

Nárůst vozového parku na CNG nezajistí referentské služební vozy, ale především segment malých a středních podniků zajišťující rozvoj hotové produkce nebo služeb

Jedním z největších znečišťovatelů životního prostředí je automobilový provoz. Stále přísnější emisní předpisy proto nutí výrobce aut vyvíjet dokonalejší pohonné jednotky a rafinérie zvyšovat kvalitu motorových paliv. Přesto jsou tradiční paliva, benzín a nafta, v posledních letech nahrazována jinými zdroji. Mezi nejvíce využívané alternativní pohonné hmoty patří zemní plyn, který je z hlediska ekologie vhodnější a je i ekonomicky výhodnější. Praktické zkušenosti s provozem motorových vozidel na zemní plyn potvrdily konkurenceschopnost tohoto provozu s kapalnými palivy. Zemní plyn v dopravě má tedy rozhodně budoucnost, což dokazuje i rychle rostoucí počet uživatelů automobilů na tento pohon.

Mezi společnostmi, které v České republice sázejí na využití CNG – stlačeného zemního plynu v dopravě (Compressed Natural Gas), patří firma VEMEX. Pana Ing. Huga Kysilky, ředitele marketingu a PR společnosti VEMEX, s. r. o., jsme se proto zeptali:

VEMEX patří mezi společnosti, které se významným způsobem angažují ve využití zemního plynu v dopravě včetně výstavby čerpacích stanic. Kde všude se s nimi můžeme setkat?

Odpověď na tuto otázku musím začít rozdělením našich stanic po skupinách. Do první skupiny patří naše stojany na čerpacích stanicích LUKOIL a to v Ostravě, Opavě, Olomouci a Dvoře Králové.

Druhá skupina jsou stanice na CNG situované především pro vozy České pošty a veřejnosti v Plzni (ulice Chebská), Hodoníně a Kolíně.

Třetí skupinu tvoří dvě stanice s naším logem a to v Praze Malešicích a Benešově. Majitelem stanic je firma CNG Port s níž máme dohody o spolupráci včetně dlouhodobých smluv a podobný případ je stanice v areálu firmy Gascontrol - Havířov Horní Suchá.

Další skupinou jsou stanice, kam jenom dodáváme CNG a to Autoexpert v Terezíně a dvě stanice postavené firmou Bonett – ČSAD Kladno a Chodov.

Nemůžete se s námi setkat ve dvou stanicích CNG v areálu cihelen koncernu Wienerberger, ale tam jsme také dovedli CNG.

A úplně na závěr je naše malá stanice pro osobní vozy v areálu naší společnosti.

V letošním roce bychom jich měli mít v České republice celkem 80. Podaří se to?

To je otázka? V letošním roce VEMEX zatím postavil 3 čerpací stanice – Plzeň, Hodonín a Kolín. Dalších 7 v Zábřehu, Příbrami, Plzni Černicích, Praze Podbabě, Mostě, Hradci Králové a Brně musíme otevřít do konce roku. Pokud je k dnešnímu



dni postaveno a funguje 56 stanic, tak s těmi našimi 7 jsme na 63. Pro naše kolegy z E.ON, RWE, Pražské plynárenské, Vítkovic, Bonettu atd. zbývá postavit zbylých 17.

Před 2 až 3 roky bych tomu nevěřil, ale nyní je situace jiná, a pokud jich nebude přesně 80, tak se dostaneme velmi blízko tomuto počtu.

Podle jakého klíče se rozhodujete, kde je zřídíte?

Naše první zaměření bylo na spolupráci s firmami Lukoil a Gascontrol. Následně jsme zareagovali na správný krok vedení České pošty a tím byl postupný přechod vozidel na CNG. To samé se týkalo koncernu Wienerberger.

Dáváte přednost jejich výstavbě v rámci jednotek na kapalná paliva, tedy jako součást stávajících čerpacích stanic, nebo na zelené louce?

Začali jsme v rámci stanic a pokračujeme se „stavbami na zelené louce“. Nutno podotknout, že k čerpacím stanicím se opět vracíme. Týká se to nových projektů Praha Zdiby – stanice Lukoil a v příštím roce ještě Mohelnice a Pelhřimov.

S jakými hlavními problémy se potýkáte při jejich výstavbě?

Na takový to dotaz lze odpovědět sáhodlouze nebo krátce. My máme zájem o výstavbu stanic CNG a o co největší rozšíření ekologické a daleko čistší dopravy, navíc podstatně ekonomičtější, proto odpovím krátce. Každá výstavba sebou nese nějaké problémy.

Peníze jsou až na prvním místě, říká známé rčení. Úspory, které vznikají přechodem na zemní plyn v dopravě, předsta-

vuji pro firmy, které se tak rozhodly, nemalé částky. Přibývá v ČR společností, které chtějí mít úspornou a ekologičtější dopravu?

Jasně že přibývá, ale stále je to ještě málo. Nárůst vozového parku nezajistí referentské služební vozy, ale především segment malých a středních podniků zajišťující rozvoj hotové produkce nebo služeb. Samozřejmě budu vždy prosazovat přechod vysokozdvíhacích vozíků, jak to uskutečnil koncern Wienerberger v cihelnách v Jezernici a Novosedlích. Sice to není tak viditelné jako když mění vozový park například Česká pošta, ale pro cihlářský koncern znamená přechod od nafty k CNG významné snížení provozních nákladů a zlepšení ekologie uvnitř závodů.

Postupně a velmi rychle rozpracováváme další pobídky pro zájemce z řad podnikatelů mající flotilu z vozidel na CNG nebo plánujících změnu ve vozovém parku.

Máme partnery, kteří obchodují s vozidly na CNG, máme i partnery, kteří provádějí předělávky z benzínových pohonů na pohon na CNG. Takže samozřejmě můžeme tyto partnery doporučit, ale hlavně můžeme nabídnout svoje CNG karty, tzn. bezhotovostní čerpání a pokud budou partneři využívat našich stanic nebo stanic kam dodáváme, jsme schopni i projednat určité cenové zvýhodnění. Toto vše svědčí o tom, že naše společnost dělá a ještě udělá maximum pro rozvoj tohoto segmentu v dopravě.

Čerpací stanice jen stavíte nebo je i provozujete. Pokud ne, v jakém smluvním vztahu s VEMEXEM vznikají?

Stavíme a dodáváme plyn. Lukoil stanice provozuje, řada ostatních stanic je bezobslužných. Úhrada se provádí buď plynárenskými kartami, nebo platebními kartami a někde i v hotovosti.

Máte ve svých plánech i výstavbu čerpacích stanic, které budou využívat vyčištěný bioplyn nebo plyn vznikající metanizací CO₂?

První jednání o možnosti využít bioplyn jsme uskutečnili. Je to dobrý směr, ale zatím ne tak jednoduchý jako využití zemního plynu z plynárenských sítí. Byli jsme s těmito projekty seznámeni jak v Německu, tak Holandsku, ale především ve Finsku.

Ve Finsku k tomuto segmentu přistupují s úplně jinou filosofií. Pro ně je samotné využití bioplynu v dopravě něco jako splnění dalšího kroku k ekologizaci prostředí. Jak nám vysvětlili naši partneři z finské firmy GASUM, „my anebo řada našich partnerů bez ohledu na to, že bioplyn (i po státní dotaci) je dražší než CNG, jej do svých vozů čerpáme a hrdě se k tomu hlásíme“.

Autobusy na zemní plyn budou v brzké době v městské dopravě běžným jevem, bude se využívat i v kamionové dopravě a zřejmě i v zemědělství. V tisku byla publikována řada zpráv o testování traktorů. Připravujete se i na tuto alternativu?

Autobusy a vozy na svoz odpadu, to je podle mne nejsprávnější krok všech magistrátů.

Fandím tomu neskutečně. Kamionová doprava má již své zastoupení především kamionem IVECO, ale zde bude rozšíření také ne zítra.

Otázka traktorů na CNG, to je samozřejmě asi sen každého zemědělce, protože úspora je jednoznačná. V tomto případě je tady i ekologický pohled, protože i když se hodně za posledních 20 let v zemědělství změnilo, tak v dopravě ne. Rozvoj CNG by znamenal asi postupně i odbourání tzv. zelené nafty.

Nabízíte případným zájemcům z kategorie malých firem i „domácí“ čerpací stanice?

To je práce Motoru Jikov a ostatních, ale všem to doporučujeme. Náš kolega Jiří Šimek z E.ON tuto domácí plničku má doma a moc si libuje. My jsme také s tou naší plně spokojeni. Celkem máme 4 služební vozy na CNG a „přetlak“ u plničky nikdy nevznikl.

Vy osobně jezdíte automobilem na zemní plyn?

Samozřejmě, mám služební vůz VW Passat na CNG, no abych byl přesnější – jde o kombinaci 30 litrů CNG a 30 litrů benzínu. Samozřejmě z 90 procent automobil jede na pohon CNG.

Stavíte čerpací stanice na stlačený zemní plyn, uvažujete do budoucna i o stanicích na zkapalněný zemní plyn?

Tak to jsme už moc daleko. Využití LNG v dopravě se týká především zemí Latinské Ameriky, USA, Austrálie,... Loni nám při jedné prezentaci v Gazpromu Germania ukázali krátký film, na kterém nás americký majitel velké přepravní firmy seznámil s čerpáním LNG do jednoho kamionu. Celý proces trval kolem 3 minut a kamion vyjel. Navíc loni v rámci propagačního programu Modrý koridor jela delegace propagující plyn z Helsinek do Stockholmu na lodi s pohonem LNG. Evropská unie pro rozvoj dopravy na LNG má pracovní název také Modrý koridor. Do tohoto projektu však přímo střeoevropské země nepatří. To ale neznamená, že by se u nás nedal tento projekt rozvíjet. Česká republika má navíc jednoho z nejvýznamnějších dodavatelů této technologie na světě a tím je firma Chart-Ferox Děčín. To znamená, že technologie zde je. Otázka zní pro koho? Asi nejlépe to vyznívá pro kamionovou dopravu nebo autobusy. Neříkám, že už víme jak toto uchopit. S partnery z Děčína na toto téma komunikujeme více jak 5 let. Ale patříme do skupiny Gazprom a hlavním tahounem kromě samotného Gazpromu je náš hlavní akcionář a tím je Gazprom Germania, který tento rozvoj velmi prosazuje a proto se možná s nimi svezeme dál. Musíme si uvědomit, že postavením samotné stanice LNG a zajištěním cisterny s LNG (buď z Holandska, Španělska nebo Polska) to nekončí, ale teprve začíná, protože musí být někdo, kdo to LNG bude čerpat resp. využívat. Není to jednoduché, ale co je. ■

Hlavní výhody zemního plynu v dopravě

Ekologie

Vozidla na zemní plyn produkují výrazně méně škodlivin. A to jak dnes v emisních limitech sledovaných škodlivin - oxidů dusíku NOx, oxidu uhelnatého CO, pevných částic PM, tak i karcinogenních látek - polyaromatických uhlovodíků, aldehydů, aromátů včetně benzenu. Rovněž vliv na skleníkový efekt je u vozidel na zemní plyn menší v porovnání s benzinem či naftou. Při tankování plynu nemůže dojít ke kontaminaci půdy jako u kapalných paliv.

Ekonomika

Zemní plyn je dnes nejhodnější pohonnou hmotou. Současné ceny stlačeného zemního plynu se pohybují okolo 18 - 19 Kč/m³, v porovnání s benzinem jsou zhruba poloviční.

Provoz

Lepší směšování plynu se vzduchem umožňuje rovnoměrnější plnění válců a tím menší zatěžování motoru. Vysoké oktanové číslo zemního plynu (130) umožňuje motoru pracovat i v oblasti výrazného ochuzení palivové směsi, zvyšuje se odolnost vůči klepání motoru. U dvoupalivových systémů se zvyšuje celkový dojezd vozidel.

Bezpečnost

Motoristé se nemusí obávat o svou bezpečnost, např. při havárii, neboť CNG je vzhledem ke způsobu uskladnění ve vozidle a jeho vlastnostem nejbezpečnějším palivem pro pohon automobilů. Zemní plyn se volně rozptýluje, je lehčí než vzduch, má vysokou zápalnou teplotu. Nutnost skladovat jej pod vysokým tlakem znamená, že je uskladněn v silnostěnných tlakových nádobách, které pevnostně vydrží několikanásobný tlak, nádrže odolávají nárazu při havárii. Pro případ přerušení plynového potrubí jsou nádrže jistěny bezpečnostními ventily, které uzavírají nádrže, takže zemní plyn nemůže unikat a vytvářet tak výbušné prostředí. V případě požáru vozidla tavná pojistka nádrží zajistí postupné vypouštění a vyhoření plynu, tak aby nedošlo k explozi nádrže.

Distribuce

Zemní plyn je přepravován již vybudovanými plynovody, jeho používáním se snižuje počet nákladních cisteren s kapalnými pohonnými hmotami na silnicích.

Perspektiva

Zásoby zemního plynu mají více než dvojnásobnou životnost oproti ropě, z které jsou vyráběny benzin, nafta, propan-butan.

