

Náklady na mýto se v Německu v létě skokově zvýší. Pomůže to intermodálním přepravám?

V sousedním Německu se letos s platností od 1. července zásadním způsobem zvýší rozsah sítě zpoplatněných dálnic a silnic. K dosavadním 15 tisícům zpoplatněných kilometrů nově přibude dalších 40 000 kilometrů silničních komunikací, na kterých bude od nákladních vozidel mýto inkasováno. To nepochybně zvýší náklady silničních dopravců a vedle stupňujících se mzdových nároků řidičů se to nemůže obejít bez dopadu na ceny kamionových přeprav. To je důvod k obavám a z toho plynoucím úvahám exportérů, jak vyšším nákladům vynaloženým za přepravy jimi vyrobeného zboží úspěšně čelit. Jako alternativa se zde přímo doslova nabízí řešení s využitím intermodální přepravy. Na stole je otázka, zda vyšší náklady na německé mýto napomůžou rychlejšímu rozvoji evropských intermodálních přeprav?

Rok 2018 se pro Evropskou komisi stal rokem multimodálních přeprav zboží. Nejen Evropské komisi, ale také vládám jednotlivých členských

zemí je jasné, že nastal nejvyšší čas připravit a realizovat rozhodnutí, která účinně přispějí k prohloubení vzájemné spolupráce dopravních módů. Cílem je růst produktivity práce v oboru nákladní dopravy při současném zmírnění negativních vlivů nákladní dopravy na životní prostředí.

S problémy trvalého růstu tranzitní kamionové dopravy se dlouhodobě potýkají především centrální evropské země. Tak například v České republice bylo na mýtném z nákladních vozidel v letošním 1. čtvrtletí vybráno už 2,6 miliardy Kč, což je o 4 % více než vloni, přičemž počet průjezdů vozidel pod mýtnými branami vzrostl dokonce o 6 procent. Je to důsledek vysokého tempa hospodářského růstu nejen v ČR, ale v celém regionu střední a východní Evropy. Obor dopravy se přitom neúspěšně potýká s problémem nedostatku řidičů. Mnozí výrobci se proto zcela logicky obávají, že je ve velmi blízké budoucnosti čeká složité období nedostatku ložného prostoru. Exportní firmy se proto stále intenzivněji zajímají o možnosti

a podmínky intermodálních přeprav. Očekávají úspory nákladů v důsledku vyšší produktivity práce, neboť omezená produktivita práce řidiče kamionu je nesrovnatelná s vysokou produktivitou přepravní práce strojvedoucího, který řídí lokomotivu vlaku naloženého třeba 36 návěsy.

Přepravy intermodálních návěsů přibývají na české železnici rok od roku stále rychlejším tempem. Kromě dnes už tradičních intermodálních vlaků z Lovosic do Duisburgu a do Hamburku jsou dnes návěsy v kapsových železničních vozech obousměrně přepravovány také dálkovými expresními vlaky z Ostravy do německého Porúří či do italského Terstu, z Brna do Rostocku, z Bratislavy do Braunschweigu nebo nyní zcela nově ze Zaječří do Lübecku.

Operátor Bohemiakombi, který jako první na české železniční síti začal návěsy po kolejích přepravovat už v roce 2006, poskytuje bezplatné a zcela nezávazné poradenství všem zájemcům o intermodální přepravy, a to prakticky po celé Evropě.

www.bohemiakombi.cz

INZERCE



**Nabízíme Vám řešení –
konzultace zdarma.**

Kontaktujte nás.

Naše nabídka:

Ostrava/Brno – Lovosice – Duisburg a zpět	5+5 týdně
Ostrava/Brno – Lovosice – Hamburg a zpět	3+3 týdně
Ostrava/Brno – Lovosice – Antwerpen a zpět	3+3 týdně
Ostrava/Brno – Lovosice – Rotterdam a zpět	5+5 týdně
Ostrava/Brno – Lovosice – Moerdijk a zpět	3+3 týdně
Lovosice – Brno – Arad a zpět	3+3 týdně
Lovosice – Ostrava – Brest a zpět	1+1 týdně

*Let's
combine it!*



BOHEMIAKOMBI
KOMBINOVANÁ DOPRAVA SILNICE – ŽELEZNICE



BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.
Opletalova 6, 113 76 Praha 1, tel.: (+420) 242 444 560,
fax: (+420) 242 444 924, e-mail: info@bohemiakombi.cz
Informační servis přes internet: www.bohemiakombi.cz

UIRR – Union Internationale
des sociétés de transport
combiné Rail-Route

