

Severní Makedonie hodlá pořídit 150 elektrobusů. Z (údajně) maďarské půjčky

20.03 2026 21:35, Libor Hinčica, Autobusy

Počátkem března bylo ze strany severomakedonského ministerstva dopravy vypsáno výběrové řízení na dodání celkem 150 elektrobusů, z nichž většina (100 ks) by měla zamířit do metropole Skopje, zatímco zbylých 50 bude distribuováno do dalších měst. Součástí kontraktu v odhadované hodnotě 3,1 miliard denárů (cca 1,24 mld. Kč) je také dodání celkem 75 nabíjecích stanic.

Severní Makedonie se pokouší početnou flotilu elektrobusů zakoupit již podruhé. První soutěž byla vypsána v červnu 2025 a počítala s dodávkou 120 elektrobusů a 60 nabíjecích stanic. Termín na podání nabídek byl po prodloužení stanoven na 24. 7. 2025. O dodávku ovšem projevil zájem jen jediný uchazeč, který navíc nesplnil podmínky, a tak ministerstvo promptně tendr zrušilo. Znovu – s navýšeným počtem vozidel i nabíjecích stanic – se snaží vybrat dodavatele nyní.



Čínské autobusy ve službách MHD ve Skopje již najdeme, a to ne ledajaké. Čínský Yutong dodal do města patrové vozy ZK6116HGS City Master. Celkem se do města dostalo 217 těchto vozů, které tak tvoří páteř místní flotily. (foto: Dominik Konečný)

Výběrové řízení pracuje s extrémně krátkými dodacími lhůtami, kterým zvládnou aktuálně vyjít vstříc fakticky jen velcí čínští dodavatelé, kteří výrobu autobusů povýšili na úroveň standardů běžnou v sektoru produkce automobilů. Ostatní výrobci mají šanci zřejmě pouze tehdy, pokud by – čistě náhodou – početnou flotilu vozů v konfiguraci požadované ministerstvem měli už dříve zaplánovanou ve výrobním plánu. Prvních 30 vozů (a 15 nabíjecích stanic) by totiž mělo být dodáno již do šesti měsíců od podpisu smlouvy. Dalších 60 vozů (a 30 nabíječek) má následovat do 12 měsíců a zbylých 60 elektrobusů (a 30 nabíjecích stanic) do 18 měsíců.

Vozidla mají mít délku max. 13,5 m a minimální dojezd 325 km na jedno nabití. Současně je požadována minimální kapacita elektrické energie v bateriích 360 kWh. Dojezdu 325 km by šlo při takto stanovené kapacitě dosáhnout pouze za extrémně příznivých okolních podmínek, avšak zadávací řízení na elektrobusy s oblibou pracují s hodnotami dosaženými sice v rámci certifikovaných měření a metodik (typicky SORT-2), ovšem pro reálný provoz často nerelevantními.

Nabízející pro Severní Makedonii musí poskytnout garanci na vozidla a baterie pouze v délce čtyř let. To nahrává použití levnějších řešení baterií, které je nutné po pár letech nákladně vyměňovat, ačkoli na trhu jsou dnes baterie s násobně delší životností. V případě nabíjecích stanic je požadováno, aby měly minimální výkon 120 kW, přičemž se počítá s tzv. nočním (pomalým) nabíjením.



Ukrajinský autobus LAZ A183 CityLAZ 12LF s poněkud svéráznou úpravou čelních světel. (foto: Dominik Konečný)

Pro Skopje by se mělo jednat o první elektrobusy, které by měly nahradit zhruba třetinu autobusů městského dopravce (JSP Skopje). Severomakedonská metropole si technologii elektrobusů ohmatala již v roce 2018, kdy přes půl roku testovala elektrobus Chariot Motors 12M, které jako zásobník elektrické energie využívají superkondenzátory a které jsou výsledkem čínsko-bulharské kooperace. K dodávkám elektrobusů do města ale nedošlo a jediným městem v Severní Makedonii, kde je dnes možné se elektrobusy svézt, je Strumica nedaleko řeckých hranic, v níž bylo od 11. 9. 2024 uvedeno do provozu 10 midielektrobusů Anadolu Isuzu NovoCiti Volt.

Nabízí se pochopitelně otázka, jak bude Makedonie, která patří k nejchudším evropským státům, ambiciózní projekt vklíněný pod módní značku „dekarbonizace“ financovat. Část prostředků má poskytnout přímo státní pokladna, velká část má být ale financována půjčkou, kterou poskytne zemi Maďarsko skrze svou státní banku (Eximbanka).

Země svatoštěpánské koruny, poněkud ignorovaná partnery v Evropské unii, se totiž snaží zvyšovat svou prestiž alespoň budováním vlastní sféry vlivu ve vybraných teritoriích bývalé Jugoslávie, přičemž vládnoucí strana v Maďarsku udržuje se svými severomakedonskými protějšky dlouhodobě nadstandardní vztahy. Opozice v Severní Makedonii přitom poukazuje na to, že s původem peněz to může být poněkud složitější a panuje obava, zda ve skutečnosti nefunguje maďarská banka jen jako pračka, do které z jedné strany natečou z Číny půjčené peníze a do Severní Makedonie pak odtečou již jako maďarské. Čína sice buduje svůj vliv v balkánské zemi pozvolna (hlavním partnerem Severní Makedonie je s přehledem Evropská unie), nicméně i tak u mnohých panují obavy z přílišné závislosti na čínském kapitálu.

Url: Severní Makedonie hodlá pořídit 150 elektrobusů. Z (údajně) maďarské půjčky