

Οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές στην Ευρώπη το Q3 2024: Σταθεροποιούνται οι τιμές συμβολαίων, μειώνονται οι τιμές spot

2024/11/07 09:05 στην κατηγορία LOGISTICS

Σταθερές παρέμειναν οι τιμές συμβολαίων στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές στην Ευρώπη, κατά το γ' τρίμηνο του 2024, σύμφωνα με τον [δείκτη Upply x Ti x IRU](#).

Επιμέλεια: Β. Βεγιάζη

Αντίθετα, οι τιμές spot υποχώρησαν κατά 4,4 μονάδες σε επίπεδο τριμήνου, ενώ συνολικά και οι δύο δείκτες κατέγραψαν πτώση σε ετήσια βάση.

Ο δείκτης "European Road Freight Spot Rate Benchmark Index" κατά το γ' τρίμηνο του 2024 **υποχώρησε στις 122,4 μονάδες**, 4,4 μονάδες χαμηλότερα από το β' τρίμηνο του έτους και 6,1 μονάδες χαμηλότερα έναντι του 2023.

Ο δείκτης "European Road Freight Contract Rate Benchmark Index" στο γ' τρίμηνο του 2024 **παρέμεινε σταθερός στις 127,2 μονάδες** σε σύγκριση με το β' τρίμηνο, ωστόσο υποχώρησε κατά 2,2 μονάδες σε ετήσια βάση.

Επίσης, πτωτικά κινήθηκαν και οι τιμές του ντίζελ κατά το εξεταζόμενο τρίμηνο. Μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου, ήταν 8% χαμηλότερα από ό,τι στις αρχές Ιουλίου. Όμως άρχισαν να αυξάνονται ξανά τον περασμένο Οκτώβριο.

Όπως επισημαίνεται, «Η εφαρμογή της Οδηγίας (ΕΕ) 2022/362 για την τροποποίηση της οδηγίας για την Ευρωβινιέτα βρίσκεται ακόμη σε εξέλιξη. Η Σουηδία, η Δανία και οι Κάτω Χώρες κοινοποίησαν πρόσφατα τα σχέδια εφαρμογής τους.

Προκειμένου να συμμορφωθεί με το Πακέτο Κινητικότητας 1 της ΕΕ, μόνο το 6,4% των οχημάτων της ΕΕ που ήταν επιλέξιμα για μετασκευή με τον έξυπνο ταχογράφο (Έκδοση 2) το είχαν κάνει έως τον Ιούνιο του 2024, το 60% συνέχισε να έχει αναλογικούς και ψηφιακούς ταχογράφους και το 33% διέθετε ακόμη τον έξυπνο ταχογράφο (Έκδοση 1), σύμφωνα με έρευνα της IRU.

Το outlook για τις τιμές συνεχίζει να είναι συγκρατημένο, καθώς η βιομηχανική παραγωγή παραμένει χαμηλή και η ζήτηση των καταναλωτών εξακολουθεί να είναι σχετικά ασθενής, παρά το υψηλό λειτουργικό κόστος.

Οι προκλήσεις της ευρωπαϊκής παραγωγής έχουν άμεσο αντίκτυπο στην αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών. Καθώς η μεταποίηση μειώνεται, το ίδιο συμβαίνει και με τη ζήτηση για υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων, η οποία έχει οδηγήσει σε πτώση τις τιμές spot από το β' τρίμηνο του 2023 (με ένα σύντομο σημείο καμψής το β' τρίμηνο του 2024).

Ωστόσο, παρά τη μείωση της ζήτησης βραχυπρόθεσμα, **οι τιμές παραμένουν πολύ πάνω από τα επίπεδα του 2021**, κυρίως λόγω των διαρθρωτικών αυξήσεων στο λειτουργικό κόστος.

Το κόστος εργασίας, το μεγαλύτερο στοιχείο κόστους μαζί με τα καύσιμα στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, έχει αυξηθεί απότομα λόγω του πληθωρισμού τα τελευταία δύο χρόνια.

Επιπλέον, οι σημαντικές αυξήσεις στο κόστος που σχετίζεται με την ασφάλιση αυτοκινήτων, τη συντήρηση και τα ελαστικά συμβάλλουν σε υψηλότερα λειτουργικά έξοδα για τους μεταφορείς.

Οι τιμές ντίζελ αυξήθηκαν από τα μέσα Ιουνίου έως τις αρχές Ιουλίου, λόγω της αύξησης των τιμών του αργού πετρελαίου (λόγω της παράτασης των εθελοντικών περικοπών που ανακοίνωσε ο ΟΠΕΚ+ τον Ιούνιο). Βρίσκονταν σε πτωτική τροχιά μέχρι το τέλος του τριμήνου.

Η μέση τιμή ντίζελ στην ΕΕ έφτασε το 1,64 €/λίτρο στις 8 Ιουλίου, από 1,59 €/λίτρο στις 10 Ιουνίου (+3%), πριν πέσει στα 1,50 €/λίτρο στις 30 Σεπτεμβρίου (-8% από την κορύφωσή της τον Ιούλιο, και τη χαμηλότερη τιμή από τον Ιανουάριο του 2023). Ωστόσο, οι τιμές των καυσίμων άρχισαν να αυξάνονται ξανά τον Οκτώβριο λόγω της σύγκρουσης στη Μέση Ανατολή, αυξάνοντας την πιθανότητα διακοπής της προσφοράς πετρελαίου και περαιτέρω αυξήσεων των τιμών του αργού πετρελαίου.

Αυτά τα αυξημένα κόστη συνεχίζουν να διατηρούν υψηλά τις τιμές, παρά την πτωτική πίεση από τη χαμηλότερη ζήτηση. Έχουν αποτρέψει την πτώση των τιμών στα επίπεδα του 2021, καθώς οι μεταφορείς πρέπει να καλύψουν τα αυξανόμενα έξοδά τους. Έτσι, ενώ οι spot τιμές έχουν αμβλυνθεί, παραμένουν σημαντικά αυξημένες σε σύγκριση με τις τιμές προ πανδημίας, καθώς η υποκείμενη δομή του κόστους έχει μετατοπιστεί προς τα πάνω. Λόγω αυτού του αυξημένου κόστους, αναμένεται συνεχή ανοδική πίεση στις τιμές στο μέλλον, ακόμη και με πιο ήπιες συνθήκες ζήτησης».