

**Málokteré téma rezonuje aktuálně nejen v dopravě a logistice, ale i celkově ve společnosti tolik jako problematika „čisté mobility“. Také v tomto směru jsou lidé dnes rozděleni – někteří věří v přínosy alternativních pohonů a jejich budoucnost, jiní nikoliv. Podobně je tomu i v případě jednotlivých zemí, respektive jejich vlád – některé z nich například elektromobilitu významně podporují, zatímco jiné jsou přinejmenším zdrženlivé.**

# V SILNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVĚ PŘICHÁZÍ ČAS ALTERNATIVNÍCH POHONŮ

Článek připravil **David Čapek**

Evropa je v otázce alternativních paliv rozdělena na dva tábory, míní Tomáš Holomoucký, ředitel společnosti DB Schenker. „Obecně můžeme říct, že od střední Evropy dále na východ se přepravci kloní spíše k CNG a LNG pohonům – ty u nás mají tradici jak v nákladní, tak osobní dopravě a jejich využití nahrává i již vybudovaná infrastruktura, která umožňuje tyto typy pohonů využít v komerční sféře,“ vysvětluje. V zásadě platí, že čím větší vozidlo, tím náročnější je jeho přestavba a provoz na alternativní palivo a např. nákladní vozidla na CNG s nosností 12 až 16 tun jsou v celé Evropě ne-

dostatkým zbožím. Logistické firmy často spolupracují přímo s automobilkami na jejich testování. „V západní Evropě je na druhou stranu trendem směřovat k elektromobilitě, která však s sebou nese vyšší náklady na provoz a údržbu dobíjecí sítě, nemluvě o tom, že užitková a nákladní elektrovozidla mají velmi specifické podmínky využití, které limituje zejména jejich dojezd,“ pokračuje Tomáš Holomoucký. Pro městskou logistiku nebo přepravu v okruhu maximálně 50 kilometrů se podle něj elektromobily dají využít, ale pro delší přepravy se (zatím) nehodí.

**Převahu zásilek mezi výrobními závody koncernu Henkel ve Vídni a v srbském Kruševacu od loňského roku zajišťuje kamión s pohonem na CNG, který patří logistické společnosti Gebrüder Weiss.**

FOTO: Gebrüder Weiss





Malá rozvozná auta s elektromotory mají dojezdovou vzdálenost 200–250 kilometrů na jedno dobíjení, což už je zajímavé i pro logistické operátory.

„Zatímco na západě je po alternativních pohonech produkujících nižší emise vysoká společenská poptávka hraničící až s jistou formou ekohysterie a veškerý výzkum a vývoj je záměrně koncentrován na tyto produkty, naše země je v tomto ohledu trochu skromnější a tišší,“ poznamenává Petr Rožek, výkonný ředitel Svazu spedice a logistiky ČR. V tuzemsku hraje podle něj roli i vysoký podíl výroby „klasických“ vozidel, resp. vysoký podíl závislosti českého průmyslu na výrobě vozidel s klasickým benzinovým či naftovým pohonem, tedy závislost výrobních podniků a nakonec i celého národního hospodářství na výsledcích výroby a vývozu komponentů koncovým výrobcům. „Jakmile se změní struktura evropské poptávky definitivně ve prospěch ‚nových‘ pohonů, naši výrobci – navíc často vlastnění či kontrolovaní evropskými mateřskými firmami – určitě zareagují,“ doplňuje Petr Rožek.

## BUDOVÁNÍ INFRASTRUKTURY A MOTIVACE LIDÍ I FIREM

Hojně diskutována je v poslední době míra podpory jak ze strany státu, tak i municipalit. Měla



„Kapalná paliva zatím pozice nevyklízejí“



V nákladní dopravě budou ještě dlouhou dobu dominovat kapalná paliva. Zatím jsme totiž nevymysleli nic lepšího, co by je nahradilo. Potřebujeme palivo, které zajistí dlouhý dojezd a obsahuje vysoké množství energie na jednotku své hmotnosti, aby se zbytečně nesnižovala užitečná hmotnost vozu. CNG/LNG a tím spíše baterie těmto požadavkům nevyhovují. To, že je začínáme na silničních potkávat, je jen díky politickému tlaku a dotacím. Výjimečná je situace v městské hromadné dopravě, kde je kladen vysoký důraz na nulové lokální emise, hluk... Tam může elektřina i v oblasti silničních vozidel začít dominovat velmi brzy.

**IVAN INDRÁČEK**  
předseda představenstva  
SČS – Unie nezávislých petrolejářů

by být intenzivnější? A jakou může mít podobu? Michal Menšík, CEO logistického start-upu DoDo, situaci komentuje: „Rozhodně by pomohlo, kdyby stát a města projevily větší vůli čistším způsobům dopravy pomoci. Řeč přitom rozhodně není jen o dotacích. Je potřeba budovat patřičnou infrastrukturu a vedle toho lidi motivovat, aby na alternativní pohony přecházeli. Největší smysl dává k alternativním pohonům tlačit primárně firmy, které v rámci svého podnikání ve větším jezdí po městech.“ Pokud by logistické a kurýrní služby či třeba taxislužby získaly pádný důvod přecházet na alternativní pohony, na město a jeho ovzduší by to mělo jednoznačně příznivý dopad.

Dosud nižší míra využití alternativních pohonů u užitkových a nákladních vozidel v ČR má každopádně různé aspekty. „U elektromobilů mezi ně patří jak technické parametry, jako jsou vlastnosti baterie – doba dobíjení, kapacita ovlivňující dojezd, tak na to vázaná dobíjecí infrastruktura. Při zobecnění na všechny alternativní pohony lze říci, že v poptávce hraje velkou roli pořizovací cena a nabídka automobilek,“ vysvětluje Vladislav Smrž, náměstek pro řízení sekce politiky a mezinárodních vztahů na Ministerstvu životního prostředí. Jak potvrdil redakci Systémů Logistiky, aktualizovaný akční plán čisté mobility, který má být vládě předložen do konce března 2020, počítá v oblasti nákladní dopravy s větší podporou alternativních paliv. Podle Vladislava Smrže je pro dálkovou nákladní dopravu vhodné palivo LNG nebo vodíková paliva. Pro nákladní dopravu s kratším dojezdem je již dnes dobře využitelný



Chcete mít celoroční PŘEHLED o NEJVĚTŠÍCH hráčích v RETAILU?

Objednejte si plakát TOP 30!



Mějte plakát stále po ruce. TOP 30 ON-LINE!



www.top30.cz





**Jednou z hlavních příčin pomalého rozšiřování elektromobility v ČR je nedostatečná infrastruktura, zejména dosud poměrně nízký počet dobíjecích stanic.**

FOTO: Benzina



pohon CNG a dále se rozvíjí segment elektromobilů v kategoriích N1 (hmotnost do 3,5 tuny) a postupně i v N2 (od 3,5 tuny do 12 tun). V obecné rovině se růst počtu vozidel s alternativními palivy dá předpokládat v návaznosti na přísnější regulaci emisí oxidu uhličitého, dále tlak na snížení energetické náročnosti dopravy a také splnění cílů ohledně využití obnovitelných zdrojů energie (OZE) v dopravě.

*„Podpora ze strany ministerstev je realitou“*

Ministerstvo životního prostředí (MŽP) již čtvrtým rokem vyhlašuje výzvu na podporu nákupu vozidel pro municipality a kraje (dosud vynaložené dotační prostředky přispěly k pořízení 768 vozidel na alternativní pohon, z čehož bylo 570 elektromobilů, 20 hybridů, pět plug-in hybridů a 173 vozidel na CNG), kde mimo jiné v oblasti elektromobility podporuje také kategorii N1 do 3,5 tuny. Spolu s podporou ministerstva průmyslu a obchodu (MPO) pro podnikatele se v uvedené kategorii podařilo rozvíjet trh s těmito vozidly, jelikož oba podpůrné instrumenty podpořily 75 procent nákupů všech elektrických vozidel v této kategorii. MŽP letos nově také podpoří nákup elektromobilů v kategorii N2. Vedle MŽP podporuje nákup nákladních elektromobilů pro podnikatele také MPO (operační program Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost) a existuje zde mimo jiné i podpora výstavby dobíjecí a plnicí infrastruktury ze strany ministerstva dopravy (operační program Doprava).

**VLADISLAV SMRŽ**  
náměstek  
pro řízení  
sekce politiky  
a mezinárodních  
vztahů  
Ministerstvo  
životního  
prostředí



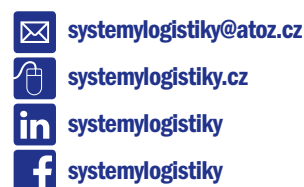
## EMISE VERSUS EMISE

Na širší souvislosti celé problematiky poukazuje Ivan Indráček, předseda představenstva SČS – Unie nezávislých petrolejářů. A upozorňuje, že cílem není používat alternativní paliva za každou cenu: „Primárním cílem je snižování emisí skleníkových plynů, sekundárním pak snižování emisí škodlivých látek – to není jedno a totéž! Dnešní naftové motory jsou z hlediska skleníkových plynů úspornější než pohon CNG/LNG, z hlediska škodlivých látek se jim velmi blíží. A když k tomu připočteme až naddimenzovanou infrastrukturu a konkurenci, která umí držet cenu paliva hodně nízko, není pro změnu k CNG/LNG žádný racionální důvod.“ Jak Ivan Indráček dodává, elektřina pak je trochu jiný příběh. Problém se skleníkovými plyny sice elektrický pohon dnes v podstatě neřeší, ale emise škodlivých látek má nulové. Při přepravě osob ve městech by tedy měl být zřetelnou volbou číslo 1 (příměstské vlaky, tramvaje, trolejbusy, hybridní busy pro příměstské linky apod.).

V souvislosti s novou evropskou legislativou musí i výrobci nákladních vozů výrazněji přemýšlet o emisích. „To je jistě povede i k dalším úvahám o alternativních pohonech. Problém vidím ale v tom, že legislativa neřeší emise z dopravy jako komplex a omezuje se na měření emisí z výfuku. A všichni přece víme, že méně emisí z výfuku neznamená méně emisí na kilometr jízdy dotčeného

vozu,“ upozorňuje Michael Gavrilovič, předseda sekce Autoplyn v rámci České asociace LPG. V časovém horizontu 10 až 20 let bude podle něj na trhu velké spektrum pohonů. Role alternativních paliv poroste, ale žádné z nich se nedostane do dominantní pozice. Je to dáno mimo jiné i tím, že pro každý dopravní mód je nevhodnější jiný typ paliva. „A půjdeme-li v nákladní dopravě do detailu, pak pro rozvozy zboží po městě je vhodnější jiný typ vozu a jiné palivo než pro přepravu těžkých nákladů na dlouhé vzdálenosti,“ konstatuje Michael Gavrilovič. A jak podotýká, rozhodnout by měly právě technologické, ekonomické a environmentální aspekty. Naopak chybou by bylo, kdyby se jednalo o politické rozhodnutí.

Máte ve firemním  
vozovém  
parku vozidla  
s alternativními  
pohony?



INZERCE



## Rozvoz potravin z autobusové garáže.

Jak to funguje, už dávno víte, protože jsme o tom zveřejnili článek na našem LinkedIn profilu 13. ledna 2020.



**Vy jste na LinkedInu, ale nás nesledujete? Sledujte nás!**

*Ude to jednoduše i z mobilu!* →

