



**RAPORTUL**

# **Piața transporturilor 2024/2025**

Concluzii | Prognoze | Provocări

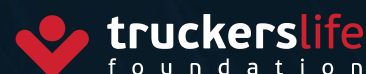
## Partener general:



## Sponsori media



## Parteneri instituționali și de fond:



# Echipa care a realizat raportul



## Jakub Szalek

expert de piață, manager de marketing de conținut la Trans.eu. Creează materiale privind problemele actuale ale industriei transporturilor (rapoarte, ghiduri, webinarii, podcast Logistics World 4.0). Analizează și descrie provocările cu care se confruntă transportatorii și șoferii.

Persoană de contact: [jszalek@trans.eu](mailto:jszalek@trans.eu)



## Marek Szymański

jurnalist, manager marketing de conținut la Trans.eu. De mai multe decenii asociat cu sectorul TSL. În perioada 2000-2007 a fost redactor-șef al revistei Eurologistics și, împreună cu echipa sa, a pregătit clasamentul "Operatorul logistic al anului" și Gala logistică - în prezent, cel mai important eveniment din industria TSL. El a scris despre piața de transport și logistică pentru Puls Biznesu, Parkiet, Transport Manager și Logistics Manager.

Contact: [mszymanski@trans.eu](mailto:mszymanski@trans.eu)



### Design grafic și compoziție

Krzysztof Bugaj  
[kbugaj@trans.eu](mailto:kbugaj@trans.eu)



### Promovare și distribuție

Justyna Łukasiewicz  
[jlukasiewicz@trans.eu](mailto:jlukasiewicz@trans.eu)

Analiza datelor din platforma Trans.eu	8
Raportarea ESG și Pactul Verde în domeniul transporturilor	32
Speranța că acesta este deja nivelul de jos poate fi deșartă	34
Germania într-o stare de incertitudine	37
Perspectivile pieței carburanților pentru autovehicule. O serie de reflecții prudente	39
Costuri în creștere. O povară pentru antreprenori sau un impuls pentru inovare?	42
Viitorul documentelor digitale de transport	45
Vânzările de camioane: o piață în impas	48
Ce provocări așteaptă companiile de transport	52
Digitalizarea va schimba fața transportului	55
Trebuie să te adaptezi	59
Previziuni pentru transportul rutier în Uniunea Europeană pentru 2025	61
Un an nou fericit sau optimism prudent	63

**01 Mărfurile****02 Piața****03 Prognozele**

## Economia, din nou economia

Este un clișeu evident să spunem că industria transporturilor - ca și întregul sector al transporturilor și logisticii - trece prin momente dificile. Doar că este adevărat. În raportul din acest an care rezumă și prognozează 2024/2025, am încercat să oferim o perspectivă de ansamblu a celor mai importante provocări cu care se confruntă antreprenorii din domeniul transporturilor din Uniunea Europeană. - It's the Economy, Stupid. It's the Economy, Stupid - cu un astfel de slogan Bill Clinton a câștigat alegerile prezidențiale din 1992. Acest slogan de acum câteva decenii nu și-a pierdut relevanța. Dacă Uniunea Europeană nu iese din letargia sa economică, marasmul din lanțurile de aprovizionare ar putea continua mult timp de acum înainte.

Într-adevăr, revenirea prosperității pe piața transporturilor depinde de sănătatea economică a marilor puteri europene - Germania și Franța, dar și a întregului continent. Anul 2025 se preconizează că va fi momentul primei tentative de creștere a volumului de mărfuri transportate. În orice caz, asta indică previziunile Uniunii Internaționale a Transporturilor Rutiere (IRU), cea mai importantă organizație de transport din UE. - Vom supraviețui", comentează reprezentanții industriei. Aceștia prevăd o redresare (și o creștere semnificativă a prețurilor de transport de marfă) în a doua jumătate a anului 2025.

Te invităm să parcurgi raportul în întregime și sperăm să îți ofere perspective și informații valoroase.

Echipa editorială

# Găsiți mărfurile de care aveți nevoie și acoperiți rute internaționale!

Avem deja încredere în peste 23.000 de transportatori



Marfă pentru orice tip de caroserie de oriunde din țară și Europa, direct de la 16 500 de producători și expeditori.



Colaboratori de încredere. Avem grijă de verificarea producătorilor și a expeditorilor și oferim transportatorilor un modul convenabil de evaluări și recenzii.



Bani în 30 de minute în contul dvs. pentru comenzi finalizate



Acces complet la Platformă oriunde și oricând cu aplicația mobilă Loads2GO, gratuită pentru clienți.

**CREAȚI UN CONT**

[www.tfc.trans.eu](http://www.tfc.trans.eu)

# 01

datorie

cursul de schimb al euro

oferte spot

rute populare

cabotaj si cross-trade

---

# MĂRFURI



# Analiza datelor din platforma Trans.eu

Dacă există un cuvânt care a dominat discursul industriei în ultimii trei ani, acesta este incertitudinea. Relansarea economică așteptată încă nu a sosit, iar proliferarea provocărilor înseamnă că multe companii de transport nu vor supraviețui pentru a o vedea din nou. Statisticile nu reflectă încă totul - abia peste câteva luni sau ani vom cunoaște imaginea completă a ceea ce s-a întâmplat în 2024. Concluziile? Stagnarea prelungită este o verificare a maturității afacerii, inclusiv a capacității de a diversifica sursele și tipurile de transport de marfă. În special, având în vedere scăderea capacității disponibile pe piață, unele oferte au trecut de la contracte la contracte spot. Și unde sunt prețurile mai mari? Piața este dereglementată și este greu să vorbim despre o tendință clară - totul depinde de direcție.

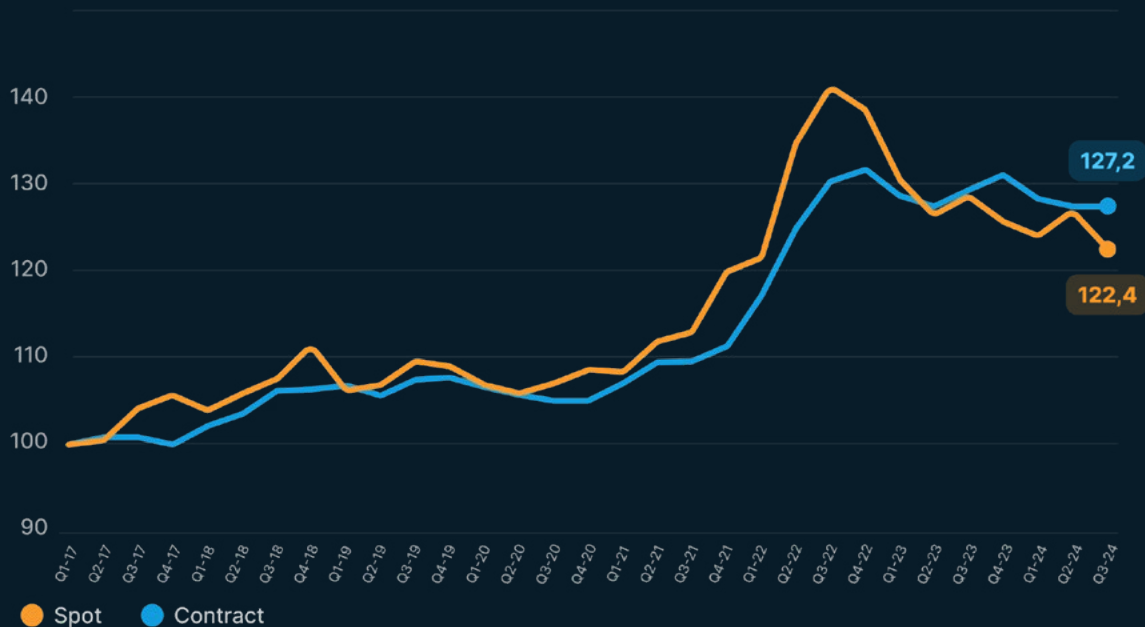
## Surse de comenzi - piața spot și piața contractuală

Conform datelor prezentate de Upply și Transport Intelligence pentru primele trei trimestre ale anului 2024, indicele prețurilor contractuale rămâne în continuare mai mare decât prețurile spot. Această situație nu s-a schimbat din al doilea trimestru al anului 2023, în ciuda rezultatelor promițătoare de la sfârșitul lunii iunie 2024. Cu toate acestea, merită menționat faptul că prețurile spot sunt mai mari decât prețurile contractuale pentru principalele destinații de transport din Europa. Conform

datelor prezentate de Transporeon Market Insights (la 15 octombrie 2024), această tendință se reflectă și în țările-cheie ale economiei europene - Germania, Franța, Spania, Marea Britanie sau Polonia. Prin urmare, se poate concluziona că situația este ambiguă, dinamică și depinde de ruta specifică.



# Indicele prețurilor în transportul rutier european



## Prețuri pe rute selectate

Traseu	Prețul contractului	Preț spot	% diferență spot vs contract
Varșovia ↔ Duisburg	€ 1,59	€ 1,67	4,91%
Duisburg ↔ Varșovia	€ 1,16	€ 1,45	24,66%
Paris ↔ Madrid	€ 1,75	€ 1,83	4,57%
Madrid ↔ Paris	€ 1,44	€ 1,43	-0,70%

Sursă: Uply, Transport Intelligence

## Trans.eu - cu siguranță mai multe oferte

Pe de altă parte, datele Trans.eu, bazate pe oferte unice de transport de marfă, par foarte optimiste:

### 1. Există o creștere notabilă a numărului de oferte și a prețurilor medii pe platformă (perioada analizată: ianuarie-noiembrie) :

- Creșterea numărului de oferte: 23,5 % față de 2023 și 7,8 % față de 2022.
- Creșterea prețului mediu: 10.1% față de 2023 și 8,6% față de 2022.

### 2. Germania, Țările de Jos, Belgia și Franța rămân principalele zone de operațiuni de transport. Țările Benelux menționate mai sus oferă cele mai ridicate prețuri de transport.

3. În afara zonei UE, situația schimburilor de mărfuri cu Regatul Unit s-a stabilizat. Direcția elvețiană a fost, de asemenea populară, în special în al doilea trimestru al anului 2024, datorită prețurilor mai mari.

4. În cazul vehiculelor de până la 3,5 tone, se mențin prețuri foarte stabile (și anume, la niveluri similare în 2023 și 2024) pe rutele comerciale din Italia, ceea ce reprezintă o tendință anormală (se observă creșteri ale prețurilor pe majoritatea destinațiilor analizate).

5. Există o creștere notabilă a numărului de oferte pe ruta din Ungaria către România (în special pentru FTL). Aceasta este o rută interesantă de urmărit, în special având în vedere admiterea României în zona de trafic Schengen din ianuarie 2025.



# Oferte și prețuri pe Trans.eu - date generale

Creșterea numărului total de mărfuri

2024 vs 2022

**+7,82%**

2024 vs 2023

**+23,47%**

Creșterea prețurilor medii

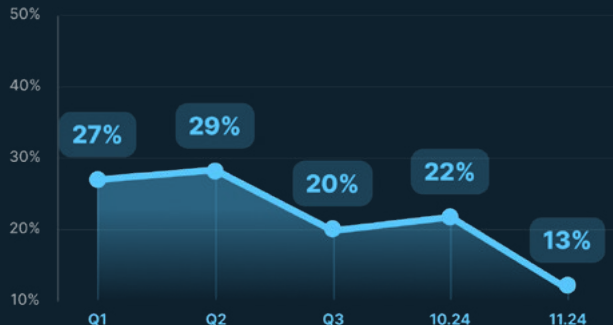
2024 vs 2022

**+8,60%**

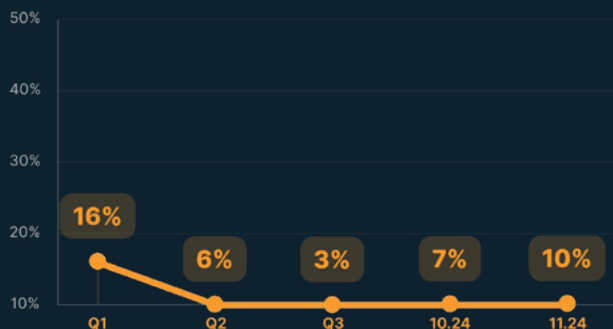
2024 vs 2023

**+10,10%**

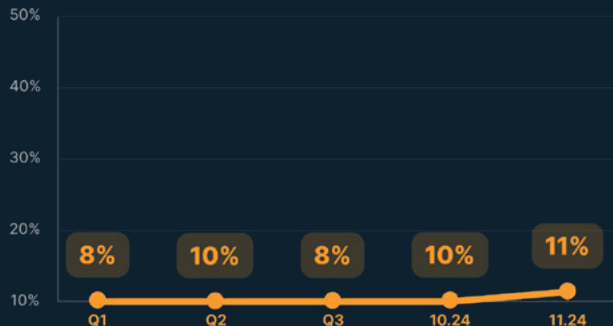
Numărul de oferte pe trimestre 2024 vs 2022



Prețurile medii trimestriale 2024 vs 2023



Prețurile medii trimestriale 2024 vs 2023



# Cabotaj / transport intern

Diferența procentuală în numărul de oferte

Țară	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Austria	22,89%	21,85%
 Belgia	50,14%	25,97%
 Cehia	28,12%	29,26%
 Franța	11,37%	13,46%
 Germania	23,60%	30,04%
 Marea Britanie	-4,62%	30,35%
 Ungaria	106,40%	70,98%
 Italia	79,23%	16,65%
 Olanda	37,86%	13,29%
 Polonia	-5,76%	12,04%
 Slovacia	27,79%	49,05%
 Spania	47,67%	27,31%

Sursă: Trans.eu, studiu propriu

# Cross-trade / transporturi bilaterale


Diferența procentuală în numărul de oferte

 Austria	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Austria ↔  Germania	25,88%	22,40%
 Austria ↔  Italia	33,47%	42,28%
 Austria ↔  Republica Cehă	16,11%	24,88%
 Austria ↔  Ungaria	29,59%	39,32%
 Austria ↔  Slovacia	43,02%	40,02%
 Austria ↔  Elveția	28,75%	34,14%





Sursa: Trans.eu, date proprii

 Germania	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Germania ↔  Polonia	18,48%	34,34%
 Germania ↔  Franța	19,04%	19,03%
 Germania ↔  Austria	50,08%	38,75%
 Germania ↔  Belgia	9,26%	24,63%
 Germania ↔  Elveția	45,57%	46,33%
 Germania ↔  Republica Cehă	32,42%	33,65%
 Germania ↔  Olanda	15,44%	24,68%
 Germania ↔  Danemarca	29,02%	48,72%








Sursa: Trans.eu, date proprii

 Franța	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Franța ↔  Spania	29,28%	18,17%
 Franța ↔  Elveția	18,63%	29,21%
 Franța ↔  Italia	42,33%	31,05%
 Franța ↔  Germania	13,27%	27,38%
 Franța ↔  Belgia	22,72%	19,62%

Sursa: Trans.eu, date proprii

 Polonia	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Polonia ↔  Germania	-3,26%	35,79%
 Polonia ↔  Republica Cehă	1,64%	41,20%
 Polonia ↔  Slovacia	4,20%	45,57%
 Polonia ↔  Lituania	-22,09%	11,47%





Sursa: Trans.eu, date proprii

 Belgia	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Belgia ↔  Germania	6,41%	47,03%
 Belgia ↔  Franța	14,56%	19,18%
 Belgia ↔  Olanda	51,96%	49,03%




Sursa: Trans.eu, date proprii

 Olanda	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Olanda ↔  Belgia	36,15%	24,71%
 Olanda ↔  Germania	10,66%	41,05%

Sursa: Trans.eu, date proprii

 Ungaria	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Ungaria ↔  Austria	28,61%	21,34%
 Ungaria ↔  Slovacia	22,71%	54,25%
 Ungaria ↔  Slovenia	119,18%	25,17%
 Ungaria ↔  România	14,69%	36,36%
 Ungaria ↔  Croația	73,87%	25,07%











Sursa: Trans.eu, date proprii

 Bulgaria	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Bulgaria ↔  Rumunia	4,77%	3,78%










Sursa: Trans.eu, date proprii

 Cehia	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Republica Cehă ↔  Germania	18,43%	12,88%
 Republica Cehă ↔  Slovacia	24,84%	52,58%
 Republica Cehă ↔  Polonia	11,08%	22,77%
 Republica Cehă ↔  Austria	-4,04%	12,38%


Sursa: Trans.eu, date proprii

 Italia	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Italia ↔  Franța	21,02%	9,51%
 Italia ↔  Elveția	41,62%	18,06%
 Italia ↔  Austria	10,68%	12,76%
 Italia ↔  Slovenia	63,54%	31,21%
 Italia ↔  Croația	112,14%	39,93%



Sursa: Trans.eu, date proprii

 Slovacia	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Slovacia ↔  Polonia	8,77%	4,89%
 Slovacia ↔  Republica Cehă	16,69%	24,83%
 Slovacia ↔  Austria	1,34%	7,13%
 Slovacia ↔  Ungaria	49,81%	54,52%

Sursa: Trans.eu, date proprii

 Spania	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Spania ↔  Franța	29,65%	18,01%
 Spania ↔  Portugalia	76,40%	22,90%


Sursa: Trans.eu, date proprii

Cross-Trade	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Marea Britanie ↔  Irlanda	55,53%	34,19%



Sursa: Trans.eu, date proprii

Cross-Trade	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Portugalia ↔  Spania	18,08%	13,60%

Sursa: Trans.eu, date proprii

Cross-Trade	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 Slovenia ↔  Ungaria	114,67%	103,86%

Sursa: Trans.eu, date proprii

Cross-Trade	2024 vs 2022	2024 vs 2023
 România ↔  Ungaria	-16,68%	12,53%

Sursa: Trans.eu, date proprii





## Vehicule de până la 3,5 t.

### TOP 5 rute de cabotaj:

Țară	% creștere a ofertelor 2024 vs 2023	Prețuri medii 2024	% creștere a prețurilor medii 2024vs2023
Belgia	31,92%	€1,70	12,58%
Olanda	20,71%	€1,34	10,74%
Marea Britanie	14,91%	€1,21	3,42%
Franța	17,06%	€0,77	6,94%
Germania	23,50%	€0,75	8,70%


















Sursa: Trans.eu, date proprii

### TOP 10 rute cross-trade

Statele	% creștere a ofertelor 2024 vs 2023	Prețuri medii 2024	% creștere a prețurilor medii 2024vs2023
Olanda ↔  Belgia	20,83%	€1,08	12,50%
Italia ↔  Elveția	15,54%	€1,03	3,00%
Belgia ↔  Olanda	37,38%	€1,00	12,36%
Germania ↔  Elveția	38,22%	€0,83	9,21%
Belgia ↔  Franța	26,58%	€0,78	8,33%
Franța ↔  Elveția	28,12%	€0,78	6,85%
Italia ↔  Franța	6,42%	€0,70	0,00%
Germania ↔  Danemarca	32,39%	€0,70	7,69%
Germania ↔  Franța	16,64%	€0,64	6,67%
Olanda ↔  Germania	35,64%	€0,64	10,34%

Sursa: Trans.eu, date proprii




## TOP rute în transportul bilateral

	Din / Către	% creștere a ofertelor 2024 vs 2023	Prețuri medii 2024	% creștere a prețurilor medii 2024 vs 2023
Din Republica Cehă	 Austria	37,78%	€0,68	7,94%
	 Franța	16,14%	€0,52	4,00%
	 Germania	18,81%	€0,56	3,70%
	 Ungaria	38,53%	€0,58	7,41%
	 Italia	10,09%	€0,48	2,13%
	 Polonia	7,85%	€0,48	9,09%
	 Slovacia	23,38%	€0,63	5,00%
	 Spania	31,30%	€0,48	-2,04%
Către Republica Cehă	 Austria	27,06%	€0,58	3,57%
	 Franța	14,83%	€0,46	6,98%
	 Germania	25,22%	€0,55	5,77%
	 Ungaria	54,24%	€0,50	2,04%
	 Italia	2,87%	€0,52	-1,89%
	 Olanda	43,07%	€0,49	8,89%
	 Polonia	16,95%	€0,61	10,91%
	 Slovacia	11,90%	€0,56	1,82%
	 Spania	67,79%	€0,43	2,38%


Sursa: Trans.eu, date proprii

	Din / Către	% creștere a ofertelor 2024 vs 2023	Prețuri medii 2024	% creștere a prețurilor medii 2024 vs 2023
Din Slovacia	 Republica Cehă	11,90%	€0,56	1,82%
	 Franța	27,81%	€0,49	6,52%
	 Germania	20,56%	€0,47	2,17%
	 Polonia	6,25%	€0,47	6,82%
Către Slovacia	 Austria	15,99%	€0,63	1,61%
	 Republica Cehă	23,38%	€0,63	5,00%
	 Franța	8,61%	€0,44	2,33%
	 Germania	32,31%	€0,49	4,26%
	 Italia	26,80%	€0,48	-2,04%
	 Polonia	19,23%	€0,60	5,26%

Sursa: Trans.eu, date proprii

	Din / Către	% creștere a ofertelor 2024 vs 2023	Prețuri medii 2024	% creștere a prețurilor medii 2024 vs 2023
Din România	 Franța	8,29%	€0,38	11,76%
	 Germania	9,20%	€0,36	-2,70%
	 Polonia	5,15%	€0,30	-3,23%
Către România	 Austria	22,02%	€0,44	2,33%
	 Republica Cehă	35,65%	€0,40	-4,76%
	 Franța	3,53%	€0,37	5,71%
	 Germania	24,85%	€0,40	5,26%
	 Italia	14,67%	€0,45	-2,17%
	 Polonia	9,14%	€0,46	6,98%

Sursa: Trans.eu, date proprii

	Din / Către	% creștere a ofertelor 2024 vs 2023	Prețuri medii 2024	% creștere a prețurilor medii 2024 vs 2023
Din Ungaria	 Republica Cehă	54,24%	€0,50	2,04%
	 Franța	17,47%	€0,47	0,00%
	 Germania	22,23%	€0,46	0,00%
	 Polonia	-2,08%	€0,39	5,41%
Către Ungaria	 Austria	44,79%	€0,62	-3,13%
	 Republica Cehă	38,53%	€0,58	7,41%
	 Franța	27,35%	€0,45	0,00%
	 Germania	51,60%	€0,49	6,52%
	 Italia	17,13%	€0,53	-1,85%
	 Olanda	67,46%	€0,46	0,00%
	 Polonia	17,76%	€0,52	8,33%

Sursa: Trans.eu, date proprii



## TOP 5 rute de cabotaj:

Țară	% creștere a ofertelor 2024 vs 2023	Prețuri medii 2024	% creștere a prețurilor medii 2024vs2023
Belgia	8,67%	€3,64	8,98%
Olanda	3,71%	€3,05	20,08%
Marea Britanie	32,71%	€1,91	-11,16%
Italia	45,59%	€1,59	-1,85%
Germania	41,43%	€1,42	12,70%

Sursa: Trans.eu, date proprii

## TOP 10 rute cross-trade

Statele	% creștere a ofertelor 2024 vs 2023	Prețuri medii 2024	% creștere a prețurilor medii 2024vs2023
Olanda ↔  Belgia	32,95%	€2,26	19,58%
Belgia ↔  Olanda	53,89%	€2,04	16,57%
Germania ↔  Elveția	75,81%	€1,66	9,93%
Belgia ↔  Franța	24,78%	€1,61	8,78%
Germania ↔  Danemarca	60,62%	€1,58	10,49%
Slovacia ↔  Ungaria	89,68%	€1,58	29,51%
Italia ↔  Franța	29,31%	€1,43	1,42%
Republica Cehă ↔  Austria	10,14%	€1,39	5,30%
Germania ↔  Franța	22,34%	€1,35	5,47%
Olanda ↔  Germania	48,66%	€1,35	14,41%

Sursa: Trans.eu, date proprii



## TOP 5 rute de cabotaj:

Țară	% creștere a ofertelor 2024 vs 2023	Prețuri medii 2024	% creștere a prețurilor medii 2024vs2023
Belgia	27,26%	€5,03	44,13%
Olanda	-3,73%	€4,94	96,03%
Marea Britanie	54,92%	€1,50	-31,51%
Germania	31,39%	€1,48	17,46%
Franța	-12,38%	€1,39	13,93%

Sursa: Trans.eu, date proprii

## TOP 10 rute cross-trade















Statoe	% creștere a ofertelor 2024 vs 2023	Prețuri medii 2024	% creștere a prețurilor medii 2024vs2023
Germania ↔  Elveția	37,23%	€2,07	13,11%
Olanda ↔  Belgia	25,79%	€2,03	1,50%
Belgia ↔  Franța	5,38%	€1,79	6,55%
Germania ↔  Danemarca	69,32%	€1,70	14,86%
Slovacia ↔  Ungaria	34,36%	€1,65	9,27%
Republica Cehă ↔  Austria	-2,27%	€1,62	12,50%
Germania ↔  Franța	20,12%	€1,62	10,96%
Italia ↔  Austria	2,23%	€1,59	12,77%
Olanda ↔  Germania	40,70%	€1,49	19,20%
Germania ↔  Austria	41,16%	€1,45	15,08%

Sursa: Trans.eu, date proprii

## TOP rute în transportul bilateral















	Din / Către	% creștere a ofertelor 2024 vs 2023	Prețuri medii 2024	% creștere a prețurilor medii 2024 vs 2023
Din Republica Cehă	Austria	-2,27%	€1,62	12,50%
	Belgia	26,80%	€1,25	8,70%
	Franța	20,17%	€1,48	8,03%
	Germania	6,24%	€1,37	10,48%
	Marea Britanie	40,40%	€2,01	15,52%
	Ungaria	75,60%	€1,52	9,35%
	Italia	43,91%	€1,16	4,50%
	Lituania	30,07%	€1,04	-0,95%
	Olanda	29,13%	€1,24	7,83%
	Polonia	26,31%	€0,94	5,62%
	România	29,14%	€1,52	4,83%
	Slovacia	70,18%	€1,29	6,61%
Către Republica Cehă	Austria	26,54%	€1,37	14,17%
	Belgia	35,93%	€1,20	15,38%
	Franța	70,55%	€1,02	12,09%
	Germania	37,87%	€1,23	13,89%
	Ungaria	18,92%	€0,98	2,08%
	Italia	29,97%	€1,33	9,92%
	Letonia	257,64%	€0,85	21,43%
	Lituania	173,62%	€0,92	31,43%
	Olanda	39,88%	€1,26	15,60%
	Polonia	51,97%	€1,35	6,30%
	Slovacia	21,91%	€1,16	3,57%
	Spania	34,66%	€1,05	3,96%

Sursa: Trans.eu, date proprii

	Din / Către	% creștere a ofertelor 2024 vs 2023	Prețuri medii 2024	% creștere a prețurilor medii 2024 vs 2023
Din Slovacia	 Austria	-3,34%	€1,45	9,85%
	 Republica Cehă	21,91%	€1,16	3,57%
	 Germania	-8,45%	€1,25	5,93%
	 Ungaria	34,36%	€1,65	9,27%
	 Italia	16,37%	€1,14	4,59%
	 Polonia	1,10%	€0,88	2,33%
Către Slovacia	 Republica Cehă	70,18%	€1,29	6,61%
	 Franța	57,27%	€1,11	15,63%
	 Germania	45,60%	€1,22	14,02%
	 Ungaria	65,62%	€1,15	6,48%
	 Italia	26,26%	€1,30	11,11%
	 Lituania	207,85%	€0,98	28,95%
	 Olanda	37,86%	€1,22	12,96%
	 Polonia	59,06%	€1,38	6,98%

Sursa: Trans.eu, date proprii


























	Din / Către	% creștere a ofertelor 2024 vs 2023	Prețuri medii 2024	% creștere a prețurilor medii 2024 vs 2023
Din Ungaria	 Republica Cehă	18,92%	€0,98	2,08%
	 Germania	17,47%	€1,17	6,36%
	 Italia	-17,03%	€1,09	6,86%
	 Polonia	21,30%	€0,74	2,78%
	 România	27,88%	€1,48	-0,67%
	 Slovacia	65,62%	€1,15	6,48%
Către Ungaria	 Republica Cehă	70,18%	€1,52	9,35%
	 Franța	57,27%	€1,21	14,15%
	 Germania	45,60%	€1,40	12,00%
	 Italia	65,62%	€1,30	6,56%
	 Lituania	26,26%	€1,04	22,35%
	 Olanda	207,85%	€1,34	12,61%
	 Polonia	37,86%	€1,43	10,85%
	 Slovacia	59,06%	€1,65	9,27%















Sursa: Trans.eu, date proprii

	Din / Către	% creștere a ofertelor 2024 vs 2023	Prețuri medii 2024	% creștere a prețurilor medii 2024 vs 2023
Către Serbia	 Republica Cehă	77,53%	€1,51	-16,11%
	 Germania	48,00%	€1,53	-19,47%
	 Ungaria	75,40%	€3,07	91,88%
	 Lituania	62,60%	€1,38	15,00%
	 Polonia	34,50%	€1,81	15,29%
	 Slovacia	184,45%	€1,90	14,46%

Sursa: Trans.eu, date proprii

	Din / Către	% creștere a ofertelor 2024 vs 2023	Prețuri medii 2024	% creștere a prețurilor medii 2024 vs 2023
Din România	 Bulgaria	13,65%	€1,25	-17,22%
	 Republica Cehă	35,40%	€0,66	-10,81%
	 Germania	19,04%	€0,99	-8,33%
	 Ungaria	-4,57%	€0,71	9,23%
	 Italia	-40,28%	€0,91	2,25%
	 Lituania	-32,32%	€0,79	-5,95%
	 Polonia	-13,06%	€0,56	-3,45%
	 Slovacia	-20,02%	€0,69	0,00%
Către România	 Austria	44,65%	€1,40	-0,71%
	 Belgia	59,42%	€1,31	9,17%
	 Bulgaria	-12,71%	€1,57	21,71%
	 Republica Cehă	29,14%	€1,52	4,83%
	 Estonia	37,23%	€1,12	14,29%
	 Finlanda	17,43%	€1,46	24,79%
	 Franța	37,93%	€1,32	17,86%
	 Germania	22,73%	€1,50	17,19%
	 Grecia	-10,07%	€1,62	19,12%
	 Ungaria	27,88%	€1,48	-0,67%
	 Italia	0,57%	€1,39	3,73%
	 Letonia	50,08%	€1,33	29,13%
	 Lituania	71,23%	€1,40	20,69%
	 Olanda	55,93%	€1,40	15,70%
	 Polonia	37,90%	€1,55	13,14%
	 Slovacia	50,43%	€1,60	2,56%
	 Spania	41,21%	€1,23	16,04%

Sursa: Trans.eu, date proprii

	Din / Către	% creștere a ofertelor 2024 vs 2023	Prețuri medii 2024	% creștere a prețurilor medii 2024 vs 2023
Din Bulgaria	 Germania	43,29%	€1,06	2,91%
	 Lituania	-8,88%	€0,94	0,00%
	 Polonia	15,43%	€0,85	1,19%
	 România	-12,71%	€1,57	21,71%
Către Bulgaria	 Austria	29,44%	€1,91	25,66%
	 Republica Cehă	3,54%	€1,49	12,03%
	 Franța	42,59%	€1,36	10,57%
	 Germania	34,64%	€1,53	16,79%
	 Ungaria	71,66%	€1,81	27,46%
	 Italia	14,99%	€1,63	34,71%
	 Lituania	10,61%	€1,26	15,60%
	 Olanda	61,86%	€1,52	27,73%
	 Polonia	25,69%	€1,50	20,00%
	 România	13,65%	€1,25	-17,22%

Sursa: Trans.eu, date proprii

## Loads2GO - mărfuri întotdeauna la îndemână

Obțineți confort, timp și rapiditate în  
răspunsul referitor la transportul de marfă!



activați notificările pentru oferte noi



găsiți mărfuri care se potrivesc  
cu locația și flota dvs.



negociați prețurile



încheiați tranzacții

DESCĂRCARE  
APLICAȚIE



# 02

lege

pactul verde

rentabilitate

economia UE

carburanți

vânzări de camioane

E-CMR

---

# PIAȚA



# Raportarea ESG și Pactul Verde în domeniul transporturilor

Obiectivul "zero emisii de carbon" are sens, însă timpul necesar pentru atingerea obiectivelor adaptate și modul de punere în aplicare a acestora rămân discutabile.

Industria transportului rutier se află în prezent în mijlocul unor schimbări dinamice provocate de necesitatea de a se adapta la cerințele de mediu ale Uniunii Europene. Pactul verde, un pilon al politicii climatice a UE, stabilește obiective ambițioase de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră și de introducere a unor practici de afaceri sustenabile. Pentru companiile de transport, acest lucru înseamnă nu numai nevoia de a investi în noi tehnologii, ci și o revizuire completă a modurilor de operare.

## Transformarea costă bani

Una dintre cele mai mari provocări în acest sens este costul investițiilor în noi tehnologii. Cerințele de reducere a emisiilor, cum ar fi introducerea vehiculelor electrice sau utilizarea combustibililor alternativi (GNL, biogaz, HVO 100), implică cheltuieli financiare ridicate. Costul de achiziționare a vehiculelor electrice, precum și autonomia redusă a acestora și lipsa unei infrastructuri de încărcare adecvate reprezintă obstacole pentru multe companii, în special pentru întreprinderile mici și mijlocii.

În ciuda numeroaselor declarații de investiții în infrastructură, de dezvoltare a unei rețele

de încărcătoare, de stații de alimentare alternative sau de căi ferate intermodale în multe regiuni ale Europei, dezvoltarea rămâne în urmă. Adesea, companiile trebuie să caute soluții pe cont propriu, ceea ce crește și mai mult costul operațiunilor lor. O problemă suplimentară o reprezintă și diferențele dintre țările UE în ceea ce privește abordarea politicii climatice și calendarul de punere în aplicare a reglementărilor și, în consecință, a sprijinului financiar. Astfel de diferențe, cu costuri atât de ridicate, afectează competitivitatea celor implicați în lanțul de aprovizionare.

Introducerea raportării ESG pare a fi un pas în direcția cea bună, oferind posibilitatea de a analiza comportamentul trecut al companiilor în ceea ce privește impactul lor asupra mediului, social și de guvernanță. Cu toate acestea, lipsa unor modele uniforme de raportare rămâne o problemă. Ca urmare, fiecare companie poate adopta propria metodologie de raportare, ceea ce duce la confuzie, dificultăți în compararea datelor și riscul de raportare incompletă sau inconsecventă a informațiilor-cheie.

## Raportarea are sens

Desigur, obligația statutară de raportare nefinanciară nu va acoperi toate companiile în același timp, cu toate acestea, cu siguranță, cei care vor fi afectați de această obligație se vor aștepta ca partenerii lor de afaceri să participe la proces și, prin urmare, anumite elemente de raportare vor fi extinse la alte entități care au cooperat. Această primă etapă a ESG se naște cu multe semne de întrebare, ceea ce necesită timp pentru standardizarea și adaptarea standardelor.

O altă problemă cheie în înțelegerea politicii climatice este nivelul scăzut de conștientizare și lipsa unei educații adecvate. Politica privind clima, deși ambițioasă, nu este întotdeauna comunicată în mod corespunzător, ceea ce duce la rezistență la schimbare și la neînțelegerea obiectivelor sale.

Raportarea ESG, în ciuda confuziei inițiale și a posibilei acuzații de birocrăție excesivă, poate juca un rol important în conștientizarea schimbărilor climatice. Obligatorietatea monitorizării și raportării exacte a impactului asupra mediului va permite companiilor să își înțeleagă mai bine propriile acțiuni, precum și consecințele acestora. Pe termen lung, aceasta poate contribui la o schimbare de atitudine în ceea ce privește desfășurarea afacerilor și la o mai bună punere în aplicare a principiilor de durabilitate.

Compania noastră, fiind un participant conștient pe piața transporturilor, se dezvoltă activ în direcția dezvoltării durabile. Unul dintre elementele cheie ale acestei strategii este dezvoltarea transportului intermodal. Această formă de transport este o soluție excelentă pentru reducerea impactului negativ asupra mediului și societății, în special atunci când este

completată de vehicule cu emisii zero sau reduse în procesul numit "primul și ultimul kilometru". Acest lucru se întâmplă și în țara noastră. Cu toate acestea, transportul intermodal, în ciuda avantajelor sale este mult mai complex decât transportul rutier tradițional.

## Transportul intermodal necesită infrastructură

Complexitatea acestei soluții provine din necesitatea de a implica un număr mai mare de



**Acesta este procentul de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră vizat de Comisia Europeană până în 2030,**

primul obiectiv climatic care urmează să fie pus în aplicare în cadrul pachetului "Pregătiți pentru 55". Până în 2035, vehiculele cu combustie internă trebuie să dispară de pe piață, fiind înlocuite în principal de camioane electrice. Economia UE este programată să ajungă la emisii zero în 2050.

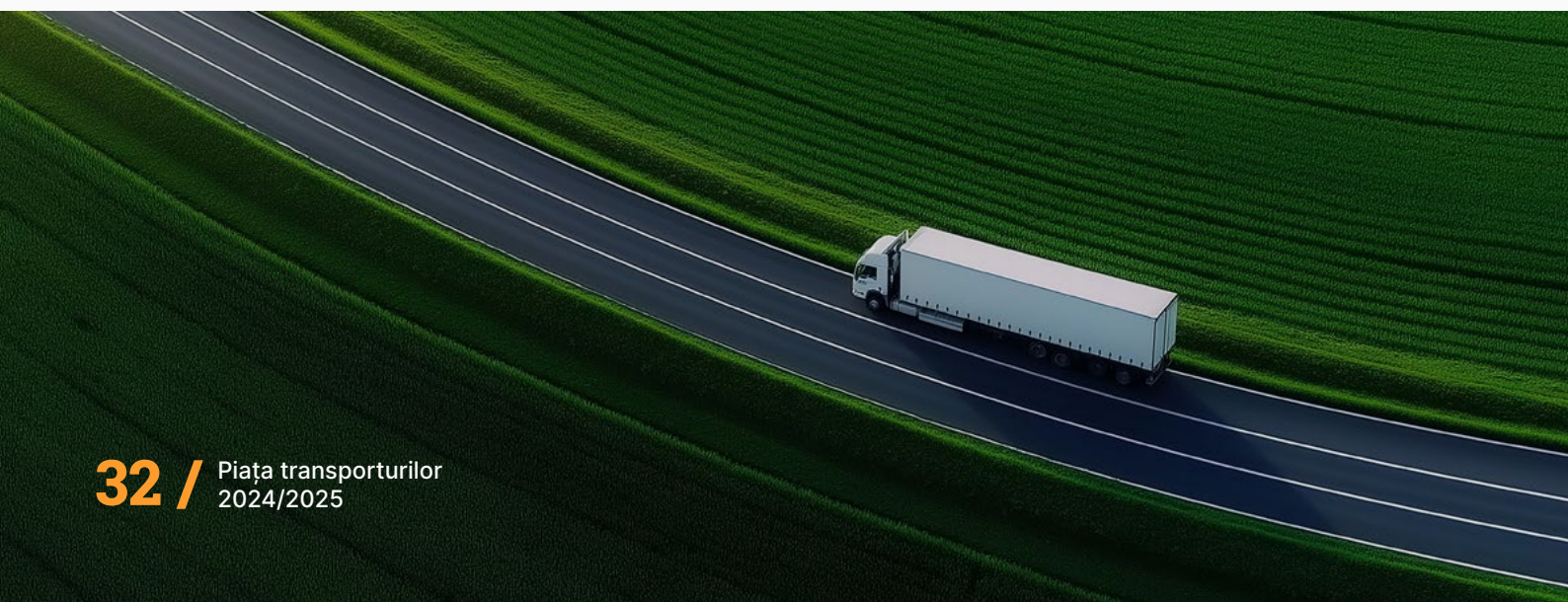
unități de transport, cum ar fi camioane, trenuri și terminale de transbordare. O astfel de structură necesită investiții considerabil mai mari, atât în ceea ce privește infrastructura - dezvoltarea terminalelor și a conexiunilor feroviare - cât și organizarea întregului proces logistic. Prezența unei infrastructuri feroviare adecvate și a unor terminale de transbordare în locații cheie este esențială pentru ca transportul intermodal să funcționeze eficient, ceea ce rămâne o provocare în multe regiuni. Pentru ca proiectele de acest tip să aibă succes, este esențială implicarea mai multor actori - atât companii, cât și instituții publice - precum și un sprijin financiar adecvat.

În ciuda numeroaselor provocări și bariere existente, evoluția sectorului transporturilor către sustenabilitate aduce și oportunități. Companiile care își aliniază operațiunile la cerințele de mediu pot obține un avantaj competitiv prin atragerea clienților care se vor ghida din ce în ce mai mult după principiile ESG atunci când își vor alege partenerii de afaceri. Dezvoltarea infrastructurii și creșterea investițiilor în tehnologiile ecologice ar trebui să contribuie la reducerea costurilor și la creșterea eficienței operaționale.

## Cum rămâne cu soluțiile hibride?

Viitorul nostru în domeniul transporturilor este o transformare inevitabilă. Există provocări financiare și organizaționale majore pentru punerea în aplicare a acestui proces, astfel încât planificarea adecvată, cooperarea între diferiți actori și asigurarea sprijinului financiar la nivel local, național și al UE sunt esențiale. La fel de importante în acest proces sunt comunicarea și educarea corespunzătoare - atât a companiilor, cât și a angajaților - pentru a ajuta la o mai bună înțelegere a obiectivelor politicii climatice și a modului de realizare a acestora.

Cu toate acestea, merită să amintim că nu toate direcțiile adoptate în vederea obținerii unui nivel zero de emisii de carbon par a fi corecte fără echivoc. Timpul necesar pentru atingerea acestor obiective și metoda de punere în aplicare rămân discutabile. Prin urmare, o abordare bazată pe soluții hibride care combină diferite tehnologii și metode este esențială, permițând adaptarea eficientă a activităților la realitățile în schimbare. O abordare practică a acestei schimbări, ce implică implementarea treptată a soluțiilor ecologice și flexibilitatea de a le adapta, poate face posibilă nu numai respectarea normelor, ci și construirea unui sector al transporturilor mai eficient și mai competitiv, care să răspundă atât nevoilor clienților, cât și ale mediului.







**Marek Loos**

Redactor-șef al revistei bilunare  
Transport Manager

# Speranța că acesta este deja nivelul de jos poate fi deșartă

Producția industrială din economiile majore ale Europei - Germania și Franța - se află încă la niveluri scăzute. Transportatorii speră într-o redresare semnificativă în a doua jumătate a anului 2025.

Industria transportului rutier de marfă trece în prezent prin momente dificile. Această situație are două seturi de cauze: creșterea galopantă a costurilor, care continuă din 2022, și prăbușirea generală a economiei Uniunii Europene. Pentru industria de transport și logistică este decisiv nivelul indicelui de producție, nu PIB-ul.

Acest lucru se datorează faptului că aceasta din urmă reprezintă suma valorii bunurilor și serviciilor produse, iar numai bunurile pot fi transportate, astfel încât prosperitatea sectorului de transport, expediție și logistică (TSL) este determinată de situația din industria de producție. Și aici, în Uniunea Europeană, lucrurile stau foarte rău, și asta de multă vreme. În plus, există foarte puține semne ale unei posibile îmbunătățiri viitoare.

## Aceasta nu este o criză a ciclului de afaceri, ci una structurală

Situația cea mai gravă este în cele două "locomotive" ale economiei europene, Germania și Franța. Potrivit S&P Global, o agenție care monitorizează economia mondială, indicele de producție din Germania a scăzut continuu - lună de lună - de la jumătatea anului 2022 (cea mai lungă secvență de acest fel de la începutul

studiului). Acest lucru coincide cu întreruperea furnizării de gaze și petrol rusesc ieftin în zonă. Fără acestea, economia fluviului Rin nu este competitivă în raport cu SUA, China și multe alte zone ale lumii.

Indicele PMI agregat (care măsoară opiniile directorilor de achiziții din mii de companii industriale și de servicii cu privire la viitorul afacerilor lor), așa-numitul "indice de optimism", a ajuns la 47,2 puncte în zona euro în septembrie, indicând în continuare o scădere accentuată în economie. Un nivel PMI sub 50 de puncte indică pesimism, în timp ce peste acest nivel înseamnă optimism cu privire la viitor. Un scor de 47,2 puncte indică un sentiment negativ în economie. Aceasta este a doua cea mai proastă citire de la sfârșitul anului 2020. (în mijlocul unei pandemii!).

Cea mai slabă valoare a fost înregistrată în august 2024 (46,7 puncte). Cel mai rău este tocmai în Germania și Franța. Peste Sena, starea de spirit este la fel de rea în industrie și în comerț, cu concedieri în curs în primul caz. A treia economie a Europei, Regatul Unit, deși se află, de asemenea, pe o traiectorie negativă, vede lumina de la capătul tunelului - analiștii,

nu numai de la S&P Global, se așteptau la rezultate mult mai slabe decât cele care au fost în realitate. PIB-ul britanic a crescut cu 0,6% în ritm trimestrial și cu 0,9% în ritm anual în primul trimestru din 2024, în timp ce, în medie, se preconiza o creștere de 0,4%. Aceasta înseamnă că Regatul Unit a ieșit dintr-o recesiune tehnică.

### Paralizia politică franceză

Dar în Franța? O analiză realizată de S&P Global a evidențiat faptul că economia țării scade în cel mai rapid ritm din noiembrie 2020. Sectorul de producție din Franța este în continuare "blocat în noroi", după cum au descris-o analiștii economici la figurat, deoarece producția a scăzut peste râul Loara pentru a șaisprezecea lună consecutiv (din nou, cea mai lungă astfel de secvență de când S&P a început studiile sale). Slăbiciunea cererii în viitor a fost indicată, de asemenea, de o scădere accentuată și accelerată a comenzilor noi.

După alegerile din acest an, Franța este practic paralizată de procesul decizional al unui guvern exotic format din partidul de centru al președintelui Emmanuel Macron și partidele de stânga, până la comuniști, doar (sau, potrivit altora, atât cât) să țină Unitatea Națională a lui Marine Le Pen departe de putere. Această

situație se va reflecta negativ asupra deciziilor economice ale guvernului, care este practic paralizat.

### Așteptând "trenul speranței"

Cu toate acestea, recent, au apărut semnale abia vizibile care indică o posibilă viitoare inversare a tendinței dezastruoase din economia germană. - Există semne preliminare care indică faptul că a fost atins un minim. Indicele PMI pentru industria de producție din Germania (HCOB) continuă să semnaleze un declin rapid al producției, dar vedem semne de speranță că sectorul începe să își revină, comentează Cyrus de la Rubia, economist șef la Hamburg Commercial Bank.

În primul rând - există o îmbunătățire de la o lună la alta, iar în al doilea rând - datele sunt mai bune decât așteptările economiștilor. Aceștia se așteptau ca indicele PMI să scadă la 47,1 puncte. Diferența este ușor în favoarea datelor în comparație cu previziunile, dar este întotdeauna un pic de optimism. - Indicele PMI Compozit HCOB pentru zona euro și-a revenit ușor. Cu toate acestea, nu putem încă să ne urcăm în "trenul speranței". Se aruncă vina pe așa-numitele afaceri noi, care se prăbușesc brusc, în special în Germania și Franța. Numărul



de comenzi neonorate a continuat să scadă, iar așteptările mediului de afaceri au scăzut sub media pe termen lung, se arată în raportul S&P Global.

Ultimele luni ale anului 2024 au fost marcate din nou de o tendință clară de scădere a PMI-ului german, care a coborât la 43 de puncte. Mai rău, producătorii europeni, inclusiv cei germani, continuă să reducă activitatea de cumpărare

și să scape de stocurile din depozite. Ceea ce înseamnă că nu se așteaptă la o creștere rapidă a cererii.

# 43,0 puncte

## Acesta este PMI din decembrie pentru industria de producție germană.

(HCOB indicele german de producție). Indicele PMI se bazează pe feedback anonim de la cinci sute de manageri din sectorul de producție referitor la comenzi, vanzari, achizitii etc. Un indicator sub 50 de puncte înseamnă încetinirea economică. Pentru transportul internațional în cadrul UE, acest lucru nu este o veste bună pentru că înseamnă că furnizorii industriei germane au din ce în ce mai multe mai puține produse de transportat.

Sursa: Markit Economics





## Dr. Klaus Wohlrabe

Interviu cu Dr. Klaus Wohlrabe, director adjunct al Centrului pentru Macroeconomie din cadrul Institutului Ifo pentru Cercetare Economică din München

# Germania într-o stare de incertitudine

## Care sunt cele mai mari provocări cu care se confruntă în prezent economia germană?

- Există 5 probleme principale care merită remarcate: investiții corporative prea mici, incertitudine ridicată în ceea ce privește politica economică, prudența consumatorilor, scăderea competitivității internaționale - în special în raport cu China, și schimbările structurale care însoțesc slăbiciunea economică.

## Care sunt sectoarele care se descurcă cel mai bine și cel mai rău și cum se traduc acestea în piața transporturilor?

- În sectorul industrial, nu există în prezent nicio industrie care să funcționeze bine. Majoritatea companiilor își evaluează situația ca fiind nefavorabilă și sunt sceptice cu privire la lunile următoare. Aceasta nu este o veste bună pentru domeniul transporturilor și logisticii, care este strâns legat de sectorul industrial.

## Intenționează guvernul german să pună în aplicare soluții care ar putea îmbunătăți situația?

- Nu. Politica economică este suspendată deoarece guvernul nu mai are majoritate în parlament. Alegerile vor avea loc în februarie 2025. Nu presupun că se vor lua măsuri reale până atunci. Așadar, acum există incertitudine și se așteaptă propuneri din partea noului guvern.

## Ce previziuni faceți pentru 2025?

- Este foarte dificil să prognozăm ceva, din cauza a două variabile. În primul rând, nu știm ce va face președintele Trump - atât în ceea ce privește strategia internațională generală, cât și politica comercială, foarte importantă pentru economia germană. În al doilea rând, nu știm cum va arăta noul guvern german și ce politici economice va implementa. În acest moment, estimăm că creșterea PIB-ului german în 2024 va fi ușor negativă, de -0,1. În 2025, ne așteptăm doar la o îmbunătățire marginală. Ratele de creștere vor fi de aproximativ +0,3 sau +0,4, dar acestea sunt estimări foarte incerte.

Intervievat de: Jakub Szałek ■

# Sentimentul în sectorul transporturilor și logisticii în Germania 2024

## Indicele de echilibru în industrie

	Așteptările pentru dezvoltarea afacerilor în următoarele 6 luni	Evaluarea situației de afaceri	Climatul de afaceri
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

Sursa: Institutul Ifo din München, Germania



**Dr. Jakub Bogucki**

Analist al pieței carburanților  
pe platforma e-petrol.pl

# Perspectivile pieței carburanților pentru autovehicule. O serie de reflecții prudente

Pentru piața cu amănuntul, se preconizează că prețurile motorinei vor fi mai mici anul viitor decât în prezent. Importanța biocombustibilului HVO este în creștere.

Evenimentele din ultimele luni nu ne oferă un somn liniștit. Acest lucru este valabil atât pentru situația politică, cât și pentru cea economică din Europa. În momentul redactării acestui text, nu se cunoaște evoluția viitoare a conflictelor din Ucraina și Orientul Mijlociu. Se vorbește tot mai mult despre criză economică și dificultăți nu numai în partea noastră de lume, ci și în China. Carburanții - prețurile și cererea pentru aceștia - reprezintă cel mai sensibil seismograf al stării piețelor. Situația de pe piața combustibililor nu este pe deplin clară și previziunile conțin o serie de incertitudini.

## China nu a luat avânt

Prețul motorinei provine din situația de pe piața petrolului. Pe de altă parte, în contextul anului 2025, țițeiul se confruntă cu o serie de evenimente și fenomene care pot sugera prețuri mai mici. Printre acestea se numără președinția lui Donald Trump, care ar putea fi un promotor al exporturilor mari din SUA, schimbările privind limitele de producție ale OPEC sau amenințarea unei încetiniri economice în Europa.

De asemenea, trebuie avută în vedere în mod constant și scăderea cererii din partea economiei Chinei. Această țară nu a reușit să realizeze nivelurile așteptate de importuri de țiței de la apariția pandemiei, iar utilizarea petrolului a fost mai slabă decât se aștepta. Autoritățile chineze încearcă să ia măsuri de stimulare a cererii prin programe de stat, dar deocamdată eficiența acestora este moderată. Această situație sugerează că 2025 ar putea fi în scădere față de anul trecut.

Un sondaj recent realizat de Reuters în rândul analiștilor arată că prețul mediu al țițeiului Brent va fi de 74,53 dolari pe baril anul viitor. Experții și-au redus previziunile privind prețurile pentru a șaptea lună consecutiv. O creștere mai redusă a cererii la nivel mondial și o ofertă suficientă vor compensa efectele unei eventuale întârzieri în ceea ce privește reducerea limitelor de producție de către OPEC+. Astfel de condiții pot sugera, de asemenea, schimbări în aceeași direcție pentru combustibilii prelucați - inclusiv motorina.

## HVO din ce în ce mai important pentru transport

Administrația americană pentru informații energetice (EIA) și-a redus previziunile privind producția de motorină regenerabilă în 2025 în cel mai recent raport Short-Term Energy Outlook, publicat la 8 octombrie. EIA estimează acum că producția de motorină regenerabilă va fi în medie de 210 000 de barili pe zi în 2024 și de 230 000 de barili pe zi în 2025, în scădere față de previziunile de luna trecută de 240 000 de barili pe zi. Producția de motorină din surse regenerabile a fost în medie de 170 000 de barili

pe zi în 2023.

Pe piața europeană, merită să analizăm situația din Germania. La sfârșitul lunii mai 2024, Germania a autorizat vânzarea nelimitată de HVO în benzinării, iar prima investiție majoră în producția internă autonomă de HVO a fost anunțată la rafinăria Holborn din Hamburg. O analiză realizată de Hagen Reiners de la Argus German Fuels arată că: Germania consumă aproximativ 33 de milioane de tone de motorină pe an, în timp ce producția globală de HVO este de așteptat să ajungă la 22 de milioane



# 33 de milioane de tone de motorină

Aceasta este cantitatea pe care Germania o consumă anual, în timp ce producția globală de HVO este de așteptat să ajungă la 22 de milioane de tone în 2024. Întrucât cea mai mare parte a producției este adăugată în America de Nord, disponibilitatea generală a HVO poate fi, de asemenea, un factor limitativ în trecerea masivă a Germaniei de la diesel la HVO.

de tone în 2024. Întrucât cea mai mare parte a producției este adăugată în America de Nord, disponibilitatea generală a HVO poate fi, de asemenea, un factor limitativ în trecerea masivă a Germaniei de la diesel la HVO.

Distribuitorii germani estimează vânzările de HVO 100 în Germania la 50-60.000 de tone în 2023. - semnificativ mai puțin în comparație cu consumul de motorină din Germania -

dar importatorii observă rate în creștere semnificativă în acest an. Multe vor depinde aici de popularizarea unor astfel de soluții, precum și de înăsprirea cerințelor europene pentru un transport nepoluant. În acest context, importanța HVO va fi ridicată, având în vedere potențialul său de utilizare în motoarele diesel tradiționale.







# Costuri în creștere. O povară pentru antreprenori sau un impuls pentru inovare?

Costurile de întreținere a unei companii de transport vor crește în 2025. Nimeni nu este surprins în mod special de acest lucru. Problema este dacă prețurile de transport vor crește în același timp.

Creșterea costurilor cu forța de muncă, combustibilul, taxele de drum, dezvoltarea flotei și deprecierea vehiculelor - iată cu ce trebuie să se confrunte transportatorii europeni în 2025, potrivit experților. Ce se poate face pentru a echilibra această situație nefavorabilă?

- Costurile pentru transportatori și operatorii logistici în anul următor vor fi determinate de o serie de factori macroeconomici și de industrie. Există o tendință vizibilă de creștere a prețurilor combustibililor în 2024, care ar putea continua și în 2025, deși dinamica acestei creșteri va depinde de situația geopolitică globală și de politica climatică. În plus, accentul tot mai mare pus pe reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> și pe dezvoltarea logisticii durabile va forța investițiile în vehicule și tehnologii mai ecologice, care vor crește, de asemenea, costurile de operare, avertizează Dr. Grzegorz Wiczorek de la Universitatea WSB Merito din Wrocław.

Costurile forței de muncă sunt în creștere și vor continua să crească. - Reglementările

privind salariul minim introduse în multe țări, precum și concurența crescută pe piața muncii din industria transporturilor, pot genera o presiune ascendentă asupra salariilor șoferilor și lucrătorilor din depozite. De asemenea, nu trebuie uitată cheltuielile tot mai mari pentru asigurări și taxele de drum, care sunt supuse unor creșteri regulate în multe regiuni ale Uniunii Europene, adaugă el, citând informații colectate de la transportatori, inclusiv de la cei afiliați ZMPD.

Estimările nu sunt cele mai bune. Publicația belgiană L'Institut Transport Routier & Logistique Belgique susține că, în anul următor, creșterea costurilor de transport rutier se va situa între 3,8 și aproape 5 procente. Calcule similare au fost prezentate de Panteia, o firmă de consultanță din Țările de Jos. Se preconizează o creștere a costurilor în sectorul transportului rutier olandez (excluzând costurile legate de combustibil) între 3,6 și 5 %.

## Realimentare costisitoare

Cu toate acestea, costul combustibilului

este unul dintre cele mai importante. Acesta reprezintă până la aproximativ 45 % din costurile totale de operare ale unei companii de transport. Acest lucru face ca informațiile privind creșterea prețurilor la combustibil să fie atât de importante pentru transportatori. Între timp, veștile bune în această privință sunt greu de găsit.

Administrația pentru Informații Energetice din SUA estimează că prețul mediu pe baril de țiței Brent va crește cu 8 % în prima jumătate a anului 2025. Aceasta este o veste foarte importantă pentru consumatorii europeni. La urma urmei, Statele Unite sunt unul dintre principalii producători de combustibil importat de Uniunea Europeană. În 2023, acestea reprezentau 14,25 % din piață, dar cota lor este în creștere în contextul sancțiunilor impuse Rusiei. Încă din

# 3,8-5%

Aceasta este creșterea costurilor prevăzută pentru anul viitor de publicația belgiană L'Institut Transport Routier & Logistique Belgique și de firma olandeză de consultanță Panteia. Aceasta va consta, printre altele, în creșterea costurilor salariale, a taxelor de drum, a costurilor cu combustibilul, a tarifelor de asigurare și a taxelor de leasing. Transportatorii din țările din Europa Centrală și de Est cred că majorarea reală va fi mai mare și ar putea fi de până la 10%. Costurile salariale pentru șoferi devin o cheltuială din ce în ce mai mare pentru companii: cerințele salariale pentru acest grup sunt în continuă creștere, iar șoferii de camioane sunt puțini la nivelul UE.

2021. Statele Unite au reprezentat puțin peste 8 procente.

Între timp, transportul rutier în UE, în ciuda impulsului către emisii zero, încă se bazează în principal pe motorină. Conform datelor ACEA, 95,3 % din flota europeană este formată din autovehicule diesel (după trei trimestre din 2024). Cât de mult vor crește prețurile la acest combustibil este dificil de estimat, din mai multe motive. În primul rând, deoarece acestea depind, pe lângă factorii macroeconomici și de costurile diferite de rafinare, transport, distribuție în fiecare țară, dar și de valoarea taxelor.

Acest lucru poate fi observat în mod clar în accizele impuse produselor energetice. În ciuda faptului că regulamentele UE stabilesc un plafon minim pentru aceste prețuri (0,33 EUR/litru), "țările UE sunt libere să stabilească rate ale accizelor peste aceste minime, în funcție de nevoile lor naționale", - notează Uniunea Internațională a Transporturilor Rutiere (IRU). Italia are în prezent cea mai mare rată - 0,62 EUR pe litru. Aceasta se compară cu 0,36 EUR pe litru în Polonia, în timp ce media UE este de 0,44 EUR pe litru.

Indiferent de țara în care transportatorii se vor realimenta în 2025, nu există nicio îndoială că îi așteaptă creșteri ale prețului combustibilului. Deja la începutul lunii noiembrie, Upply, Transport Intelligence și IRU au indicat într-un raport comun că "prețurile carburanților au început să crească din nou în octombrie din cauza conflictului din Orientul Mijlociu, sporind riscul de întrerupere a aprovizionării cu petrol și de noi creșteri ale prețurilor petrolului".

Vincent Erard, director senior pentru strategie și dezvoltare la IRU, avertizează în continuare că se așteaptă ca prețurile carburanților, deja volatile în prezent, să crească și mai mult, odată cu

punerea în aplicare a ETS2.

[O analiză a pieței carburanților este prezentată și de Dr. Jakub Bogucki, analist al pieței carburanților din cadrul platformei e-petrol. Acesta este ușor diferit de cel prezentat în acest articol. Potrivit lui Bogucki, nu suntem în pericol de creșteri drastice, deși acestea sunt încă doar previziuni, deoarece situația geopolitică este instabilă în lume. Vezi articolul: "Perspective pentru piața carburanților. O serie de reflecții prudente"].

## Drumuri și muncitori

Transportatorii se confruntă, de asemenea, cu o creștere accentuată a taxelor rutiere în Europa. Aceasta este o consecință a introducerii unei taxe bazate pe CO2 în taxele de trecere, fiind un rezultat direct al unei directive UE. În decembrie 2023, Germania a introdus modificări ale taxelor de trecere, ceea ce va duce la o creștere de până la 83% a acestora. În 2024, - Austria (o creștere de 7%), Republica Cehă (+13%) și Ungaria (+40%), potrivit Trans.info. În 2025, de exemplu, introducerea taxei menționate anterior va avea loc în Danemarca, ceea ce se așteaptă să însemne o creștere deloc neglijabilă de 682%. - conform datelor IRU.

Asta nu este tot. Unele țări urmăresc, de asemenea, creșteri suplimentare. Un exemplu este Ungaria, care din ianuarie 2025 va introduce o ajustare a taxei de drum pentru camioane (un decret guvernamental leagă componenta taxei electronice de infrastructură de inflație, ceea ce duce la o creștere a componentei de până la 3,4 %). Austria intenționează, de asemenea, să introducă o creștere a taxei de drum pentru toate camioanele, chiar și pentru cele din clasa EURO 6. Este planificată o creștere de până la 12,5 %. Republica Cehă a anunțat, de asemenea,

o creștere a prețului - componenta CO2 a taxei va crește la 5%.

Transportatorii ar trebui să se aștepte, de asemenea, la o creștere a costurilor cu personalul. Unul dintre principalii operatori logistici, care deservește întreaga Europă, estimează că creșterea costurilor cu personalul în TSL va ajunge la 10%. - O povară pentru antreprenori este creșterea rapidă a salariului minim, ne reamintește Dr. Grzegorz Wieczorek. Acest lucru poate fi observat în decizia guvernului polonez de a crește salariul minim la 4666 PLN brut începând cu 2025 (de la 4300 PLN în acest an). Creșterea costurilor salariale, bazată pe un contract colectiv de muncă, va avea loc, printre altele, și în Țările de Jos, unde creșterea va ajunge la 4 % din ianuarie 2025.

## O provocare, o oportunitate?

Experții nu au nicio îndoială că transportatorii și operatorii logistici ar trebui să se pregătească pentru provocările legate de creșterea costurilor în 2025, dar adaugă că acestea ar trebui, în același timp, să fie tratate ca un stimulent pentru inovare și optimizarea proceselor.

- O acțiune avansată în acest domeniu poate oferi un avantaj competitiv într-un mediu de piață în schimbare dinamică, afirmă Dr. Grzegorz Wieczorek. - Digitalizarea proceselor, automatizarea depozitelor sau implementarea unor sisteme moderne de gestionare a flotei pot compensa parțial creșterea cheltuielilor de operare. De asemenea, esențiale vor fi strategiile eficiente de planificare a rutelor și cooperarea în așa-numitul transport colaborativ, care va permite o mai bună utilizare a resurselor.



## Agata Horzela

GS1 Standards Manager pentru TSL / T&L, reprezintă GS1 în cadrul Forumului Digital pentru Transport și Logistică de la Comisia Europeană

# Viitorul documentelor digitale de transport

În prezent, aproximativ 99% din documentele de transport utilizate în Europa sunt încă pe hârtie. Digitalizarea completă în UE este planificată pentru 2027.

Anul 2024, mai exact 21 august 2024, ar fi trebuit să reprezinte un progres în ceea ce privește posibilitatea de a utiliza scrisoarea de trăsură electronică (e-CMR) în întreaga Europă. Toate acestea se datorează intrării în vigoare a regulamentului UE eFTI privind informațiile electronice referitoare la transportul de marfă - Electronic Freight Transport Information. Însă mai avem de așteptat până la implementarea completă a noii tehnologii.

Acest lucru se datorează faptului că, în practică, începând cu 21 august 2024, statele membre trebuie să desfășoare activități pentru a adapta reglementările și sistemele naționale în vederea punerii în aplicare și verificării versiunii electronice a scrisorilor de trăsură și a altor documente de transport reglementate de regulament. Doar peste aproape 3 ani, adică în 2027 (în acest moment, Comisia Europeană indică Q1 2027), reprezentanții fiecărei țări UE trebuie să fie pregătiți să primească informații electronice privind transportul de marfă. Acesta este momentul în care se așteaptă să aibă loc acceptarea deplină a documentelor de transport electronice în întreaga Europă.

## Lipsește reglementările

Au fost, de asemenea, amânate termenele

pentru publicarea actelor delegate și de punere în aplicare referitoare la Regulamentul eFTI. Până în prezent, Comisia a publicat 2 acte, care sunt disponibile pe website-ul său. Unul dintre acestea este așa-numitul act de punere în aplicare, care urmărește să definească proceduri uniforme, norme și specificații tehnice care trebuie urmate de autoritățile competente din țările UE pentru a avea acces la informațiile privind transportul de mărfuri prin intermediul platformelor eFTI. Celălalt este un așa-numit act delegat, care stabilește un set unificat de date eFTI pentru schimbul automat de informații.

Cu toate acestea, alte două acte nu au putut fi publicate: un act executiv - referitor la specificațiile pentru platformele eFTI și furnizorii de soluții, și un act delegat - care stabilește norme pentru certificarea platformelor eFTI și a furnizorilor de soluții. Publicarea acestora a fost amânată până la mijlocul anului 2025.

Modelul-țintă pentru transferul de date privind transportul de marfă este de a funcționa pe platforme certificate, așa-numitele platforme eFTI, care ar trebui să garanteze securitatea stocării și disponibilitatea datelor. Mai simplu spus, dacă o companie dorește să utilizeze e-CMR, va trebui să utilizeze un sistem extern

certificat de la un furnizor de soluții sau să își certifice propriul sistem.

Platformele eFTI vor trebui să poată transfera date către așa-numita poartă eFTI (și anume, către o platformă națională globală care urmează să fie înființată în fiecare țară membră). Prin urmare, mediul va trebui să fie complet interoperabil, astfel încât va fi important ca furnizorii de soluții și companiile să utilizeze formate standardizate pentru datele de transport transmise.

### **Puteți rămâne cu hârtia**

Reamintim că nu companiile, ci reprezentanții organelor de control vor trebui să respecte dispozițiile regulamentului eFTI. În cazul în care companiile decid să continue să utilizeze documente pe format de hârtie - în conformitate cu regulamentul, acestea vor putea menține

un astfel de formular. Dacă, pe de altă parte, acestea trec la o formă electronică, cum ar fi un conosament, atunci, în timpul unei inspecții rutiere, șoferul va afișa pe un dispozitiv mobil un cod QR generat cu un număr unic de transport. Acest număr va fi "cheia" pentru datele relevante din bazele de date ale furnizorilor de soluții, prin care vor fi puse la dispoziție informațiile solicitate referitoare la transportul în cauză.

Aș dori să subliniez faptul că regulamentul eFTI nu se aplică doar datelor furnizate în punerea în aplicare a transportului rutier. Regulamentul are un domeniu de aplicare mult mai larg și se aplică și altor moduri de transport (cu excepția transportului maritim, care face obiectul unor reglementări separate). Astfel, vorbim despre digitalizarea aproape a tuturor transporturilor. În prezent, aproximativ 99% din documentele de transport utilizate în Europa sunt încă pe format

## 9 minute

### **Acesta este timpul mediu de procesare a unei comenzi de transport folosind eCMR.**

După cum a calculat SIRA Consulting Research pentru Ministerul danez al Transporturilor, utilizarea eCMR economisește în mod semnificativ timp în pregătirea conosamentului, verificarea încărcăturii, confirmarea livrării și alte activități administrative legate de emiterea documentelor de transport maritim. Cu documentația pe hârtie, astfel de sarcini administrative durează 23 de minute.

de hârtie, fiind generate anual aproximativ 500 de milioane de documente CMR (scrisori de trăsură). Formatul pe hârtie este, de asemenea, cea mai frecventă formă a documentelor referitoare la mărfurile transportate, cum ar fi declarațiile vamale și certificatele ADR, precum și alte documente necesare șoferului în timpul transportului, cum ar fi permisul de conducere al șoferului și certificatul de înmatriculare al vehiculului. În cele din urmă, și acestea vor fi digitalizate în conformitate cu regulamentul eFTI.

### **eCMR la nivel regional pentru moment**

În acest moment, diverse inițiative legate de digitalizarea documentelor de transport sunt în curs de desfășurare în multe țări europene. Sunt testate diferite soluții care în cele din urmă, sunt menite să ne aducă mai aproape de modelul țintă compatibil cu eFTI. Belgienii, germanii, italienii și spaniolii, de exemplu, sunt

foarte activi în această privință. În România, pe de altă parte, scrisoarea de trăsură electronică este deja utilizată pe scară largă de mai mulți ani. Nici în Polonia nu lipsesc astfel de inițiative, care vizează, pe de o parte, inversarea situației juridice și, pe de altă parte, realizarea de implementări pilot.



# Vânzările de camioane: o piață în impas

De câteva luni, în Uniunea Europeană se vând mult mai puține vehicule comerciale de peste 3,5 tone decât în urmă cu un an. Tendința ascendentă continuă doar în segmentul vehiculelor comerciale. Atât timp cât producția industrială nu crește și, odată cu ea, cererea de transport de marfă, este dificil să ne bazăm pe creșteri semnificative în ceea ce privește înmatricularea de camioane noi, în special a celor de peste șaisprezece tone.



## Jakub Faryś

Președinte al Asociației Poloneze a Industriei Auto, președinte al Comitetului de legătură al Asociației Producătorilor Europeni de Automobile ACEA.

## Europa are nevoie de un impuls pentru dezvoltare

- Trebuie să țineti cont de faptul că, în ultimii ani, segmentul camioanelor grele utilizate în transportul internațional a fost în continuă creștere. În 2024 a avut loc o corecție, deoarece piața era pur și simplu saturată. Și nu este nevoie de vehicule noi, deoarece, pentru moment, nu există nicio perspectivă de reluare a creșterii pe piața camioanelor. Cea mai mare scădere a vânzărilor de vehicule grele, de peste 16 tone, se înregistrează în noile state membre ale UE, inclusiv Polonia, Slovacia, Republica Cehă, statele baltice și Ungaria. Scăderile afectează întreaga UE, cu excepția câtorva țări din sudul Europei: în primul rând Spania, unde creșterea a fost de până la 12%.

Și nu există nicio șansă de îmbunătățire rapidă la orizont: mai ales având în vedere situația economiilor Germaniei și Franței. Peste Rin, roțile motrice ale acestei economii - industria

auto, chimică și inginerescă - au încetinit brusc.

În plus, costurile Pactului Verde se răsfrâng și asupra economiilor majore, ducând, printre altele, la creșterea prețurilor la energie. Vânzările de camioane scad, de asemenea, deoarece mai multe camioane uzate au ajuns pe piață la prețuri bune, ca urmare a vânzării flotelor. Și, la urma urmei, proprietarii de flote de camioane se confruntă cu o altă provocare - tranziția către emisii zero. În 2040, se preconizează că 90% din vehiculele înmatriculate vor fi electrice, iar perspectiva pe 15 ani nu este departe. Proprietarii de companii de camioane și operatorii logistici trebuie să își planifice în curând cheltuielile pentru noile motorizări. Europa potrzebuje impulsu rozwojowego. Bez wzrostu gospodarczego w najbardziej uprzemysłowionych regionach kontynentu trudno o pracę dla przewoźników. A więc trudno także o wyraźny wzrost sprzedaży ciężarówek.

O altă problemă este lipsa stațiilor de încărcare rapidă pentru camioane. Pentru a reduce emisiile de carbon, noile camioane trebuie să poată încărca eficient. Cea mai rapidă infrastructură se dezvoltă în Germania, dar

În Europa, doar pentru autoturisme trebuie construite câteva milioane de stații de încărcare a mașinilor în doisprezece ani, iar acest lucru pare nerealist. Conform estimărilor ACEA, 8,8 milioane de puncte de încărcare vor fi necesare până în 2030, ceea ce presupune creșterea ritmului de construcție a acestora de opt ori. Și totuși, infrastructura pentru vehiculele grele reprezintă o provocare și mai mare. Este suficient să spunem că un punct de încărcare are o putere de 1,5 MW și că este nevoie de zeci de puncte de încărcare într-un singur loc de-a lungul autostrăzii.

**Thomas Fabian**Directorul ACEA pentru  
vehicule comerciale:

- Vânzările de autocamioane noi sunt strâns legate de dezvoltarea economică generală. Adversitatea economică are un impact negativ asupra vânzărilor de camioane, la fel cum sentimentul economic slab în rândul operatorilor de camioane afectează capacitatea acestora de a investi în reînnoirea flotei. Creșterea economică slabă a redus deja cererea de camioane grele în a doua jumătate a anului 2024; scăderi semnificative au fost raportate în primele trei trimestre ale anului 2024, în principal în Europa Centrală. Mulți producători raportează o scădere a comenzilor și anticipează că mediul dificil al pieței va continua în multe regiuni europene.

**Vânzări de camioane noi**GVW peste 3,5 tone (comparație  
în trimestrul al treilea)2023  
**270 mii**2024  
**249,7 mii****Vânzări de vehicule comerciale****1 170 310** 8,5%

Sursă: ACEA



# Lucrați cu colaboratori verificați din întreaga Europă și dezvoltați în siguranță rute internaționale

În fiecare zi, oferim soluții care  
promovează integritatea și previn fraudă.



autorizate și verificate



monitorizate constant



transparente - vedeți datele companiei  
și o evaluare independentă  
a credibilității sale de plată, TransRisk



supuse evaluărilor și comentariilor pe care  
le puteți verifica în orice moment

**CREAȚI UN CONT**

[www.tfc.trans.eu](http://www.tfc.trans.eu)

# 03

comentariu IRU

tahografe

digitizare

decarbonizare

rate

concurență neloială

---

# Prognostic



# Ce provocări așteaptă companiile de transport

Anul viitor s-ar putea dovedi a fi un punct de cotitură pentru piața transporturilor. IRU prevede o ușoară creștere a cantității de mărfuri transportate, determinată de o creștere a consumului. Cu toate acestea, industria se confruntă cu provocări majore din cauza lipsei de șoferi și a unei operațiuni majore de înlocuire a tahografului.

## 1. Creșterea transportului maritim

Având în vedere situația macroeconomică actuală din Uniunea Europeană, IRU se așteaptă la o creștere a volumului de marfă cu 2% în tone-mile, comparativ cu cifrele din 2024. Se preconizează că reducerea inflației și a ratelor dobânzilor în UE va determina o creștere mai durabilă a consumului și, prin urmare, a creșterii economice. Tarifele de transport de marfă sunt volatile și pot depinde de capacitatea companiilor de transport, care ar putea fi amenințată de prețurile mai mari ale vehiculelor și de deficitul de șoferi.

## 2. Lipsa șoferilor

Chiar dacă deficitul de șoferi de camioane din Europa s-a atenuat într-o oarecare măsură în ultimii ani din cauza cererii scăzute, acesta rămâne o problemă gravă. Conform celui mai recent studiu IRU 2024, 70% dintre companiile de transport rutier au dificultăți serioase sau foarte serioase în ocuparea posturilor de șoferi. Din

acest număr, 12% dintre companii se confruntau cu posturi de șofer neocupate, echivalentul a jumătate de milion de posturi. 50% dintre companiile de transport rutier se așteaptă la mai multe dificultăți în 2025, în condițiile în care se preconizează că jumătate de milion de șoferi de camion se vor pensiona în următorii cinci ani și că puțini succesori tineri se vor alătura profesiei. Un risc este o creștere a tensiunii pe piața transportului de marfă după 2023 și 2024, care au fost până la urmă, ani de schimbare și incertitudine.

## 3. Accesul la combustibil

Standardul privind dioxidul de carbon va începe să afecteze prețul camioanelor cu două și trei axe, cu o greutate totală mai mare de 16 tone (cu o singură punte motoare). Se preconizează că prețurile energiei vor crește ușor până la jumătatea anului 2025 și apoi vor scădea, depinzând în continuare de situația geopolitică, desigur. De asemenea, se preconizează că stocurile mondiale de petrol vor continua să scadă, deoarece producția de petrol va rămâne inferioară consumului

# 70%

În ciuda unei scăderi semnificative a cererii de transport internațional, numeroase companii de transport rutier din Uniunea Europeană se confruntă cu probleme de personal legate de deficitul de șoferi. Problema este gravă: IRU estimează că aproximativ o jumătate de milion de șoferi se vor pensiona în următorii cinci ani. Până în prezent, nici Comisia Europeană și nici șefii ministerelor transporturilor din țările UE nu au idee cum să oprească această tendință îngrijorătoare.

# 10%

Potrivit IRU, un astfel de procent de tahografe de primă generație (G2V1) nu va fi înlocuit la timp cu așa-numitele tahografe digitale inteligente de a doua generație. Astfel, camionul nu va putea accepta un transport internațional. Termenul limită pentru înlocuirea tahografelor este 31 decembrie 2024. Aceasta este prima etapă de înlocuire a acestor dispozitive. La mijlocul lunii august 2025, toate tahografele digitale ar trebui înlocuite cu cele mai recente dispozitive G2V2.

datorită reducerii producției OPEC+. Posibila escaladare a conflictului din Orientul Mijlociu a generat incertitudine și volatilitate semnificativă pe piețele petroliere în ultimele săptămâni.

Cu toate acestea, nu au existat întreruperi ale aprovizionării cu petrol până în prezent și, chiar dacă ar fi existat, se înregistrează un surplus semnificativ de capacitate disponibilă pentru a acoperi întregul potențial.

## 4. Taxele de drum și salariile șoferilor

De asemenea, vă puteți aștepta la creșterea taxelor de drum ca urmare a punerii în aplicare a standardelor privind emisiile de CO2 în statele membre ale UE (Danemarca, Țările de Jos, Suedia și altele). Și indexarea taxelor de drum în funcție de rata inflației. Salariile din UE au crescut în ultimii ani din motive legate de inflație și de o piață a muncii restrânsă. Ne așteptăm ca acestea să continue să crească în 2025 și 2026, însă într-un ritm ușor mai lent. În plus, creșterea preconizată a volumelor de transport de marfă și dezechilibrul dintre șoferii care se pensionează și tinerii care îi înlocuiesc vor pune probabil presiune asupra salariilor. În cele din urmă, incertitudinea cu privire la noul tarif așteptat în SUA ar putea duce la creșterea costurilor echipamentelor. Pentru moment este dificil să se determine valoarea noului tarif și, prin urmare, costul de vânzare a camioanelor.

## 5. Înlocuirea tahografelor

Au existat întârzieri semnificative care au împiedicat procesul de înlocuire a echipamentelor. Procesul de modernizare a vehiculelor în circulație nu ar putea începe înainte de 2024 din cauza unei întârzieri serioase în livrarea dispozitivelor Smart Tachograph Version 2 (G2V2). În teorie, ar fi putut începe în august 2023, când G2V2 ar fi devenit obligatoriu

pentru vehiculele comerciale nou înmatriculate. Timpul scurt de așteptare pentru ca producătorii de tahografe și de vehicule să testeze și să producă noul tahograf a contribuit la dificultăți tehnologice în timpul punerii în aplicare.

De exemplu, chiar și echipamentul G2V2 care este instalat în prezent este o versiune provizorie, ceea ce duce la incertitudine în rândul operatorilor de transport și la o neîncredere generală în fiabilitatea și costurile ascunse ale viitoarelor actualizări. În plus, au existat numeroase cazuri de defecțiuni ale echipamentelor G2V2, în urma cărora vehiculele s-au întors la service și au fost scoase din uz pentru mai multe zile. Acest lucru a alimentat și mai mult neîncrederea și a descurajat planificarea la timp a înlocuirii tahografului. Deși sistemul G2V2 nu va fi disponibil pe scară largă până în 2025, membrii IRU din mai multe state membre ale UE au raportat un deficit de unități care pot efectua actualizarea.

Știm din cercetările IRU că în martie 2024 exista deja o ofertă suficientă de echipamente G2V2, ceea ce înseamnă că nu acesta a fost motivul pentru ritmul lent de înlocuire (6 puncte procentuale în trei luni). În concluzie, chiar dacă ritmul actualizărilor se intensifică simțitor, o

parte semnificativă a vehiculelor cu tahografe digitale de primă generație (G1) vor încălca legea, deoarece sunt echipate cu tahografe care fac obiectul primului termen limită, sfârșitul lunii decembrie 2024. Chiar și al doilea termen, 18 august 2025, ar putea fi dificil de respectat: chiar dacă ritmul de instalare a celor mai recente echipamente se triplează, aproximativ 10% dintre vehicule ar putea fi încă echipate cu tahografe G2V1, expunându-le la încălcări ale legii dacă vor continua să efectueze transporturi internaționale.

În ceea ce privește aria geografică a problemei, asociațiile naționale de transport rutier din majoritatea statelor membre ale UE ne-au raportat întâzieri, cu excepția organizațiilor din Germania, Țările de Jos și țările nordice. Prin urmare, chiar și cu multă determinare, efort și mobilizare, mii de vehicule care efectuează în prezent operațiuni transfrontaliere în UE ar putea încălca legea dacă vor continua astfel de operațiuni după 31 decembrie 2024. Presupunând că acești operatori de transport rutier își încetează operațiunile transfrontaliere până în momentul în care tahografele vor fi modernizate, ne putem aștepta la probleme grave de capacitate a pieței. Într-adevăr, este greu de imaginat că flota disponibilă la acel moment va putea satisface cererea pieței din Uniunea Europeană.

2%

**Întărit**  
Iată cu cât ar putea crește volumul transportului de marfă în 2025,

conform previziunilor IRU, calculate în tone-mile, comparativ cu cifrele din 2024. Inflația din ce în ce mai scăzută și scăderea ratelor dobânzilor pot stimula creșterea transportului de marfă. Prețurile transportului de marfă vor rămâne volatile din cauza costurilor mai mari pentru companiile de transport. În plus, costurile vor fi majorate de o creștere preconizată a prețului camioanelor noi și de o lipsă permanentă de șoferi.



# Digitalizarea va schimba fața transportului

Internet of Things IoT revoluționează sectorul TSL, oferind noi oportunități de monitorizare și gestionare a activelor.

Industria globală a transporturilor se află la un moment de cotitură, pregătindu-se pentru schimbări dinamice care se așteaptă să ducă la o creștere semnificativă. Previzunile indică o rată de creștere anuală compusă (CAGR) de 5,4%, care se va traduce printr-o valoare a pieței de 11,1 trilioane de dolari până în 2030. Cu toate că, trebuie adăugat, această rată de creștere este mai lentă decât se aștepta înainte de pandemie, atunci când se presupunea o rată de 19,8%. Dinamica creșterii sectorului este determinată de tehnologiile moderne și de durabilitate.

## Din ce în ce mai multă inteligență artificială în transporturi

Progresele tehnologice schimbă tot mai mult fața transportului. Inteligența artificială (AI) și automatizarea joacă un rol din ce în ce mai important în gestionarea proceselor operaționale. Conform previziunilor, inteligența artificială se va transforma dintr-un instrument de sprijin pentru sarcini simple într-o tehnologie care va permite luarea de decizii autonome. Instrumentele bazate pe inteligența artificială vor permite ajustarea dinamică a rutelor în timp real - în funcție de condițiile rutiere și meteorologice - și vor permite o planificare mai eficientă a activităților de întreținere,

reducând timpii de inactivitate. Sprijinul pentru digitalizare, promovat de politicile de transport ale UE, accelerează modernizarea sistemelor de transport, sporește siguranța și promovează durabilitatea prin sisteme inteligente de transport.

Cu toate acestea, este demn de remarcat faptul că toate aceste obiective ambițioase și rapoarte prezentate cu mândrie nu se reflectă în situația sectorului IMM-urilor, care rămâne semnificativ în urma dezvoltării inovării, concentrându-se pe eforturile de a menține lichiditățile și de a supraviețui în condiții de piață instabile.

Sistemele de transport inteligente joacă un rol din ce în ce mai important în logistica modernă, aducând schimbări care permit optimizarea unei serii de procese. Tehnologiile IoT (Internet of Things) permit monitorizarea în timp real a flotelor și a depozitelor, ceea ce duce la o mai bună utilizare a resurselor și la capacitatea de a optimiza rute și trasee întregi de livrare. Algoritmii avansați din sistemele STI permit acum adaptarea planurilor de transport chiar și la condițiile meteo și rutiere în schimbare. Ca urmare, participanții la lanțurile de aprovizionare pot face economii semnificative de combustibil, reducând în același timp emisiile de CO2. În

aceiași timp, automatizarea depozitelor permite o gestionare mai eficientă a stocurilor și o previziune mai precisă a cererii, reducând riscul lipsurilor în depozite și îmbunătățind calitatea serviciilor.

### "Internet of things" și decarbonizarea

Se poate spune cu siguranță că IoT revoluționează în prezent sectorul TSL, oferind noi oportunități de monitorizare și gestionare a bunurilor - iar această tendință va continua cu siguranță în 2025. Senzorii de localizare și de diagnosticare, montați pe vehicule (dar și în centrele logistice), furnizează date detaliate care permit un răspuns rapid în caz de nereguli, sporind securitatea livrărilor. Integrarea cu sistemele de gestionare a flotei face posibilă optimizarea rutelor și utilizarea mai eficientă a vehiculelor, reducând costurile de operare și emisiile de CO2.

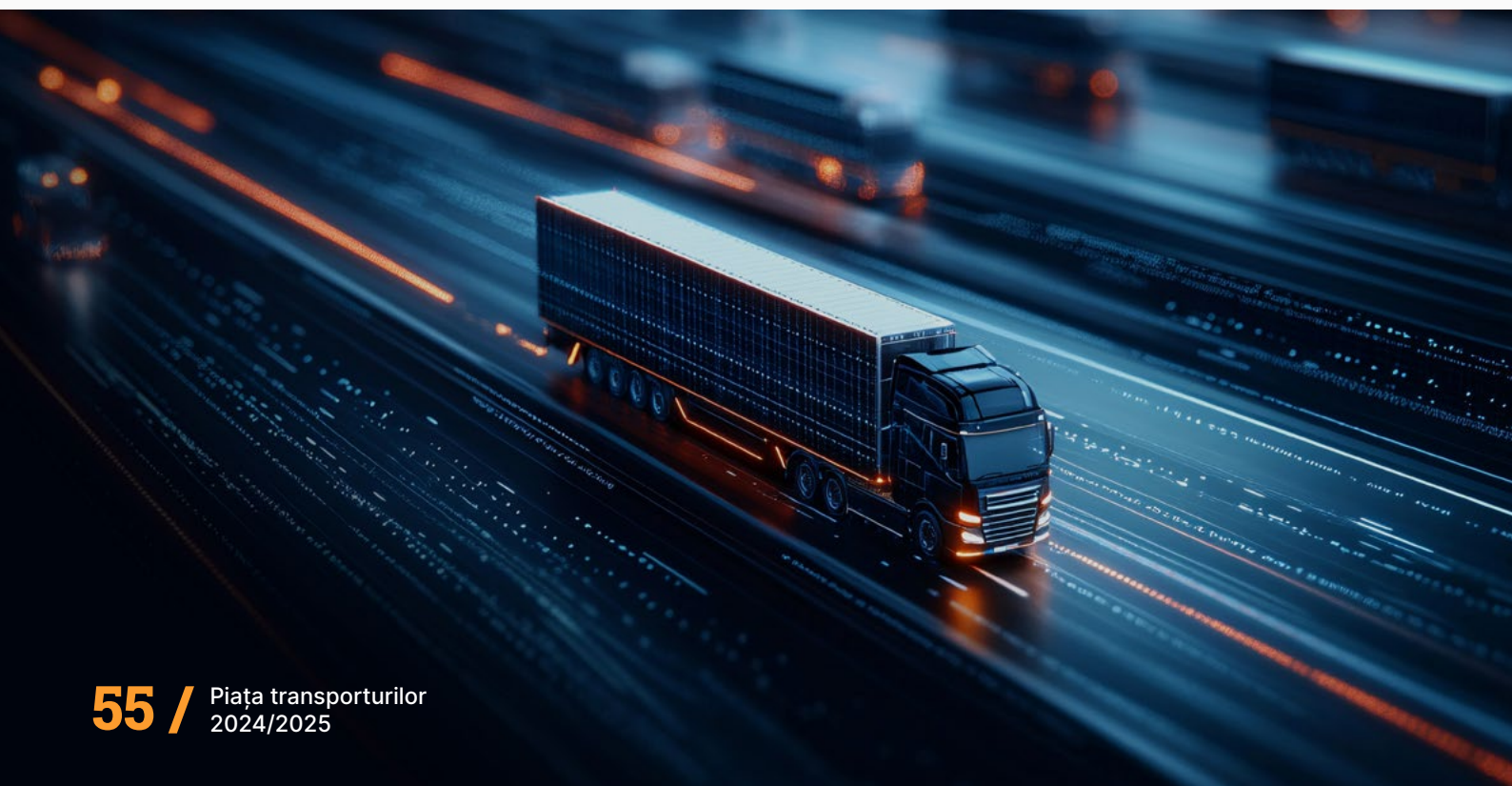
Automatizarea proceselor de monitorizare a stocurilor și de prognozare a cererii eficientizează și mai mult lanțurile de aprovizionare, ceea ce este esențial într-un

mediu de afaceri în schimbare rapidă.

Tranziția către transportul cu emisii zero ia amploare ca răspuns la obiectivele climatice ambițioase ale Uniunii Europene. Transportul rutier de marfă reprezintă în prezent aproximativ 25% din emisiile de CO2 ale UE, ceea ce îl plasează în centrul eforturilor de decarbonizare. Investițiile în infrastructură, cum ar fi stațiile de încărcare a vehiculelor electrice și alimentarea cu hidrogen de-a lungul principalelor coridoare de transport, sunt esențiale pentru dezvoltarea unor moduri de transport mai ecologice. Pe piața europeană apar din ce în ce mai multe modele de camioane cu emisii zero, care își dovedesc utilitatea în transportul regional și urban și care au în prezent o rază de acțiune de două sute până la patru sute de kilometri.

### Camioanele electrice sunt prea scumpe

Previziunile pentru 2025 solicită continuarea dezvoltării infrastructurii și o creștere a ponderii vehiculelor cu emisii zero în transportul de marfă. Conform rapoartelor de piață, se așteaptă



ca aproximativ 10% din noile înmatriculări de vehicule comerciale grele în UE să fie pentru modele cu emisii zero, iar rețeaua de puncte publice de încărcare pentru astfel de vehicule va crește la două mii. De asemenea, merită remarcate proiectele inovatoare precum electrificarea autostrăzilor cu pantografe, fiind testate în Germania și Suedia.

Cu toate acestea, o problemă și o provocare majoră rămân costurile de achiziție ridicate ale vehiculelor cu emisii zero, care sunt în prezent de 2-3 ori mai mari decât ale modelelor tradiționale cu combustie (în funcție de tip și model). Cu toate acestea, datorită programelor de sprijin și creșterii dimensiunii producției, se așteaptă ca acestea să scadă treptat pe termen lung. Din punct de vedere al reglementării, în 2025 sunt așteptate standarde mai stricte privind emisiile de CO<sub>2</sub> și stimulente financiare suplimentare pentru companiile care investesc

în tehnologii cu emisii zero. Toate aceste măsuri, combinate cu progresele tehnologice, vizează modelarea viitorului transportului ca fiind mai ecologic, mai eficient și adaptat la provocările din prezent și la evoluția economiei.

### **Intermodalitatea este din ce în ce mai răspândită**

Transportul intermodal în Uniunea Europeană joacă un rol esențial în dezvoltarea durabilă a sectorului transporturilor, integrând diferite moduri de transport pentru a crește eficiența și a reduce emisiile. În ultimii ani, a existat un interes crescut pentru acest segment, determinat de politicile UE de promovare a soluțiilor ecologice și de necesitatea de a optimiza lanțurile de aprovizionare. Cu toate acestea, în 2023, piața intermodală din UE a întâmpinat unele provocări. Declinul comerțului mondial și conflictul armat în desfășurare din Ucraina au afectat dinamica transportului de marfă. Antreprenorii au trebuit



## **Acesta este procentajul transportului rutier în emisiile de dioxid de carbon în Europa.**

Se așteaptă ca investițiile în transportul intermodal (care implică transportul feroviar) și în camioanele cu emisii zero să reducă această problemă. Provocarea actuală este prețul noilor vehicule electrice, care este de două până la trei ori mai mare decât costul de achiziție al camioanelor standard.

Sursă: Agenția Europeană de Mediu



să se adapteze la condițiile în schimbare, ceea ce a dus la necesitatea de a crește flexibilitatea și de a introduce soluții inovatoare, în special cele organizaționale (îmbunătățirea dinamicii de planificare, operațiuni neconvenționale de livrare).

În ciuda acestor dificultăți, previziunile pentru viitor rămân pozitive. Previziunile pentru 2025 indică o creștere suplimentară a transportului intermodal în UE. Această creștere va fi determinată de investițiile în infrastructură, cum ar fi construirea de noi terminale și modernizarea terminalelor existente, care ar trebui să crească capacitatea și eficiența operațiunilor de transport efectuate. În plus, inițiativele UE precum Pactul Verde vor promova transferul transportului de marfă de pe șosea către moduri mai ecologice, inclusiv transportul feroviar și pe căile navigabile interioare.

## Atenție la previziuni

Cu toate acestea, ar trebui să fim prudenți în aceste previziuni din cauza faptului că aceleași sloganuri au fost repetate de-a lungul deceniilor, iar schimbările de pe piață, în special în fața crizei, sunt înregistrate de fiecare dată la niveluri mai mici decât cele așteptate. Cu toate acestea, trebuie remarcat și faptul că dezvoltarea transportului intermodal contribuie la îndeplinirea obiectivelor UE în materie de climă, reducând emisiile de gaze cu efect de seră și promovând dezvoltarea durabilă. Prin urmare, se poate presupune că în 2025 ponderea transportului intermodal în volumul total de marfă va crește constant, ceea ce va influența în mod pozitiv atât imaginea cât și competitivitatea economiei europene.





**Jan Buczek**

președinte al Asociației transportatorilor rutieri internaționali

Prognostic | ZMPD

# Trebuie să te adaptezi

În cazul în care Comisia Europeană relaxează normele legate de punerea în aplicare a planului „Pregătiți pentru 55”, va exista o oportunitate de îmbunătățire a rentabilității. Camioanele care respectă standardul Euro 6 privind gazele de eșapament ar trebui să fie recunoscute ca fiind ecologice.

Anul 2025 va fi un an al schimbărilor considerabile, care vor trebui analizate foarte atent și la care va trebui să ne adaptăm într-un mod prudent. Deja anul 2024 a arătat că trăim vremuri foarte imprevizibile și dificile pentru economiile europene.

Ca urmare, pe piețele globale, produsele europene au început să piardă în fața mărfurilor din alte regiuni ale lumii. Transportul, care furnizează servicii operatorilor importanți de pe piața liberă, a primit o lovitură puternică deoarece cererea pentru serviciile noastre a scăzut brusc.

## Nonșalanță la Bruxelles

Ori de câte ori cererea este mult prea mică în raport cu oferta, în cazul nostru serviciul de transport, există căutători care se oferă să intermedieze piața, câștigând o avere în acest proces. De aici rezultă lecția pentru 2025. - este necesar să ne adaptăm oferta de servicii la nevoile pieței. Mai simplu spus, este necesar să se continue reducerea capacității pentru a se ajunge la nivelul optim din punctul de vedere al gestionării companiei de transport. Îmi dau seama că aceasta este o sarcină foarte dificilă

pentru antreprenorii care și-au construit acest potențial toată viața lor. Dar pentru a nu cădea, uneori trebuie să te așezi. Acesta este pasul corect pentru acest moment.

Indiferent de recesiunea economică, ne confruntăm cu nonșalanța politicianilor UE, care - făcând abstracție de situația actuală, legată printre altele de războiul crud al cărui impact economic afectează multe țări europene - continuă cu obiective de protecție a climei care sunt foarte mărețe din punctul de vedere al generațiilor viitoare. Problema este că în acest proces ei aruncă copilul odată cu apa în care l-au spălat. Este o fundătură și nu este vorba doar despre industria noastră de transport. Sunt surprins că oficialii UE se încapățânează să rămână la convingerile lor care ar putea duce multe țări la ruină economică, în special acele țări care, ca și noi, sunt în declin.

Acesta este motivul pentru care facem presiuni asupra politicianilor și sperăm foarte mult că președinția poloneză a UE va contribui la deschiderea unei dezbateri sincere, bazată pe analize solide din diferite țări europene. Contăm pe faptul că acest lucru va conduce la o revizuire

a obiectivelor climatice ambițioase adoptate anterior. În plus, o astfel de muncă de jos în sus a început deja în multe țări membre. Sunt convins că o acțiune comună de succes va aduce o mare oportunitate de a recupera energia economiei europene, care în schimb va permite companiilor să recâștige piețele pierdute și ne va oferi capacitatea de a transporta mărfurile.

## Provocări după încheierea războiului

Atâta timp cât există o relaxare a poverii planului "Pregătiți pentru 55", iar vehiculele Euro 6 sunt recunoscute ca fiind ecologice, permițând companiilor lor de transport să beneficieze de tarife mai mici pentru accesul la rețeaua de drumuri și autostrăzi, va exista o oportunitate pentru o rentabilitate mai bună în industria noastră. Acest lucru la rândul său, probabil va

ajuta companiile mici să se mențină și chiar poate să investească ușor în viitor.

Încheierea operațiunilor militare în zona ucraineană este probabilă în 2025, ceea ce ar putea avea consecințe concrete asupra acordului UE-Ucraina, care favorizează în prezent transportatorii ucraineni pe piața europeană. Ucrainenii sunt convinși că după încheierea războiului vor avea exact aceleași drepturi ca toți ceilalți participanți la piața comună. Ceea ce nu înțeleg ei cu adevărat este faptul că pentru a se bucura de acest beneficiu trebuie să îndeplinească o serie întreagă de condiții foarte precis definite. Poate că Ucraina va beneficia de un fel de proces accelerat, deși Polonia, de exemplu, a avut nevoie de zece ani pentru a se adapta.

# 1 iulie 2031

Data limită până la care transportatorii trebuie să își aducă flotele în conformitate cu standardul european de emisii, Euro 7.

Comisia Europeană ridică în mod regulat standardele de emisii, iar statele membre le aliniază cu taxele. Cu cât standardul de emisii este mai ridicat (și prin urmare mai puține gaze de eșapament), cu atât taxa de drum este mai mică. În ceea ce privește vehiculele cu motoare cu combustie internă, cel mai ridicat standard de emisii este în prezent Euro 6. De asemenea, se așteaptă ca vehiculele de transport să se adapteze la noul standard Euro 7 în 2030.



# Previziuni pentru transportul rutier în Uniunea Europeană pentru 2025.

Anul 2025 va fi crucial pentru dezvoltarea ulterioară a transportului rutier în Uniunea Europeană. În ciuda tuturor riscurilor, industria TSL are o șansă să devină mai inovatoare, mai eficientă și mai durabilă.

Transportul rutier în Uniunea Europeană în 2025 va deveni un sector al schimbărilor dinamice determinate de modificările de reglementare, progresele tehnologice și provocările economice. Sectorul, crucial pentru funcționarea pieței comune, va trebui să facă față atât tendințelor globale cât și celor regionale. Prezentăm 3 zone majore de prognoză care probabil vor domina industria transporturilor în anul următor.

## 1. Creșterea presiunii de reglementare și a cerințelor de decarbonizare.

### Estimări:

- Creșterea investițiilor într-o flotă de vehicule electrice, hibride și cu combustibil alternativ, cum ar fi biometanul și hidrogenul.
- Creșterea costurilor pentru conformarea cu cerințele UE, care ar putea afecta în special companiile mai mici.
- Posibilitatea unor taxe suplimentare pentru emisiile de CO<sub>2</sub> ale camioanelor, ceea ce va crește presiunea pentru implementarea soluțiilor ecologice.

Companiile care sunt capabile să se adapteze rapid la aceste cerințe vor obține un avantaj competitiv, în timp ce cele care ignoră aceste schimbări pot dispărea de pe piață.

## 2. Digitalizarea și automatizarea progresivă a operațiunilor.

Anul 2025 va continua transformarea digitală în transportul rutier. Automatizarea proceselor logistice și dezvoltarea sistemelor de gestionare a flotei vor deveni standardul industriei. Tehnologii precum inteligența artificială, analiza datelor în timp real și e-CMR (scrisori de trăsură electronice) vor fi esențiale pentru îmbunătățirea eficienței operaționale.

### Estimări:

- Diseminarea platformelor digitale pentru o mai bună coordonare și planificare în timp real a rutelor.
- Interes crescut pentru tehnologiile care sprijină automatizarea proceselor de depozitare și transport, incluzând camioane autonome la scară limitată.

- Reducerea costurilor de operare prin optimizarea rutelor și o mai bună gestionare a flotei, permițând companiilor să rămână competitive în fața creșterii costurilor.

### 3. Consolidarea și restructurarea pieței transporturilor.

Industria transporturilor rutiere din UE se va confrunta cu noi măsuri de consolidare. Costurile ridicate de operare și cerințele de reglementare vor face dificilă rămânerea pe piață a companiilor mai mici. Fuziunile și achizițiile vor fi o direcție naturală pentru sector, în special în Europa Centrală și de Est, unde operează mulți transportatori mici.

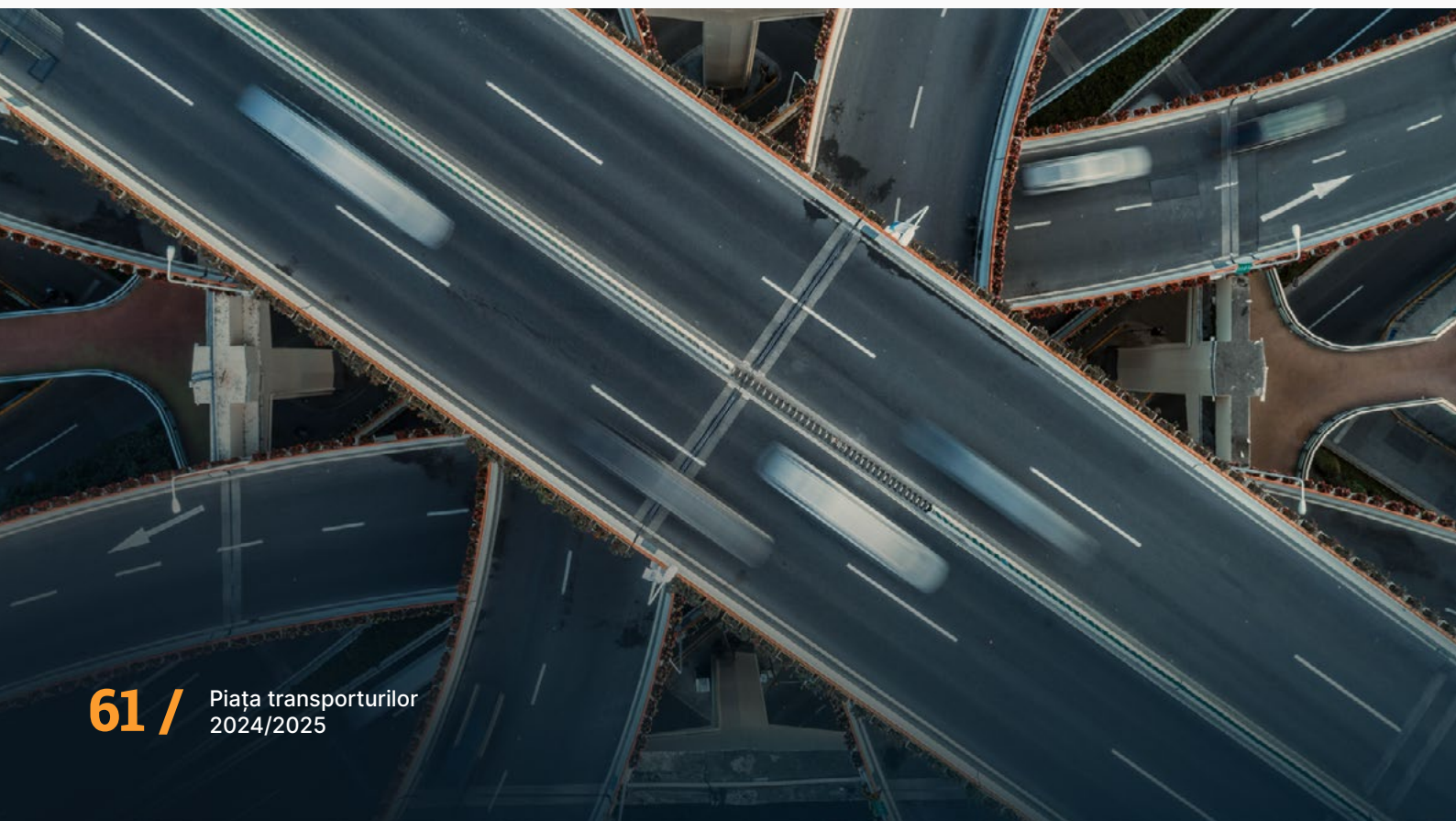
#### Estimări:

- Apariția unor companii mai mari, mai stabile, capabile să investească în noi tehnologii și în dezvoltarea infrastructurii.

- Reducerea numărului de operatori de transport independenți, în special a celor care lucrează la scară mică.

- Posibilitatea apariției unor noi modele de colaborare între transportatori, cum ar fi împărțirea flotei și formarea de alianțe în industrie.

Anul 2025 va fi crucial pentru dezvoltarea continuă a transportului rutier în Uniunea Europeană. Succesul în acest sector va depinde de capacitatea companiilor de a se adapta în trei domenii cheie: adaptarea la reglementările de mediu, implementarea tehnologiilor moderne și capacitatea de a supraviețui într-un mediu din ce în ce mai competitiv. Industria, deși se confruntă cu numeroase provocări, are posibilitatea de a deveni mai inovatoare, mai eficientă și mai durabilă.





# Un an nou fericit sau optimism prudent

În 2025, tarifele de transport de marfă vor crește probabil mai rapid decât în prezent. De ce această speranță? Pentru că tocmai am început să ieșim de pe orbita prețurilor minime la licitațiile de transport. Iar piețele spot și de licitație sunt strâns legate.

Anul 2024 a fost un moment în care - în special în a doua sa jumătate - s-a putut observa o anumită revenire a pieței transporturilor. Deși nivelul prețurilor spot și al licitațiilor oferite nu a reflectat așteptările transportatorilor, acesta a fost mai bun decât în anul precedent.

Cu atât mai mult cu cât transportatorii păreau să fie foarte „susținuți” după doi ani grei și se așteptau la o redresare rapidă. Așadar, cum putem intra în siguranță în noul an 2025? Ce ne poate aștepta, ce ne poate surprinde pozitiv?

## **Amenințări, sau costuri, costuri....**

În primul rând trebuie să fim clari - se apropie o schimbare radicală în gândirea asupra ecologiei în transporturi. Și nu una negativă la care ne așteptăm de obicei, ci mai degrabă una pozitivă. Încă nu există la orizont vehicule electrice eficiente și bune. Cred că nimeni nu se mai îndoiește de faptul că suntem departe de obiectivele și promisiunile în domeniul transportului greu și pe distanțe lungi. Iar acest lucru nu se va schimba în 2025. De aceea se

vorbește tot mai des că „graba birocratică” de a reduce emisiile și de a preveni creșterea prețurilor vehiculelor ar trebui oprită.

Dar aici avem, din păcate, informații neplăcute. În economie, există anumite legi ale cererii și ofertei, pe care le putem numi - după modelul fenomenului economic al "pușculițelor" - cicluri economice. Pur și simplu, atunci când există prea multe mașini pe piață, concurența între distribuitori crește, iar prețurile de achiziție ale camioanelor scad. Atunci când prețurile transportului de marfă cresc și achizițiile de vehicule scad, companiile de transport ar face bine să își mărească flotele. Din nou, există prea multe vehicule pe piață și atunci prețurile de achiziție ale camioanelor scad din nou. Astfel de cicluri se intersectează unul după altul și urmând modelul pușculiței menționate mai sus, ne aflăm (și probabil ne vom afla în 2025) într-un ciclu de creștere a prețurilor.

Și asta, din păcate, de fiecare dată. Cu alte cuvinte, costurile cu forța de muncă vor crește de asemenea. După aproape doi ani de reducere a așteptărilor salariale ale șoferilor și de oprire

a tendinței de creștere a salariilor din ce în ce mai mult, chiar și a salariilor „în afara pieței”, va apărea presiunea care provine din creșterea costului vieții, cum ar fi energia, alimentele, bunurile de bază. Bineînțeles, migrarea șoferilor către companii pe care le consideră mai promițătoare, se va reflecta, din păcate, în costurile cu forța de muncă pentru toate companiile.

## Cap tractor cu remorcă? Ieftinirea era deja acolo

Al doilea element este subțierea portofoliilor producătorilor de vehicule. I-a pierit râsul oricărei persoane care lucrează la o reprezentanță auto. De ce? După anii record pentru producătorii de camioane din 2021 și 2022, anii următori s-au dovedit a fi slabi. Comenzi neacoperite, clienți în retragere. Mașinile aflate pe panta dealerilor i-au determinat pe cei care nu au vrut să navigheze peste vârf să înceapă să reducă prețurile. De aceea, în 2024 merita (atâta timp cât aveai mijloacele necesare) să cumperi camioane, deoarece prețul lor era același ca și înainte de pandemie. Prețurile care au urcat la niveluri astronomice de 110-120 de mii de euro pe vehicul au scăzut deja la 80-90 până în 2024.

Doar că au scăzut pentru că producătorii au intrat în panică. Până în 2025, această panică nu va mai exista. Așa că, dacă cineva nu a plasat o comandă la prețuri mai mici, trebuie să își aducă aminte că aceasta este ultima șansă. Pentru că ieftinirea era deja acolo. Și din nou întrebarea - de ce? Pur și simplu - în conformitate cu portofelele noastre private mici, producătorii trebuie să țină cont și de costurile crescute. Acest lucru este din cauza faptului că presiunile salariale și costurile energiei sunt în creștere. Există, de asemenea, necesitatea de a introduce noi tehnologii, care impun chiar introducerea de

soluții mai economice, mai bune și mai eficiente. Iar acest lucru, din păcate, costă bani. Care este costul estimat al achiziționării unui camion nou? Probabil că va oscila între 90-100 de mii de euro, iar acesta va fi încă un preț bun în comparație cu cele din anii "de aur" 2021-2022 pentru transportatori.

O altă amenințare este legată de schimbările din una dintre industriile de bază relevante pentru transport - industria auto. Deja mai mult de doisprezece clienți ne-au întrebat ce se va întâmpla dacă VW va închide cele 3 fabrici anunțate. Ce se va întâmpla cu fabricile de anvelope, cu fabricile de componente, cu foarte multe entități? Aici aș fi foarte sceptic - dacă ei spun că vor să închidă 3 fabrici, înseamnă că vor închide una. Dacă mașinile VW nu se vând, probabil că alte vehicule le vor lua locul. Nu aș vedea probleme majore în acest sens,

# 90-100 mii euro

Estimarea prețului mediu de achiziție a unui autocamion în 2025. Producătorii de autovehicule nu își mai pot permite să mențină prețurile scăzute. Ei au făcut acest lucru pentru a supraviețui anului dificil 2024, în care cererea de vehicule grele a scăzut brusc. Creșterea costurilor energiei și necesitatea de a introduce noi tehnologii îi obligă să crească prețurile.

ceea ce nu înseamnă că nu va perturba lanțul de aprovizionare. Cu toate acestea, nu va fi o perturbare de proporții drastice.

## Limitarea Pactului Verde?

Cu siguranță, un factor important pentru transportul și lanțurile de aprovizionare vor fi prețurile la energie. Și ce urmează - evenimente politice legate de acest lucru. În primul rând, după o schimbare de guvern în SUA vor exista probabil așteptări privind o schimbare a politicii energetice - atât în SUA, cât și în Europa. În al doilea rând, tendința deja vizibilă de renunțare la programele ETS și ETS2 (acțiuni climatice) pot schimba foarte rapid regulile jocului. Și probabil nu doar în 2025, ci chiar pentru următoarele două decenii.

Atât în Polonia, cât și în întreaga Europă, aceste schimbări sunt de-a dreptul enervante. Pentru că nu provoacă neapărat o îmbunătățire a climei, ci o reducere a producției. Și se poate vedea deja dorința politică de a redefini cadrul climatic nu numai în alte continente, ci și printre notabilitățile

europene. Cu toate acestea, pentru moment, costurile ridicate ale energiei se vor reflecta în costurile de producție și cel mai probabil vor da peste cap și așteptările privind inflația în întreaga Europă.

Două instrumente digitale sunt pe cale să devină alți factori care vor deranja companiile de transport. În primul rând, „tacho GPS”, care încă din ianuarie 2025 va genera cozi la servicii (și costurile aferente). Al doilea instrument digital - deocamdată în așteptare dar inevitabil în era digitalizării - este desigur eCMR, a cărui fază următoare, anunțată provizoriu pentru august 2025 este iminentă. Instrumentele digitale nu numai că digitalizează economia și accelerează fluxul de informații, ci sunt și un instrument de control. Ceea ce, la urma urmei, nu trebuie să uităm. Cine știe cum se vor adapta la noile instrumente companiile de transport ușor afectate de ultimii doi ani? Probabil, costurile de punere în aplicare vor fi suportate de transportatori și, în cele din urmă, vor trebui transpuse în costurile de transport.





## Vechea flotă rămâne. Ei bine

A spune că ceea ce nu ne omoară ne face mai puternici este un eufemism. În primul rând, 2025 va fi anul în care se va renunța la "materialul rulant cu preț ridicat". În acest an ar trebui să punem capăt exploatării materialului rulant care a fost achiziționat la prețuri ridicate în perioada 2021-2022. Iar acest lucru va aduce o ușurare pentru transportatorii care aleg să continue să opereze aceleași vehicule. Tendința pe care o observăm în rândul transportatorilor este de a continua să mențină flote mai vechi după leasing, astfel încât să nu intre în costuri suplimentare de înlocuire.

Acest lucru se leagă, de asemenea, de faptul că unii transportatori și-au dat seama cât de mare a fost „incompatibilitatea” politicii de închiriere. În primul rând, deoarece după perioada de închiriere, vehiculul trebuia returnat, ceea ce pentru unii s-a dovedit a fi o metodă naturală de a scăpa de flotă. În al doilea rând, pentru că și-au dat seama că prin returnarea vehiculului trebuie să țină cont de suprataxele destul de mari (kilometraj suplimentar, daune și defecte identificate în flota returnată). Prin urmare, în cele din urmă, unii dintre ei nu vor mai opta niciodată pentru acest tip de colaborare - optând în schimb pentru leasingul clasic.

La urma urmei, la sfârșitul contractului de leasing, ei vor rămâne proprietarii unei părți din active. Apoi pot vinde o parte din flotă mai ieftin, pentru că, să nu ne ascundem, o parte semnificativă a veniturilor transportatorilor este reprezentată de fondurile obținute din vânzarea materialului rulant retras. Și aici, după părerea mea, va exista, de asemenea, o breșă. În primul rând, din cauza politicii de strângere a curelei în companiile de transport, noua flotă lipsește momentan de pe șosele. Prin urmare, materialul rulant de pe drumurile din Europa a îmbătrânit rău: doi ani de limitare a achizițiilor înseamnă, în cele din urmă, un parc care a fost epuizat iremediabil. Iar transportatorii care utilizează vehicule "second-hand" vor căuta camioane care apar pe piața secundară, pe măsură ce proprietarii lor fac noi comenzi.

## Oportunități sau consum mai mare

Un motiv în plus pentru care consumul trebuie să crească în cele din urmă. Poate că nu încă din luna ianuarie, dar toate semnele indică faptul că în 2025 va începe „slăbirea” economiilor care rezultă din incertitudinea economică pe termen lung. Pentru că, din păcate (sau din fericire), omul este o creatură care nu tinde spre minimalism (mai ales un european), el va avea nevoie de schimbul de bunuri. Ultimul astfel de



impuls a fost în frenezia cumpărăturilor de la începutul pandemiei, atunci când oamenii au cumpărat pentru că nu puteau consuma altfel din cauza interdicțiilor asupra turismului, a prețurilor ridicate ale proprietăților imobiliare și a incapacității de a cheltui în alte domenii. În cele din urmă, această forță de consum din economie va fi revigorată din nou.

Al doilea element care poate ajuta în 2025 este adaptarea producției la factorii externi, adică absorbția costurilor energetice crescute și transpunerea acestora în prețurile produselor. Pe de o parte, lupta constantă împotriva creșterii prețurilor a determinat reorganizarea costurilor în companii, creșterea prețurilor produselor, minimizarea altor costuri inutile (inclusiv, din păcate, reducerile necesare ale numărului de angajați), dar mediul de afaceri a început încet să se acomodeze cu această situație și, astfel, societatea a absorbit deja costurile mai mari.

Desigur, acest lucru nu înseamnă că transportatorii vor circula acum la prețuri mult mai mari, dar există deja semne că urmează vremuri „mai demne” pentru piața transportului de marfă. De ce? Pentru că tocmai am început să ieșim de pe orbita prețurilor minime pentru licitațiile de transport. Când am început anul 2023 cu taxe de drum crescute și o lipsă de înțelegere din partea expeditorilor cu privire

la creșterea costurilor de transport (tarifele pentru 2023 și 2024 au fost reduse drastic de reducerea fluxului), licitațiile ne-au permis doar să supraviețuim vremurilor grele.

Însă, până în a doua jumătate a anului 2024, am observat deja o tendință în rândul transportatorilor care chiar se retrăgeau în masă din contractele câștigate anterior. Motivul? În a doua jumătate a anului 2024, piața spot a fost mult mai rentabilă decât piața contractuală. Acest lucru a dus la o situație în care mulți clienți, din necesitate, au trebuit să înceapă din nou procesul de licitație, iar prețurile oferite de contractanți s-au îndepărtat puternic de cele din ultimii doi ani. Anul viitor, poate nu în mod semnificativ, dar totuși, fluxurile de marfă vor crește. Aceasta este o veste bună pentru proprietarii de companii de transport. Conform previziunilor Uniunii Internaționale a Transporturilor Rutiere, se va înregistra o creștere de aproximativ 2% de la an la an față de 2024.

Acest lucru este, de asemenea, optimist, având în vedere că economia europeană își revine încet din lentoarea din ultimii doi ani cauzată de crizele energetice.

## Bănci favorabile transportatorilor

Datele actuale din economii nu sunt încă optimiste, dar sugerează că economia europeană se trezește în sfârșit din letargia care a rezultat din schimbările care au cuprins Europa în ultimii cinci ani. Nu vreau să contaminez transportatorii cu o speranță incorrigibilă, dar la urma urmei, totul derivă nu numai din producție sau din reducerea acesteia. Așa se întâmplă în economie: după o perioadă de stagnare vine o perioadă mai bună.

Este suficient să spunem că în cazul pieței transporturilor, băncile au avut un comportament docil în ultimii doi ani. Aceștia au îndurat cu răbdare decontarea intempestivă a contractelor de leasing, utilizarea la maximum a creditelor și nu au pus umărul la situația dificilă a companiilor de camioane. În multe cazuri, ei s-au comportat chiar riscant de liberal. Nu am asistat nici la un val intimidant de falimente ale marilor expeditori de mărfuri, care ar fi provocat o avalanșă - ca un efect de domino - punând mulți jucători pe piață. Aceasta este, fără îndoială, o veste bună.

Având în vedere reducerile preconizate ale ratelor dobânzilor și profiturile reduse, va continua această situație? Este greu de spus, dar eu privesc anul 2025 cu un optimism moderat. Aș sfătui transportatorii să analizeze atent

costurile și datele macroeconomice din economii în noul an. Și nu fiți atât de entuziasmați de știrile din mass-media despre „închiderea fabricilor” sau „concedieri în industria auto”. Probabil că teama permanentă după ani grei îi face pe transportatori să fie foarte neîncrezători și să încerce să monetizeze rapid o posibilă revenire a economiei.

## Concluzii sau un avertisment pentru industrie

În acest aspect particular, aș recomanda să se urmeze principiul „linguriței”, deoarece cu modelul 2022, noi înșine (ca industrie a transporturilor) putem ucide consumul prin creșterea prețurilor pentru servicii. Disproporționat de mare în raport cu situația pieței. De asemenea, vă sfătuiesc să priviți economia într-o manieră sinusoidală - ca pe "pușculița" menționată mai sus. De îndată ce prețul este prea mare, economia va reduce utilizarea transportului. Și de aceea este atât de important să stabiliți un preț adecvat pentru transportul de marfă, nu pentru că un client

