

Novinky v technologiích z celého světa a aktuální možnosti financování



Foto © NREL a FTA

Informační zpravodaj Pracovní komise pro elektromobilitu

Investiční projekty, inovační projekty a obchodní logika



Jistí technicky erudovaní pracovníci nejmenovaného českého dopravního podniku se nechali ve svém odborném vyjádření pro jiný dopravní podnik slyšet, že elektrobus (bez přívlastků a upřesnění) má prý spolehlivost kolem 40 %, což je dost dobrý důvod pro to, aby se zmíněný dopravní podnik elektrobusy dále nezabýval. Toto „odborné“ vyjádření citovala místní média, která z elektrobusů (bez přívlastků a upřesnění) udělala silně nejistý produkt bez perspektivy.

Hlava nám šla z toho „odborného“ a mediálního vyjádření kolem – o elektrobusích doma i ve světě náhodou leccos víme. Čtyři ostravské elektrobusy fungují od roku 2010 s disponibilitou mezi 80 a

90 %. V průměru 90% disponibilitu vykazují také například průběžně dobíjené a statisticky bedlivě sledované **elektrobusy Proterra** v USA (viz úvodní foto newsletteru – sledovaný park má 12 vozidel, v celých USA jich jezdí kolem šedesáti). V drtivé většině jsou důvodem k odstavení zcela banální mechanické problémy, které nemají co do činění s elektrickým pohonem.

Co tedy mohlo vést k onomu „odbornému“ prohlášení? Snaha vědomě uškodit elektrobusům jako konceptu? Nebo snad nedorozumění?

Ve zmíněném dopravním podniku provozují prototypy elektrobusů a prototyp rychlonabíjecí stanice v rámci inovačního projektu financovaného výrobcí s přispěním evropských dotací. Možná odtud vítr fouká – zkušenosti s prototypy mohly být ve zmíněném „odborném“ vyjádření přisuzovány produktu obecně.

Aby se předešlo podobným nedorozuměním, která mohou být v konečném důsledku velmi škodlivá, je nezbytné rozlišovat dva základní typy projektů, ve kterých mohou hrát hlavní roli elektrobusy:

Investičním projektem je pořízení a provoz vozidel a potřebné infrastruktury již nabízených trhem, podle možností s přispěním investičních dotací – například z Integrovaného regionálního operačního programu (IROP). Dopravce, který takovýto projekt realizuje, pořizuje veškerý majetek do svého vlastnictví při respektování pravidel veřejného zadávání. Od dodavatelů má pak dopravce nárok vyžadovat naprostou spolehlivost dodávaných řešení. Pořízení tohoto majetku by mělo z povahy věci směřovat k co největší míře standardizace a odzkoušenosti nakupovaných technologií. U tohoto typu projektů se proto vyplatí sledovat a používat technologie, které jsou právě nyní předmětem standardizačního procesu v režii UITP a CENELEC. Dá se totiž čekat, že se zde bude opakovat historie software firmy Microsoft: Určitě existují lepší řešení, ale toto je standard.



Naproti tomu u **inovačního projektu** (též „demonstrační“ nebo „vývojový“) funguje dopravní prostředek na lince především jako „živá laboratoř“. Většinu nákladů takového projektu hradí výrobci nebo k tomu určené dotační programy. Dopravce zpravidla platí pouze spotřebovanou trakční energii, mzdu řidičů a výdaje spojené s informačními a odbavovacími systémy pro cestující. Výrobci za své investované peníze získávají data z živého provozu pro testování svých technických řešení. Tento typ projektu tedy dává větší volnost co do povahy a nestandardnosti používaných technologií. S ohledem na testovací charakter provozu ovšem na druhou stranu nemá smysl očekávat a vyžadovat jejich naprostou spolehlivost.

Shrnutí: Nikdo nepodniká pro ztrátu nebo pro blaho lidstva, ani dodavatel elektrobusů a nabíjecích systémů ne. Vždycky je něco za něco – v podnikání i v životě. Pokud dopravce vyžaduje naprostou spolehlivost, má plné právo ji dostat, ale musí si ji zaplatit – třeba i s přispěním investiční dotace.

Pokud do elektrobuse a jeho nabíjení investuje výrobce, musí dopravce počítat s tím, že bude sloužit jako „živá laboratoř“ – lidově: pokusný králík. Výrobce si na něm bude zkoušet své vyvíjené technologie, tak aby je ve výsledku použil a nechal si je i s úroky zaplatit někde jinde. Jinak by totiž výrobce nepřežil.

Je tedy pošetilé naříkat si, že prototyp nefunguje tak, jako odzkoušený sériový produkt. Stejně tak nemá smysl jít do obchodního vztahu a očekávat jen výhody bez jeho nevýhod. I to má koneckonců obchod společně s životem lidským...

O tom, že elektrobuse a jejich trh se mají čile k světu, se dovíte v článcích v našem newsletteru. Příjemné počtení!

Jakub Slavík

konzultant, stálý spolupracovník Pracovní komise pro e-mobilitu

Pozvánka na konferenci „Efektivní elektromobilita v organizacích“



Je nám potěšením Vás srdečně pozvat na naši konferenci **Efektivní elektromobilita v organizacích**, která se koná **4. října 2016 v konferenčním centru GreenPoint v Praze 10**. Konference má podtitul „Jak účelně a hospodárně realizovat projekty osobních a užitkových elektromobilů“ a její obsah bude cíleně zaměřen na organizace a správce jejich vozového parku. Dozvíte se zde důležité informace z následujících oblastí:

- osobní a užitkové elektromobily jako projekt – přechod od produktového k projektovému přístupu při jejich pořizování a provozování,
- optimální oblasti a způsoby využívání osobních a užitkových elektromobilů v organizacích,
- obchodní modely a zdroje financování pro pořízení a provozování elektromobilů – veřejné dotace, bankovní a jiné finanční nástroje, jejich výhody a nevýhody,
- aktuální novinky v oblasti elektromobilů, správy jejich parku a softwarové/informační podpory pro jejich využívání v organizacích.

Jak patrně, obsah konference tedy bude přiměřeně pokrývat jak technickou, tak ekonomickou problematiku pořizování a provozování elektromobilů, přičemž nevynechá ani podpůrné informační technologie, které jejich provoz usnadní a optimalizují.

Předvedení elektromobilů a souvisejících technologií:

Po ukončení konference bude pro zájemce program pokračovat demonstracemi osobních a užitkových elektromobilů a souvisejících technologií, které budou na konferenci prezentovány a které budou vystaveny venku před konferenčním centrem GreenPoint (viz foto vpravo). Partneři konference jsou ČSOB Leasing, Nissan, ČEZ, E.ON, EVC Group.



Vstup na konferenci je zdarma po registraci k účasti na konferenci na info@proelektrotechniky.cz

[více informací zde ...](#)

Pozvánka na konferenci „Elektrické autobusy pro město V“

Také naši tradiční konferenci **Elektrické autobusy pro město V** již čile připravujeme, a to opět jako doprovodný program veletrhu Czechbus. Předmětem konference budou opět nové technologie pro elektrické autobusy a provozní zkušenosti s nimi a také prostředky a způsoby pro financování jak hotových produktů, tak rozvojových projektů. Konference se koná 24. listopadu 2016 a již nyní Vás na ni srdečně zveme.

Vstup na konferenci je zdarma po registraci k účasti na konferenci na info@proelektrotechniky.cz



[více informací zde ...](#)

Co nového v elektrické MHD



O novinkách ze světa elektrických autobusů, které přibyly od vydání posledního newsletteru, si můžete přečíst na níže uvedených odkazech. Najdete zde například informace o standardizaci průběžně dobíjených elektrobusů, o nových nabíjecích technologiích, o zkušenostech z provozu i o elektrických midibusech bez řidiče.

[System kloubových elektrobusů s rychlonabíjením TOSA se rozšiřuje v Ženevě](#)

[Kloubové elektrobusy Solaris v Barceloně se připravují na provoz s cestujícími](#)

[Další elektrobusy Irizar pro San Sebastian](#)

[Švýcarský autobusový dopravce zkouší automatické elektrické minibusy na veřejných komunikacích](#)

[Standardizace systémů u průběžně dobíjených elektrobusů postupuje](#)

[Spodní kontaktní nabíjecí systém Alstom SRS má důvěru a perspektivu](#)

[Elektrobusy Irizar i2e zahájily provoz v Marseille](#)

[V Paříži zahájily provoz 12m elektrobusy Bolloré BlueBus](#)

[Van Hool Exqui.City: elektrický „trambus“ bude sloužit v Hamburku](#)

[Projekt ZeEUS: šest elektrobusů Bozankaya zahájilo provoz v Bonnu](#)

[Indukční nabíjení elektrobusů Bombardier PRIMOVE prezentuje zajímavé výsledky](#)

[Projekt CHIC: Jak zavádět palivočlánkové autobusy ve městech?](#)

[Zkušební provoz elektrobuse Solaris v Hannoveru zahájen](#)

[EV Fleet Analyser: zkušenosti z monitorování elektrobuse umožní zefektivnit provoz elektrických užitkových vozidel](#)

[První elektrobuse ve Skotsku má ujeto 100 tisíc mil](#)

[Zpráva z konference „Smart city v praxi“ na veletrhu AMPER 2016](#)

[Reakce na článek „Trolejbusy v Mariánských Lázních zachráněny!“](#)

[Palivočlánkové autobusy v Aberdeenu po roce provozu](#)

[Výrobci elektrobuse a nabíjecích zařízení se dohodli na společném postupu](#)

[Belgické město Namur: největší park plug-in hybridních autobusů Volvo, průběžné dobíjení od ABB](#)

[Elektrobuse Irizar i2e slouží „noční“ v Barceloně](#)

[V Bělehradě budou jezdit superkapacitorové elektrobuse](#)

[Projekt 3Emotion: smart city Rotterdam dostane dva palivočlánkové autobusy](#)

[Průběžně dobíjené elektrobuse v USA: výsledky testovacího provozu u Foothill Transit](#)

[Patrové plug-in hybridní autobusy v Bristolu využívají Geo-Fencing](#)

Newsletter SDP ČR vydává společnost

Ing. Jakub Slavík, MBA – Consulting Services ve spolupráci se Sdružením dopravních podniků ČR

ilustrační foto © archiv redakce

info@proelektrotechniky.cz , www.proelektrotechniky.cz

