se eFTI uredba ne odnosi samo na podatke date u realizaciji drumskog saobraćaja. Uredba ima mnogo širi obim i primenjuje se i na druge vidove transporta (osim za pomorski, koji je predmet posebnih propisa). Dakle, govorimo o digitalizaciji gotovo

celog saobraćaja.

Trenutno, oko 99% transportnih dokumenata koji se koriste u Evropi i dalje imaju papirnu formu, sa otprilike 500 miliona CMR (tovarnih listova) dokumenata koji se generiše godišnje. Papirni obrazac je i najčešći oblik dokumenata koji se odnose na robu koja se prevozi, kao što su carinske deklaracije i ADR potvrde, kao i druga dokumenta neophodna vozaču tokom prevoza, kao što su vozačka dozvola i potvrda o registraciji vozila. Konačno, i oni će biti digitalizovani prema eFTI regulativi.

eCMR regionalno za sada

U ovom trenutku u mnogim evropskim zemljama su u toku različite inicijative vezane za digitalizaciju transportnih dokumenata. Testiraju se različita rešenja koja su na kraju namenjena da nas približe ciljnom modelu kompatibilnom sa eFTI. Belgijanci, Nemci, Italijani i Španci su, na primer, veoma aktivni u tom pogledu. U Rumuniji, s druge strane, elektronski tovarni list je već nekoliko godina u širokoj upotrebi. Ni u Poljskoj ne manjka ovakvih inicijativa, koje imaju za cilj da preokrenu pravnu situaciju s jedne strane, a s druge da sprovedu pilot implementacije. ■

9 minuta

Ovo je prosečno vreme za obradu naloga za teret koristeći eCMR. Kako je izračunalo SIRA Consulting Research za Ministarstvo saobraćaja Danske, korišćenje eCMR-a značajno štedi vreme u pripremi tovarnog lista, verifikaciji tereta, potvrđivanju isporuke i drugim administrativnim aktivnostima u vezi sa izdavanjem otpremne dokumentacije. Sa papirnom dokumentacijom ovakvi administrativni poslovi traju 23 minuta.

Prodaja kamiona: tržište u limbu

Već nekoliko meseci u Evropskoj uniji je prodato daleko manje komercijalnih vozila preko 3,5 tone nego pre samo godinu dana. Trend rasta se nastavlja samo u segmentu komercijalnih vozila. Sve dok se industrijska proizvodnja ne povećava, a sa njom i potražnja za teretom, teško je računati na značajnije povećanje registracije novih kamiona, posebno onih iznad šesnaest tona.



Jakub Faryś

Predsednik Poljske asocijacije automobilske industrije, predsednik Komiteta za vezu u Evropskom udruženju proizvođača automobila ACEA.

- Morate imati u vidu činjenicu da poslednjih godina segment teških kamiona koji se koriste u međunarodnom transportu stalno raste. 2024. je došlo do korekcije, jer je tržište jednostavno zasićeno. I nema potrebe za novim vozilima, jer za sada nema izgleda za ponovni rast na tržištu transporta. Najveći pad prodaje teških vozila, preko 16 tona, beleže nove zemlje EU, uključujući Poljsku, Slovačku, Češku, baltičke republike i Mađarsku. Padovi utiču na celu EU, sa izuzetkom nekoliko zemalja južne Evrope: pre svega Španiju, gde je rast iznosio čak 12%.

I nema šanse za brzo poboljšanje na horizontu: posebno imajući u vidu stanje nemačke i francuske privrede. Preko Rajne, pogonski točkovi te privrede – automobilska, hemijska i inženjerska industrija – naglo su usporili. Pored toga, troškovi Zelenog dogovora takođe utiču na velike ekonomije, što, između ostalog, dovodi do viših cena energije. Prodaja kamiona takođe opada jer je na tržište izašlo više

polovnih kamiona po dobrim cenama, što je posledica rasprodaje voznih parkova. I, na kraju krajeva, vlasnici kamionskog voznog parka suočavaju se sa još jednim izazovom – prelaskom na nultu emisiju. Očekuje se da će 2040. 90 odsto registrovanih vozila biti električno, a petnaestogodišnja perspektiva zaista nije daleko. Vlasnici kamionskih kompanija i logistički operateri uskoro treba da planiraju svoje troškove za nove pogone.

Poseban problem je nedostatak stanica za brzo punjenje za kamione. Da bi se smanjile emisije ugljenika, novi kamioni moraju biti u stanju da se efikasno pune. Najbrže infrastruktura raste u Nemačkoj, ali u Evropi, samo za putničke automobile, za desetak godina treba da se podigne nekoliko miliona stanica za punjenje automobila, a to deluje nerealno. Prema procenama ACEA-e, do 2030. godine biće potrebno 8,8 miliona stanica za punjenje, a za to je potrebno povećati brzinu kojom se grade, i to za faktor osam. Pa ipak, infrastruktura za teška vozila je još veći izazov. Dovoljno je reći da je jedna tačka punjenja 1,5 MV, a potrebno ih je desetak u jednom čvorištu duž autoputa.

**Thomas Fabian**

ACEA direktor komercijalnih vozila

- Prodaja novih kamiona usko je povezana sa ukupnim ekonomskim razvojem. Ekonomske nedaće imaju negativan uticaj na prodaju kamiona, baš kao što slabo ekonomsko raspoloženje među prevoznicima utiče na njihovu sposobnost da investiraju u obnovu voznog parka. Slab ekonomski rast je već

umanjio potražnju za teškim kamionima u drugoj polovini 2024. godine; značajan pad zabeležen je u prva tri kvartala 2024. godine, uglavnom u centralnoj Evropi. Mnogi proizvođači prijavljuju pad narudžbi i predviđaju da će se teško tržišno okruženje nastaviti na mnogim evropskim tržištima. ■





**EU. Prodaja
novih kamiona**Ukupna težina preko 3,5 tone
(poređenje trećeg kvartala)2023
270 000
vozila2024 ↓7,5%
249 700
vozila**EU. Prodaja
komercijalnih vozila**

Izvor: ACEA

1 170 310 vozila
8,5%

Radite sa **proverenim partnerima** širom Evrope i bezbedno gradite međunarodne rute

Kompanije sa kojima obavljate transakcije na Trans.eu su:

-  autorizovane i verifikovane
-  konstantno nadgledane
-  transparentne - vidite podatke kompanije i nezavisnu procenu njene pouzdanosti plaćanja, TransRisk
-  podložne ocenama i komentarima koje proveravate u bilo kom trenutku

KREIRAJTE NALOG

www.tfc.trans.eu

03

komentar od IRU

tahografi

digitalizacija

dekarbonizacija

stope

nelojalna konkurencija

Prognoza



Koji izazovi čekaju transportna preduzeća

Sledeća godina bi se mogla pokazati kao prekretnica za tržište transporta. IRU predviđa blagi porast količine prevezenog tereta podstaknut povećanjem potrošnje. Međutim, industrija se suočava sa velikim izazovima zbog nedostatka vozača i velike operacije zamene tahografa.

1. Rast isporuke

S obzirom na trenutnu makroekonomsku situaciju u Evropskoj uniji, IRU očekuje da će se obim tereta povećati za 2% u tonskim milijama, u poređenju sa podacima iz 2024. godine. Očekuje se da će smanjena inflacija i kamatne stope u EU podstaći održiviji rast potrošnje, a time i ekonomski rast. Cene vozarina su promenljive i mogu zavisiti od kapaciteta transportnih kompanija, koje bi mogle biti ugrožene višim cenama vozila i nedostatkom vozača.

2. Nedostatak vozača

Čak i ako se nedostatak vozača kamiona u Evropi donekle smanjio poslednjih godina zbog slabe potražnje, on ostaje ozbiljan problem. Prema najnovijem istraživanju IRU 2024, 70% transportnih kompanija ima ozbiljnih ili veoma ozbiljnih poteškoća pri popunjavanju radnih mesta vozača. Od tog broja, 12% kompanija se bori sa nepopunjenim radnim mestima vozača, što je ekvivalentno pola miliona radnih mesta.

50% autoprevoznika očekuje veće poteškoće u 2025. godini, sa pola miliona vozača kamiona koji će otići u penziju u narednih pet godina i nekoliko mladih naslednika koji će se pridružiti profesiji. Jedan od rizika je povećanje napetosti na tržištu tereta posle 2023. i 2024. godine, koje su, ipak, bile godine promena i neizvesnosti.

3. Pristup gorivu

Standard ugljen-dioksida počeo da utiče na cenu dvo- i troosovinskih kamiona sa bruto masom vozila većom od 16 tona (sa jednom pogonskom osovinom). Očekuje se da će cene energenata blago rasti do sredine 2025. godine, a zatim pasti, naravno i dalje u zavisnosti od geopolitičke situacije. Očekuje se i da će globalne zalihe nafte nastaviti da opadaju, pošto će proizvodnja nafte ostati ispod potrošnje zbog smanjenja proizvodnje OPEK+. Potencijal za dalju eskalaciju sukoba na Bliskom istoku je poslednjih nedelja uneo značajnu neizvesnost i volatilnost na naftna tržišta. Međutim, do danas nije bilo poremećaja u snabdevanju naftom, a čak i da je bilo, postoji značajan višak raspoloživih kapaciteta za pokrivanje punog potencijala.

70%

Uprkos značajnom padu potražnje za međunarodnim transportom, mnoge autoprevozničke kompanije u Evropskoj uniji se suočavaju sa kadrovskim problemima zbog nedostatka vozača. Problem je ozbiljan: IRU procenjuje da će oko pola miliona vozača otići u penziju u narednih pet godina. Ni Evropska komisija ni šefovi ministarstava saobraćaja u zemljama EU za sada nemaju pojma kako da zaustave ovaj zabrinjavajući trend.



10%

Prema IRU-u, takav procenat tahografa prve generacije (G2V1) neće biti na vreme zamenjen takozvanim pametnim digitalnim tahografima druge generacije. Dakle, određeni kamioni neće moći da rade u međunarodnom transportu. Rok za zamenu tahografa je 31. decembar 2024. Ovo je prva faza zamene ovih uređaja. Sredinom avgusta 2025. svi digitalni tahografi bi trebalo da budu zamenjeni najnovijim G2V2 uređajima.

4. Putarine i plate vozača

Povećanje putarine možete očekivati i zbog primene standarda emisije CO2 u zemljama članicama EU (Danska, Holandija, Švedska i druge). I indeksacija putarine prema stopi inflacije. Plate u EU poslednjih godina rastu zbog inflacije i zategnutog tržišta rada. Očekujemo da će nastaviti da rastu 2025. i 2026. godine, ali nešto sporijim tempom. Pored toga, očekivani rast obima tereta i neravnoteža između vozača koji odlaze u penziju i njihovih mladih zamena će verovatno izvršiti pritisak na plate. I na kraju, neizvesnost oko nove očekivane tarife u SAD, što bi moglo dovesti do većih troškova opreme. Za sada je teško odrediti visinu nove tarife, a samim tim i cenu prodaje kamiona.

5. Zamena tahografa

Došlo je do značajnih kašnjenja koja ometaju proces zamene opreme. Proces nadogradnje vozila u funkciji nije mogao da počne pre 2024. godine zbog ozbiljnog kašnjenja u isporuci uređaja Smart Tahograf verzije 2 (G2V2). U teoriji, to je moglo da počne u avgustu 2023. godine, kada bi G2V2 postao obavezan za novoregistrovana komercijalna vozila. Kratko vreme čekanja za proizvođače tahografa i vozila da testiraju i proizvedu novi tahograf je doprinelo tehnološkim poteškoćama tokom implementacije.

Na primer, čak i G2V2 oprema koja se trenutno instalira je privremena verzija, što dovodi do neizvesnosti među prevoznicima i opšteg nepoverenja u pouzdanost i skrivene troškove budućih nadogradnji. Pored toga, bilo je brojnih slučajeva kvarova opreme G2V2, što je rezultiralo vraćanjem vozila u radionice i stavljanjem iz upotrebe nekoliko dana. Ovo je dodatno podstaklo nepoverenje i obeshrabilo

pravovremeno planiranje zamene tahografa. Iako G2V2 sistem neće biti u velikoj meri dostupan do 2025. godine, članice IRU-a u nekoliko zemalja članica EU su prijavile nedostatak radionica koje bi mogle da izvrše nadogradnju.

Iz istraživanja IRU-a znamo da je u martu 2024. već postojala dovoljna zaliha G2V2 opreme, što znači da to nije bio razlog za spori tempo zamene (6 procentnih poena za tri meseca). To znači da će čak i ako se tempo nadogradnje značajno ubrza, značajan deo vozila sa digitalnim tahografima prve generacije (G1) biće u suprotnosti sa zakonom jer su opremljena tahografima koji podležu prvom roku, isteku decembar 2024. Čak i drugi rok, 18. avgust 2025, može biti teško ispuniti: čak i ako se tempo ugradnje najnovije opreme utrostruči, oko 10% vozila i dalje mogu biti opremljena tahografima G2V1, što ih izlaže kršenju zakona ako nastave da obavljaju međunarodni transport

Što se tiče geografskog obima problema, nacionalna udruženja drumskog saobraćaja iz većine zemalja članica EU su nam prijavila kašnjenja, sa izuzetkom organizacija iz Nemačke, Holandije i nordijskih zemalja. Kao rezultat toga, čak i uz veliku odlučnost, napor i mobilizaciju, hiljade vozila koja trenutno obavljaju prekogranične operacije u EU moglo bi biti u suprotnosti sa zakonom ako nastave sa takvim operacijama nakon 31. decembra 2024. Pod pretpostavkom da ovi operateri drumskog prevoza prestanu njihovo prekogranično poslovanje do trenutka kada se tahografi unaprede, mogu se očekivati ozbiljni problemi sa kapacitetom tržišta. Zaista, teško je zamisliti da će flota dostupna u to vreme moći da zadovolji potražnju tržišta u Evropskoj uniji. ■



Toliko bi se obim tereta mogao povećati 2025.

godine, prema prognozama IRU-a, izračunatim u tona-miljama, u poređenju sa podacima iz 2024. godine. Sve niža inflacija i niže kamatne stope mogu stimulisati rast teretnog prometa. Cene vozarina će ostati nestalne zbog većih troškova za transportne kompanije. Pored toga, troškovi će biti podstaknuti očekivanim povećanjem cena novih kamiona i mučnim nedostatkom vozača.



Digitalizacija će promeniti izgled transporta

Internet stvari IoT revolucionizuje TSL sektor, nudeći nove mogućnosti za praćenje i upravljanje imovinom.

Globalna transportna industrija je na prekretnici, priprema se za dinamične promene za koje se očekuje da će dovesti do značajnog rasta. Prognoze ukazuju na složenu godišnju stopu rasta (CAGR) od 5,4%, što će se prevesti u tržišnu vrednost od 11,1 bilion dolara do 2030. Iako je, treba dodati, ova stopa rasta sporija nego što se očekivalo pre pandemije, kada se predpostavila stopa od 19,8%. Dinamiku rasta sektora određuju moderne tehnologije i održivost.

Sve više AI u transportu

Tehnološki napredak sve više menja izgled transporta. Veštačka inteligencija (AI) i automatizacija igraju sve važniju ulogu u upravljanju operativnim procesima. Prema predviđanjima, do 2025. AI će se transformisati iz alata koji podržava jednostavne zadatke u tehnologiju koja omogućava autonomno donošenje odluka. Alati zasnovani na veštačkoj inteligenciji će omogućiti dinamičko prilagođavanje ruta u realnom vremenu – u zavisnosti od puteva i vremenskih uslova – i omogućiti efikasnije planiranje aktivnosti održavanja, smanjujući vreme zastoja. Podrška digitalizaciji, koju promovišu transportne politike EU, ubrzava modernizaciju transportnih sistema, poboljšava bezbednost i promoviše održivost

putem inteligentnih transportnih sistema. Međutim, vredi napomenuti da se svi ovi ambiciozni ciljevi i ponosno zacrtani izveštaji ne pretvaraju u situaciju u sektoru MSP, koji značajno zaostaje za razvojem inovacija, fokusirajući se na napore da se održi likvidnost u nestabilnim tržišnim uslovima. Inteligentni transportni sistemi igraju sve značajniju ulogu u savremenoj logistici, donoseći promene koje omogućavaju optimizaciju niza procesa. IoT (Internet of Things) tehnologije omogućavaju praćenje flote i skladišta u realnom vremenu, što rezultira boljim korišćenjem resursa i mogućnošću optimizacije ruta i celih puteva isporuke. Napredni algoritmi u ITS sistemima sada omogućavaju prilagođavanje transportnih planova čak i promenljivim putevima i vremenskim uslovima. Kao rezultat toga, učesnici u lancima snabdevanja mogu postići značajne uštede goriva, istovremeno smanjujući emisiju CO2. Istovremeno, automatizacija skladišta omogućava efikasnije upravljanje zalihama i precizno predviđanje potražnje, minimizirajući rizik od nestašica skladišta i poboljšavajući kvalitet usluge.

Internet stvari i dekarbonizacija

Može se sa sigurnošću reći da IoT trenutno pravi revoluciju u TSL sektoru, nudeći nove

mogućnosti za praćenje i upravljanje imovinom – a ovaj trend će se sigurno nastaviti i 2025. Senzori za lokaciju i dijagnostiku, postavljeni na vozila (ali i u logističke centre), pružaju detaljne podatke koji omogućavaju brzu reakciju u slučaju nepravilnosti, povećavajući sigurnost isporuke. Integracija sa sistemima upravljanja voznim parkom omogućava optimizaciju ruta i efikasnije korišćenje vozila, smanjujući operativne troškove i emisiju CO2.

Automatizacija procesa praćenja zaliha i predviđanja potražnje dodatno pojednostavljuje lance snabdevanja, što je ključno u poslovnom okruženju koje se brzo menja.

Prelazak na transport sa nultom emisijom sve više dobija na zamahu kao odgovor na ambiciozne klimatske ciljeve Evropske unije. Drumski teretni transport trenutno čini oko 25% emisija CO2 u EU, što ga stavlja u centar napora za dekarbonizaciju. Ulaganja u infrastrukturu, kao što su stanice za punjenje električnih vozila i punjenje vodonikom duž glavnih transportnih koridora, ključna su za razvoj čistijih načina transporta. Na evropskom tržištu se pojavljuje

sve veći broj modela kamiona sa nultom emisijom, koji se dokazuju u regionalnom i gradskom saobraćaju, a trenutno imaju radni domet od dvesta do četiri stotine kilometara.

Električni kamioni su preskupi

Prognoze za 2025. predviđaju dalji razvoj infrastrukture i povećanje udela vozila sa nultom emisijom u teretnom saobraćaju. Prema izveštajima tržišta, očekuje se da će oko 10 odsto novih registracija teških komercijalnih vozila u EU biti za modele sa nultom emisijom, a mreža javnih stanica za punjenje za takva vozila će se povećati na dve hiljade. Takođe vredi istaći inovativne projekte poput elektrifikacije autoputeva sa pantografima, koji se testiraju u Nemačkoj i Švedskoj.

Glavni problem i izazov, međutim, ostaju visoki troškovi kupovine vozila sa nultom emisijom, koji su trenutno 2-3 puta veći od tradicionalnih modela sa sagorevanjem (u zavisnosti od tipa i modela). Međutim, zahvaljujući programima podrške i povećanju obima proizvodnje, može se očekivati da će se oni postepeno smanjivati na duži rok.



Iz regulatorne perspektive, stroži standardi emisije CO2 i dodatni finansijski podsticaji za kompanije koje ulažu u tehnologije sa nultom emisijom očekuju se 2025. Sve ove mere, u kombinaciji sa tehnološkim napretkom, imaju za cilj da oblikuju budućnost transporta kao zelenijeg, efikasnijeg i prilagođena izazovima današnjeg sveta i ekonomije u razvoju.



Intermodal je sve češći

Intermodalni transport u Evropskoj uniji igra ključnu ulogu u održivom razvoju transportnog sektora, integrišući različite vidove transporta radi povećanja efikasnosti i smanjenja emisija. Poslednjih godina raste interesovanje za ovaj segment, vođen politikom EU koja promovise zelena rešenja i potrebom za optimizacijom lanaca snabdevanja. Međutim, 2023. godine intermodalno tržište u EU naišlo je na neke izazove.

Pad globalne trgovine i tekući oružani sukob u Ukrajini uticali su na dinamiku tereta. Preduzetnici su morali da se prilagode promenljivim uslovima, što je donelo potrebu za povećanjem fleksibilnosti i uvođenjem inovativnih rešenja, posebno organizacionih (poboljšanje dinamike planiranja, nekonvencionalne operacije isporuke u poslednjem kilometru).

Uprkos ovim poteškoćama, izgledi za budućnost ostaju pozitivni. Prognoze za 2025. godinu ukazuju na dalji rast intermodalnog transporta u EU. Ovaj rast će biti vođen investicijama u infrastrukturu, kao što su izgradnja novih terminala i modernizacija postojećih terminala, što bi trebalo da poveća kapacitet i efikasnost obavljanja transportnih operacija. Pored toga, inicijative EU, kao što je Green Deal, promovisaće prelazak tereta sa drumskih na zelenije vidove, uključujući železnicu i unutrašnje plovne puteve.



25%

Ovo je udeo drumskog transporta u emisiji ugljen-dioksida u Evropi.

Očekuje se da će investicije u intermodalni transport (koji uključuje železnicu) i kamione sa nultom emisijom umanjiti ovaj problem. Izazov danas je cena novih električnih vozila, koja su dva do tri puta veća od cene kupovine standardnih kamiona.

Izvor: Evropska agencija za životnu sredinu

Pažnja na prognoze

Međutim, u ovoj prognozi treba biti oprezan zbog činjenice da se isti slogani ponavljaju decenijama, a promene na tržištu, posebno u uslovima krize, svaki put se beleže niže od očekivanog. Međutim, takođe je vredno napomenuti da

razvoj intermodalnog transporta doprinosi klimatskim ciljevima EU, smanjenju emisije gasova i promovisanju održivog razvoja. Stoga se može pretpostaviti da će 2025. godine udeo intermodalnog transporta u ukupnom obimu tereta stalno rasti, što će pozitivno uticati i na imidž i na konkurentnost evropske privrede. ■





Jan Buczek

Predsednik Udruženja
međunarodnih drumskih prevoznika

Morate se prilagoditi

Ako Evropska komisija olabavi pravila vezana za implementaciju Fit for 55, postojaće prilika za poboljšanje profitabilnosti. Kamioni sa standardom za izduvne gasove Euro 6 morali bi biti priznati kao zeleni.

Godina 2025. biće godina značajnih promena, koje će se morati veoma pažljivo posmatrati i na razborit način prilagođavati. Već 2024. je pokazala da smo živeli u veoma nepredvidivim i teškim vremenima za evropske ekonomije.

Kao rezultat toga, na globalnim tržištima evropski proizvodi su počeli da gube u odnosu na robu iz drugih regiona sveta. Saobraćaj, koji pruža usluge važnim operaterima slobodnog tržišta, dobio je snažan udarac jer je potražnja za našim uslugama naglo opala.

Nonšalancija u Briselu

Kada god je potražnja preniska u odnosu na ponudu, u našem slučaju usluge transporta, postoje pojedinci koji nude posredovanje na tržištu, praveći milione u tom procesu. Iz ovoga proizilazi pouka za 2025. - neophodno je prilagođavanje ponude naših usluga potrebama tržišta. Jednostavno rečeno, potrebno je nastaviti sa smanjenjem kapaciteta kako bi se dostigao optimalan nivo sa stanovišta menadžmenta transportnog preduzeća. Shvatam da je ovo veoma težak zadatak za preduzetnike koji ceo život grade ovaj potencijal. Ali da ne biste pali, ponekad morate da sednete. Ovo je pravi korak za ovaj trenutak.

Bez obzira na ekonomski pad, suočeni smo sa nonšalantnošću političara EU, koji – ne obazirući se na trenutnu situaciju, koja se, između ostalog, odnosi na surovi rat, čiji ekonomski uticaj pogađa mnoge evropske zemlje – bujaju i nastavljaju sa ciljevima zaštite klime koji su veoma uzvišeni sa stanovišta budućih generacija. To je čorsokak ine radi se samo o našoj transportnoj industriji. Čudi me da zvaničnici EU tvrdoglavo ostaju pri svojim uverenjima, što bi mnoge zemlje moglo da odvede u ekonomsku propast, posebno one zemlje koje su, kao i mi, u padu.

Zato vršimo pritisak na političare i veoma se nadamo da će poljsko predsedavanje EU doprineti otvaranju iskrene debate, zasnovane na pouzdanim analizama različitih evropskih zemalja. Računamo da će ovo dovesti do revizije ranije usvojenih, ambicioznih klimatskih ciljeva. Osim toga, takav rad odozdo prema gore je već počeo u mnogim zemljama članicama. Uveren sam da će uspešna zajednička akcija pružiti odličnu priliku da povratimo energiju evropske privrede, što bi zauzvrat omogućilo kompanijama da povrate izgubljena tržišta, a nama omogućilo transport robe.

Izazovi nakon završetka rata

Sve dok se smanji opterećenje za 55 i Euro 6 vozila budu priznata kao ekološki prihvatljiva, omogućavajući njihovim kamionskim kompanijama da imaju koristi od nižih stopa za pristup mreži puteva i autoputeva, postojaće prilika za bolju profitabilnost da se pojavi u našoj industriji. Ovo će, zauzvrat, možda omogućiti ne samo da kompanije budu stabilne, već i da blago investiraju u budućnost.

Završetak vojnih operacija na ukrajinskom

području verovatno je 2025. godine, što bi moglo da ima konkretne posledice po sporazum EU-Ukrajina, koji danas favorizuje ukrajinske prevoznike na evropskom tržištu. Ukrajinci su uvereni da će po završetku rata imati potpuno ista prava kao i svi ostali učesnici zajedničkog tržišta. Ono što oni zapravo ne razumeju jeste činjenica da, da bi uživali u ovoj pogodnosti, moraju da ispune čitav niz veoma precizno definisanih uslova. Možda će Ukrajina imati koristi od neke vrste ubrzanog procesa, iako je Poljskoj, na primer, trebalo deset godina da se prilagodi. ■

1. jul 2031. godine

Maksimalni datum do kojeg prevoznici moraju uskladiti svoje flote sa evropskim emisivnim standardom, Euro 7.

Evropska komisija redovno podiže emisivne standarde, a države članice ih usklađuju sa putarinama. Što je veći standard emisije (a samim tim i manje izduvnih gasova), to je putarina niža. Uzimajući u obzir vozila sa motorima sa unutrašnjim sagorevanjem, trenutno je najviši standard za emisiju štetnih gasova Euro 6. Takođe se očekuje da se vozila za dostavu prilagode novom standardu Euro 7 2030. godine.



Piotr Skobała

Upravni partner u Magna Valor,
savetnik za TSL tržište

Projekcije drumskog saobraćaja u Evropskoj uniji za 2025. godinu.

2025. godina biće ključna za dalji razvoj drumskog saobraćaja u Evropskoj uniji. Uprkos svim rizicima, TSL industrija ima šansu da postane inovativnija, efikasnija i održivija.

Drumski saobraćaj u Evropskoj uniji će 2025. godine postati polje dinamičnih promena koje su vođene regulatornim promenama, tehnološkim napretkom i ekonomskim izazovima. Sektor, ključan za funkcionisanje zajedničkog tržišta, moraće da se nosi sa globalnim i regionalnim trendovima. Predstavljam 3 glavne oblasti prognoze koje će verovatno dominirati u transportnoj industriji u narednoj godini.

1. Sve veći regulatorni pritisak i zahtevi za dekarbonizaciju

Evropska unija nastavlja sa svojim naporima da postigne klimatsku neutralnost, a drumski saobraćaj ostaje jedan od sektora koji mora značajno da smanji emisiju CO₂. 2025. godina će doneti nove propise o emisijama i veći naglasak na prelasku na zelene tehnologije transporta.

Prognoze:

- Povećana ulaganja u flotu električnih, hibridnih i vozila na alternativna goriva, kao što su biometan i vodonik.
- Sve veći troškovi za ispunjavanje zahteva EU, što bi posebno moglo da utiče na manje kompanije.
- Mogućnost dodatnih naknada za emisiju CO₂ za kamione, što će povećati pritisak za implementaciju zelenih rešenja.

Kompanije koje su u stanju da se brzo prilagode ovim zahtevima dobiće konkurentsku prednost, dok one koje ignorišu ove promene mogu ispasti sa tržišta.

2. Progresivna digitalizacija i automatizacija operacija.

U 2025. godini nastaviće se digitalna transformacija u drumskom saobraćaju.

Automatizacija logističkih procesa i razvoj sistema upravljanja voznim parkom postaće industrijski standard. Tehnologije kao što su veštačka inteligencija, analiza podataka u realnom vremenu i e-CMR (elektronski tovarni listovi) biće ključne za poboljšanje operativne efikasnosti.

Prognoze:

- Širenje digitalnih platformi za bolju koordinaciju i planiranje ruta u realnom vremenu.
- Povećano interesovanje za tehnologije koje podržavaju automatizaciju procesa skladištenja i transporta, uključujući autonomne kamione u ograničenom obimu.
- Smanjenje operativnih troškova kroz optimizaciju ruta i bolje upravljanje voznim parkom, omogućavajući kompanijama da ostanu konkurentne suočene sa rastućim troškovima.

3. Konsolidacija i restrukturiranje transportnog tržišta

Industrija drumskog saobraćaja u EU će se suočiti sa daljom konsolidacijom. Visoki operativni troškovi i regulatorni zahtevi će

otežati manjim kompanijama da ostanu na tržištu. Spajanja i akvizicije će biti prirodan pravac za sektor, posebno u Centralnoj i Istočnoj Evropi, gde posluju mnogi mali prevoznici.

Prognoze:

- Pojava većih, stabilnijih kompanija sposobnih da ulažu u nove tehnologije i razvoj infrastrukture.
- Smanjenje broja nezavisnih transportnih operatera, posebno onih koji rade u malom obimu.
- Mogućnost pojave novih modela saradnje između prevoznika, kao što su deljenje flote i formiranje industrijskih alijansi.

2025. godina biće ključna za nastavak razvoja drumskog saobraćaja u Evropskoj uniji. Uspeh u sektoru zavisice od sposobnosti kompanija da se prilagode u tri ključne oblasti: prilagođavanju ekološkim propisima, primeni savremenih tehnologija i sposobnosti da opstanu u sve konkurentnijem okruženju. Industrija, iako se suočava sa brojnim izazovima, ima priliku da postane inovativnija, efikasnija i održivija. ■



Srećna Nova godina, ili oprezni optimizam

U 2025. godini vozarine će verovatno rasti brže nego sada. Čemu takva nada? Zato što smo tek počeli da ispadamo iz orbite minimalnih cena na transportnim tenderima. A spot i tenderska tržišta su usko povezani.

2024. godina je bila trenutak kada se – posebno u njenoj drugoj polovini – mogao videti izvestan tržišni skok na tržištu transporta. I iako ponuđeni nivo spot i tenderskih stopa nije odražavao očekivanja prevoznika, bio je bolji nego godinu ranije.

Tim pre što se činilo da su prevoznici posle dve teške godine snažno „pojačani“ i očekivali brz oporavak. Pa kako da bezbedno uđemo u novu, možda bolju 2025. godinu? Šta nas može čekati, šta može pozitivno da nas iznenadi?

Pretnje, ili troškovi

Pre svega, treba da budemo jasni – dolazi do pomaka u razmišljanju o ekologiji u transportu. I to ne negativnu koju obično očekujemo, već pozitivnu. Još uvek nema efikasnih i dobrih električnih vozila na horizontu. Mislim da više niko ne sumnja da smo daleko od ciljeva i obećanja u teškom i transportu na veće udaljenosti. I to se neće promeniti 2025. Zato se sve češće čuje „birokratska žurba“ da se smanji emisija štetnih gasova i spreči povećanje cena vozila.

Ali ovde imam, nažalost, neprijatnu informaciju. U ekonomiji postoje određeni zakoni ponude i tražnje, koje, ukratko, možemo nazvati – po modelu ekonomskog fenomena „kasica-prasica“ – poslovnim ciklusima. Jednostavno, kada je na tržištu previše vozila, konkurencija među distributerima se povećava, a otkupne cene kamiona padaju. Kada cene prevoza rastu i kupovina vozila opadne, prevozničke kompanije rade bolje i povećavaju svoj vozni park. Opet, ima previše vozila na tržištu i onda otkupne cene kamiona ponovo padaju. Takvi ciklusi se ukrštaju jedan za drugim i, po uzoru na pomenutu kasicu-prasicu, nalazimo se (i verovatno ćemo biti 2025. godine) u ciklusu rasta cena.

I to, nažalost, u svakom polju. Odnosno, troškovi rada će takođe rasti. Nakon skoro dve godine smanjenja očekivanja vozača o platama i zaustavljanja jurnjave ka višim i višim, čak i „netržišnim“ stopama, doći će do pritiska, koji naravno dolazi od povećanja troškova života, kao što su energija, hrana, osnovne potrebe. I, naravno, migracija vozača nalik stadu u kompanije za koje smatraju da obećavaju, što će se, nažalost, pretvoriti u troškove rada u svim kompanijama.

Kamioni? Pojava povoljnijih cena

Drugi element je tankoća portfelja proizvođača vozila. Svako ko radi u trgovinama vozila se ne smeje. Zašto? Nakon rekordnih godina za proizvođače kamiona 2021. i 2022. godine, naredne godine su se ispostavile kao slabe. Nenaplaćene porudžbine, kupci koji se povlače. Vozila na dilerskoj padini naterali su one koji nisu hteli da plove preko vrha da počnu da smanjuju cene. Zato je 2024. vredelo (sve dok se imalo sredstava) kupovati kamione, jer im je cena bila kao što je bila i pre pandemije. A, nažalost, cene, koje su se uz našu planinu popele na astronomske nivoe od 110-120 hiljada evra po vozilu, već su do 2024. pale na 80-90.

Cene su pale jer su proizvođači bili u panici. Do 2025. te panike više neće biti, pa ako neko nije naručio niže cene, treba da se seti da je ovo poslednji poziv. I opet pitanje – zašto? Jednostavno – u skladu sa našim malim privatnim novčanicima, proizvođači moraju da računaju i na povećane troškove. To je zato što troškovi energije i pritisci na plate rastu. Takođe postoji potreba za uvođenjem novih tehnologija, koje čak forsiraju uvođenje ekonomičnijih, boljih i efikasnijih rešenja. A ovo, nažalost, košta. Koliki je onda očekivani trošak kupovine novog kamiona? Verovatno će oscilirati između 90-100 hiljada evra, a ovo će i dalje biti dobra cena u odnosu na one iz „zlatnih“ 2021-2022. godine za prevoznike.

Druga pretnja se odnosi na promene u jednoj od osnovnih i baznih industrija relevantnih za saobraćaj – automobilske. Već više od deset kupaca me je pitalo šta će se desiti ako VW zatvori obećane 3 fabrike. Šta će se desiti sa fabrikama guma, fabrikama komponenti, veoma drugim entitetima? Ovde bih bio veoma

skeptičan – ako kažu da žele da zatvore 3 fabrike, to znači da će zatvoriti jednu. Ako se VW automobili ne prodaju, druga vozila će verovatno zauzeti njihovo mesto. Ne bih video velike probleme u tome, što, naravno, ne znači da neće poremetiti lanac snabdevanja. Ipak, to neće biti narušavanje drastičnih razmera.

Ograničavanje Zelenog dogovora?

Svakako, važan faktor za transport i lance snabdevanja biće cene energije. I ono što sledi – politička dešavanja vezana za ovo. Prvo, zato što će posle promene vlasti u SAD verovatno biti očekivanja promene energetske politike – kako u samim SAD tako i u Evropi. Drugo, već primetan trend odvratanja od ETS i ETS2 (klimatske akcije) programa, koji poput kuće od karata mogu vrlo brzo da promene pravila igre. I verovatno ne samo u 2025. (to je možda prekratak vremenski horizont), već čak i za dve naredne decenije.

90-100 hiljada evra

Procenjena prosečna nabavna cena kamiona u 2025. Proizvođači vozila više ne mogu sebi da priušte da snižavaju cene. To su učinili da bi preživeli tešku 2024. godinu u kojoj je potražnja za teškim vozilima naglo pala. Sve veći troškovi energije i potreba za uvođenjem novih tehnologija teraju ih da podižu cene.

Stara flota ostaje

Reći da nas ono što nas ne ubije čini jačima je potcenjivanje. Pre svega, 2025. će biti godina da se pobegne od „visoke cene voznog parka“. Upravo u ovoj godini trebalo bi da prestanemo nabavljati vozni park po visokim cenama kao iz 2021-2022. A to će doneti olakšanje onim prevoznicima koji odluče da nastave sa radom istim vozilima. Trend koji vidim među prevoznicima je da se nastavi sa održavanjem starijih flota nakon iznajmljivanja kako ne bi ulazili u dodatne troškove zamene.

Ovo je takođe povezano sa shvatanjem nekih prevoznika o tome koliko je velika „neusklađenost“ politike iznajmljivanja. Prvo, zato što je vozilo nakon iznajmljivanja moralo biti vraćeno, što se za neke ispostavilo kao prirodan način da se oslobode voznog parka. Drugo, jer su shvatili da pri vraćanju vozila moraju da računaju na prilično velike doplate (pređene kilometraže, oštećenja i uočene nedostatke u vraćenom voznom parku). Na kraju krajeva,

neki od njih se više nikada neće odlučiti za ovu vrstu saradnje – umesto toga će se opredeliti za klasični lizing.

Na kraju krajeva, na kraju zakupa oni će ostati vlasnici dela imovine. Tada mogu povoljnije da prodaju deo voznog parka, jer da ne krijemo – značajan deo prihoda prevoznika čine sredstva od prodaje povučenih voznih sredstava. I ovde će, po mom mišljenju, takođe doći do iskora. Pre svega zato što zbog politike stezanja kaiša u transportnim preduzećima, novi vozni park do sada nedostaje na putevima. Dakle, vozni park na putu u Evropi je veoma ostario: dve godine ograničenja kupovine na kraju znači da je vozni park iscrpljen i nepopravljiv. A prevoznici koji koriste „polovna“ vozila tražiće kamione koji se pojavljuju na sekundarnom tržištu, pošto njihovi vlasnici budu pravili nove porudžbine.

Mogućnosti, ili veća potrošnja

Razlog više zašto potrošnja na kraju mora da poraste. Možda ne još u januaru, ali svi znaci



ukazuju da će 2025. godine početi „labavljenje“ štednje koje je rezultat dugoročne ekonomske neizvesnosti. Jer, na nesreću (ili na sreću), čovek je takvo stvorenje koje ne teži minimalizmu (naročito Evropljanin), već mu je potrebna razmena dobara. Poslednji takav impuls bio je u šoping pomami na početku pandemije, kada su ljudi kupovali jer nisu mogli drugačije da konzumiraju zbog zabrane turizma, visokih cena nekretnina i nemogućnosti trošenja u drugim sredinama. Na kraju će ova konzumeristička snaga u privredi ponovo oživeti.

Drugi element koji može pomoći u 2025. godini je prilagođavanje proizvodnje spoljnim faktorima, odnosno apsorbovanje povećanih troškova energije i prevođenja u cene proizvoda. S jedne strane, stalna borba protiv viših cena izazvala je reorganizaciju troškova u preduzećima, podizanje cena proizvoda, minimiziranje drugih nepotrebnih troškova (uključujući, nažalost, neophodna smanjenja zaposlenih), ali je poslovanje polako počelo da se miri sa tim, a tako je društvo već apsorbovalo veće troškove.

Naravno, to ne znači da će prevoznici sada voziti po mnogo većim tarifama, ali već postoje simptomi da predstoje „dostojanstvenija“ vremena za tržište tereta. Zašto? Zato što smo tek počeli da ispadamo iz orbite

minimalnih cena za transportne tendere. Kada smo 2023. započeli sa povećanim mautama i nerazumevanjem pošiljalaca u vezi sa povećanim troškovima transporta (stope za 2023. i 2024. drastično su smanjene smanjenim gasovodom), tenderi su nam samo omogućili da preživimo teška vremena.

Ali u drugoj polovini 2024. već smo videli trend među prevoznicima koji su se čak masovno povlačili iz ranije osvojenih ugovora. Razlog? U drugoj polovini 2024. spot tržište je plaćalo mnogo bolje od ugovornog tržišta. Što je dovelo do situacije u kojoj su mnogi kupci, iz nužde, morali ponovo da započnu proces nadmetanja, a cene koje su ponudili izvođači uveliko odstupaju od onih u poslednje dve godine. Sledeće godine, možda ne značajno, ali će se, ipak, tokovi tereta povećati. Ovo je dobra vest za vlasnike transportnih kompanija. Prema predviđanjima Međunarodne unije drumskog transporta, biće porast od oko 2% na godišnjem nivou u odnosu na 2024.

Što je takođe optimistično, s obzirom da se evropska privreda polako oporavlja od tromosti poslednje dve godine izazvane energetske krizama.

Banke pogodne za prevoznike

Sadašnji podaci o ekonomijama očigledno još nisu orkanski optimistični, ali sugerišu da se evropska privreda konačno budi iz letargije koja je nastala usled promena koje su zahvatile Evropu u poslednjih pet godina. Ne želim da zarazim prevoznike nepopravljivom nadom, ali sve je, uostalom, izvedeno ne samo iz proizvodnje, ili njenog smanjenja. Tako je u ekonomiji da posle perioda stagnacije dolazi bolje vreme.

Dovoljno je reći da su se banke u slučaju transportnog tržišta u poslednje dve godine ponašale poslušno. Strpljivo su podnosili neblagovremeno izmirenje zakupnina, maksimalno korišćenje kredita, a nisu dali ruku na nevolje autoprevoznika. U mnogim slučajevima čak su se ponašali rizično liberalno. Nismo videli ni zastrašujući talas bankrota velikih špeditera, koji bi lavinama - kao domino efekat - stavili mnoge igrače na tržište. Ovo je nesumnjivo pozitivna vest.

Sa projektovanim smanjenjem kamatnih stopa i smanjenim profitom, da li će se ova situacija nastaviti? Teško je reći, ali na 2025. gledam sa umerenim optimizmom. Prevoznicima bih savetovao da u novoj godini dobro pogledaju

troškove i makroekonomske podatke iz privreda. I budite manje uzbuđeni zbog medijskih izveštaja o „zatvaranju fabrika“ ili „otpuštanjima u automobilske industriji“. Verovatno je trajni strah posle teških godina taj koji prevoznike čini veoma nepoverljivim i pokušavaju da brzo unovče mogući oporavak privrede.

Zaključci, ili upozorenje industriji
U ovom konkretnom aspektu, savetovao bih da sledite princip „male kašike“, jer sa modelom 2022. mi (kao transportna industrija) možemo i sami da ubijemo potrošnju podizanjem cena usluga. Nesrazmerno visoka u odnosu na situaciju na tržištu. A takođe bih savetovao da se na ekonomiju gleda sinusno – kao u pomenutoj „kasici-prasici“. Čim cena bude previsoka, privreda će smanjiti korišćenje prevoza. I zato je toliko važno da prevozna cena bude adekvatna, a ne zato što će prinudni kupac platiti više. Jer ako bude morao da prilagođava svoje transportne budžete, možda neće moći da proda robu u budućnosti, a samim tim će dovesti do smanjenja broja transporta. I tako posle noći dolazi dan, a posle oluje dolazi zatišje. Srećna Nova godina. ■

