

Evropská města zelenají s elektrobusy. Vydělává na tom Čína

23.03 2023 18:46, Libor Hinčica, Autobusy

Počet elektrobusů registrovaných dle statistik sledovaných *Chatrou CME Solutions* v zemích evropského sedmadvacítky, Velké Británii, Švýcarsku, Nosku a Islandu stoupl v loňském roce o 26 % (v porovnání s rokem 2021). Celkem mělo být zaregistrováno 4 152 elektrobusů, z čehož 1 399 – tedy takřka 34 % – připadá na čínské značky, anebo vozidla v úzké kooperaci s čínskými partnery vyrobená.

Není tedy divu, že právě společnosti z Říše středu žebříčku prodaných (resp. nově registrovaných) elektrobusů vévodí. Na tu nejvyšší se vyšvihl Yutong, který s 479 elektrobusy drží 11,5% podíl, k čemuž mu dopomohla zejména série dodávek ve skandinávských zemích. Za ním následuje BYD (*Build Your Dreams*) v kooperaci s britským nástavbářem ADL (465 ks). V tomto případě jde o vozidla určená prakticky výhradně pro britský trh. Pomyslná bronzová medaile patří Mercedesu, jehož eCitar mělo být v loňském roce zaregistrováno po Evropě 405.

Mezi čtvrtým a sedmým místem je rozdíl v počtu registrovaných elektrobusů jen 25 kusů. V kontinuálním růstu pokračuje Iveco Bus se svými modelem Iveco eWay, jenž se vyrábí ve Francii za využití platformy koncernového partnera Heuliez Bus. Nepřekvapí přitom, že většina eWayů nalézá uplatnění právě ve frankofonních státech. Loni bylo pod značkou Iveca zaregistrováno 347 vozů.



Solaris se v prodejích elektrobusů v porovnání s minulým rokem poněkud propadl, nicméně rozdíly mezi jednotlivými výrobci nejsou nijak výrazné. Na ilustračním snímku vidíme sice elektrobus s karoserií Solarisu, avšak dodanou společností Škoda Electric do Trutnova. (foto: Dominik Konečný)

Zatímco zemi galského kohouta vládne Iveco, v Nizozemsku si své pozice udržuje místní výrobce VDL Bus & Coach. Nizozemsko pumpuje do podpory nákupu elektrických autobusů neuvěřitelné množství finančních prostředků, na čemž se může VDL obstojně přiživovat. Loni se společnosti podařilo vyrobit a předat zákazníkům 344 elektrobusů, což byl v porovnání s rokem 2021 nárůst o 93 %.

Jen o dva registrované elektrobusy méně – 342 kusů – by měl mít španělsko-polský Solaris Bus & Coach, který jako jediný z významných výrobců elektrobusů zaznamenal oproti roku 2021 propad (o 12 %; tehdy došlo k registraci 390 „jezevčíků“). Na příkladu Solarisu je viditelné, jak se statistikami hýbají jednorázové velké kontrakty, neboť právě ty se mu v roce 2022 z hlediska plnění vyhýbaly. Při zjednodušeném pohledu na žebříčky prodejů se pak může zdát, že Solaris klesá setrvale, protože v roce 2020 předal zákazníkům dokonce 416 elektrobusů, v absolutních hodnotách jsou ale rozdíly marginální, navíc Solaris si vylepšuje chuť dominantní pozicí v prodejích trolejbusů a úspěchy na poli dodávek vodíkových autobusů. Pokud bychom připočetli i tato vozidla, bude Solaris za rok 2022 statistikám lokálně bezemisních vozidel zřejmě vévodit, tedy pokud budeme rozdělovat elektrobusy prodané v kooperaci BYD a ADL a samostatně pod značkou BYD.

Ve vlastní režii totiž čínský „budovatel snů“ předal evropským dopravcům 322 elektrobusů, což je určitě vyšší číslo než loňské prodeje trolejbusů a vodíkových autobusů Solarisu, takže v součtu s britskými vozy (BYD-ADL) by pak na něj připadalo dokonce 787 registrovaných elektrobusů (19 % trhu!).

Za BYD následovalo s větším odstupem Volvo, které si v posledních letech setrvale drželo prodeje kolem 200 vozů, konkrétně šlo v roce 2020 šlo o 217 ks, v roce 2021 o 211 ks a v roce 2022 o 232 ks. Volvu se dlouhodobě nedařilo s vlastními elektrobusy prorážet více a ve statistikách v rámci Evropy se objeví naposledy v souhrnu za rok 2023. Vedení společnosti se nedávno rozhodlo hodit ručník do ringu a oznámilo, že svůj jediný evropský závod na výrobu kompletních autobusů na počátku příštího roku zavře.

Svou pozici na trhu elektrobusů posiluje naopak MAN Truck & Bus, který předal o 71 % elektrobusů více než v roce 2021, konkrétně 230 vozů. Procentuálně nejvyšší nárůst – 275 % – vykázal turecký Karsan, kterému k tomuto impozantnímu číslu stačilo předat zákazníkům 135 elektrobusů, neboť předloňský základ byl nízký. Nejvíce se na tomto čísle podílela dodávka 89 vozů dopravcům v Lucembursku, obecně vzato však prodeje Karsanu napříč Evropou stoupají a bude zajímavé sledovat, jak moc se mu podaří vzestup na trzích, především těch západních, udržet.



V našem přehledu nefigurují všechny evropské země, chybí například balkánské státy stojící prozatím mimo EU. V nich se prodeji elektrobusů příliš nedaří, neznamená to však, že bychom zde žádné nenašli. Například v srbském Bělehradě je možné narazit na elektrobusy využívají superkondenzátory namísto klasických baterií. Jejich výrobcem je společnost Higer – další čínský hráč, který v Evropě působí, nicméně do žebříčku nejlepších se neprobojoval. Zatím… (foto: Dominik Konečný)

Přes 100 registrovaných elektrobusů zaznamenal v rámci sledované oblasti Evropy ještě další čínský výrobce – Golden Dragon – kterému se daří zejména v Bulharsku. Firma, která ještě v roce 2020 žádný elektrobus v Evropě neprodala, zvládla v roce 2022 úspěšně předat 133 vozidel a rámuje nezastavitelné tažení čínských producentů Evropou.

Jak je z uvedeného seznamu viditelné, ani po dvou letech od představení vlastního elektrobusu se nedaří proniknout z významných evropských hráčů na trh Scanii, u níž se zdá být budoucí pozice Citywidu s tím, jak se prohlubuje kooperace s čínským partnerem Higer, poněkud nejasná. Další výrobci, včetně například českého SORu či španělského Irizaru, prodali max. desítky vozidel (718 registrovaných elektrobusů, které v součtu výše uvedených čísel chybí k dosažení celkového počtu 4 152 elektrobusů, si mezi sebou mělo rozdělit zhruba 20 značek).

V rámci sledovaného území představoval loni prodej elektrobusů v Evropě přibližně 30 % všech nově registrovaných městských autobusů. Z pohledu alternativních paliv, kam se počítá stále i CNG a LNG, vodík a hybridní autobusy, je celkové zastoupení lokálně bezemisních či nízkoemisních vozidel 62 %. To sice na první pohled může působit jako úspěšné plnění závazků Evropy směrem k čisté mobilitě, je ale otázkou, nakolik lze skutečně především CNG/LNG (s 3 274 registrovanými autobusy) počítat jako nízkoemisní palivo a kolik z 2 018 expedovaných hybridů bylo skutečnými hybridy a nejen tzv. mild-hybridy, jejichž přínos pro snížení spotřeby paliva se pohybuje pouze v řádech nižších procent. Vodíkových autobusů bylo v loňském roce předáno zákazníkům jen 99.

Nákupy elektrobusů, vodíkových autobusů i hybridů jsou až na čestné výjimky spolufinancovány z veřejných prostředků, přičemž míra tohoto příspěvku se v různých státech odlišuje. Zezelenání v duchu *„stůj co stůj“* každopádně nesmírně zatěžuje státní/evropskou pokladnici.

Url: Evropská města zelenají s elektrobusy. Vydělává na tom Čína