

Report: 05.05.2022 07:55:00 - 06.05.2022 07:55:00

Články v reportu: 7 Duplicitní (Odstraněné): 7

[Celkový počet článků: 14]

Institute (2)

Institute (2)

ČESMAD BOHEMIA (2)

ČESMAD BOHEMIA (2)

Doprava (3)

Nákladní doprava (2) , Autobusová doprava (1)

Supertéma: Institute (2)

Téma: Institute (2)

[1. Živnostenský úřad upozorňuje na „Změny v podnikání malými vozidly“](#) Neratovice.cz - Dokumenty

[2. Velký přehled: kde jsou největší dopravní zácpy a kde to vyřeší nové silnice](#) Idnes.cz - Články

Supertéma: ČESMAD BOHEMIA (2)

Téma: ČESMAD BOHEMIA (2)

[3. Plynová krize dostává do problémů i dopravce, musí nahrazovat vozidla](#) Pro-energy.cz - Články

[4. Dopravci odstavujíbusy na plyn](#) MAFRA, a.s. - Lidové noviny

Supertéma: Doprava (3)

Téma: Nákladní doprava (2)

[5. Embargo se dotkne i ruské nafty. Náhrada ale není, čeká se další zdražování](#) Idnes.cz - Články

[6. Budeme bez nafty? Totální embargo na ruskou ropu ohrozí dieselová auta](#) Cnn.iprima.cz - Články

Téma: Autobusová doprava (1)

[7. Ústecký kraj nakoupí až 90 nových autobusů od tureckého výrobce Otakar](#) Rozhlas.cz - Sever


1. Živnostenský úřad upozorňuje na „Změny v podnikání malými vozidly“

   seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
05.05.2022 (11:52:15)	Internet	Institute	Neratovice.cz - Dokumenty	Jiřina Kovářová

[Otevřít originál](#) | [Otevřít detail](#) | [Přeložit článek](#)

V důsledku přijetí nových norem EU tvořících tzv. Balíček mobility budou od 21. května 2022 nově na kategorii podnikatelů, kteří vykonávají povolání podnikatele v silniční nákladní dopravě výhradně vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 2, 5 tuny, avšak nepřesahující 3, 5 tuny (dále jen „dodávka“) dopadat obdobné povinnosti vztahující se v současnosti na podnikatele v silniční dopravě provozující silniční nákladní dopravu pro cizí potřebu vozidly nebo jízdními soupravami o největší povolené hmotnosti přesahující 3, 5 tuny (dále jen „velké vozidlo“), pokud budou těmito vozidly provozovat mezinárodní dopravu nebo dopravu mezi dvěma místy na území jiného členského státu (tzv. kabotáž).

Vzhledem k tomu, že odpovídající novela zákona o silniční dopravě, která provádí uvedené unijní normy v právním řádu ČR, se prozatím nachází v legislativním procesu, a bohužel tak s největší pravděpodobností nenabude účinnosti do května 2022, dovolujeme si níže představit návrh řešení pro ty z vás, kteří chtějí do doby přijetí vnitrostátní úpravy vykonávat povolání podnikatele v silniční **nákladní dopravě** dodávkami. “

Informace: [Ministerstvo](#) dopravy ČR - Změny v podnikání malými vozidly k 21. květnu 2022 (mdcr.cz)

SEKCE: Kraje, Města a obce

KLÍČOVÁ SLOVA: nákladní (1x), doprava (1x), ministerstvo (1x)

DUPLICITNÍ S: Živnostenský úřad upozorňuje na „Změny v podnikání malými vozidly“ ([Neratovice.cz - Dokumenty](#), [Nákladní doprava](#));

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
05.05.2022 (09:10:02)	Internet	Instituce	Idnes.cz - Články	Ondřej Krutílek

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek

Auta popojíždějí v nekonečné koloně. Vlečou se centimetr za centimetrem. Řidičům, kteří se vrací domů z práce pár kilometrů, to připadá jako věčnost. To je realita českých měst, která stále čekají na obchvat. Pro některé je dopravní spása na obzoru. Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) plánuje do konce roku 2025 postavit 304 kilometrů nových silnic a obchvatů, které mají přeplněným městům ulehčit. Jenže zdaleka se nedostane na všechny.

„Obchvaty tvoří velkou většinu nových komunikací. Ze všech aktuálně realizovaných staveb jde ve zhruba 90 procentech případů o obchvaty,“ shrnuje Jan Studecký, tiskový mluvčí ŘSD.

Hustá doprava trápí hlavně velká města. Nejhuř je na tom v Česku Hradec Králové. Alespoň podle indexu Inrix, který počítá, kolik lidí v jednotlivých městech průměrně ztratí času v zácpách.

Silničáři právě pracují na 34 stavbách, které mají odvést dopravu pryč z center. Patří mezi ně například dvě etapy obchvatu přetíženého Frýdku-Místku či pět etap dálnice D4, která uleví okolním obcím. Na dalších dvaceti projektech by se mělo začít brzy pracovat, hotové by měly být do konce roku 2025.

Třeba Valašské Meziříčí si ale na záchranu bude muset ještě počkat. „Valašské Meziříčí je dopravní křižovatkou, kterou projede denně přes dvacet tisíc vozidel,“ krčí rameny starosta města Robert Stržinec. Odpoledne bývá průjezd městem ucpaný, místní trápí hluk a prach. Radnice se snaží situaci řešit, moc nástrojů ale nemá. Od června tak alespoň zavádí MHD zdarma. Doufá, že tím proudy aut alespoň trochu umírní.

304 km

nových silničních obchvatů plánuje ředitelství silnic postavit do roku 2025

„Již mnohokrát Ředitelství silnic a dálnic zveřejnilo odhadovaný termín, ve kterém by práce na obchvatu města mohly být zahájeny. Podle posledních jednání je tato investice stanovena na rok 2026,“ dodává Stržinec.

O moc lépe na tom v současnosti není ani Litomyšl. Město protíná vytižená silnice I/35, která ho v době dopravní špičky v podstatě dělí na dvě samostatné části. Dostat se přes silnici, kterou podle údajů ŘSD denně projede víc než 18 tisíc aut a **kamionů**, je úkol pro odvážné.

Litomyšl by se mělo ulevit po dobudování dálnice D35. „Věřím, že v roce 2027 bychom po nové dálnici kolem Litomyšle mohli jezdit. Již nyní s kolegy a architekty přemýšlíme, jak nejlépe využít stávající průtah I/35,“ řekl MF DNES starosta Daniel Brýdl.

Opravy do června zbrzdí cestu po D35 z Olomouce, objížďky nebudou

Jak může jedna stavba městu ulehčit, ukazuje příklad Prostějova. Takzvaný severní obchvat tam byl dokončen minulý rok v listopadu. Kolik dopravy odvedl z vytižené ulice Olomoucká, ukazuje měření z přelomu letošního března a dubna. Za tři týdny na obchvat najelo 174 tisíc vozidel, která by jinak podle radnice projížděla centrem města.

„Je zřejmé, že vybudování obchvatu bylo významným krokem k odvedení dopravy, která není cílová, mimo město,“ shrnula náměstkyně prostějovského primátora Alena Rašková.

Zdravější a bezpečnější

Když se podaří hustou dopravu z města odklonit, má to zpravidla pozitivní vliv na kvalitu života místních. Dýchají čistší vzduch, méně se prší, město je klidnější, protože se snižuje hluková zátěž. A ještě jeden důležitý přínos tady je.

„Obchvat zpravidla mívá pozitivní vliv i na dopravní bezpečnost ve městech,“ říká Veronika Valentová, ředitelka divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií Centra dopravního výzkumu. Jak moc se bezpečnost zvýší, záleží podle Valentové na kvalitě projektu. Nejde jen o samotnou tepnu. Důležité jsou také připojovací pruhy nebo správná volba křižovatek.

Státu docházejí peníze na dopravní stavby. Líčí na soukromý kapitál

Srovnání s ostatními státy je složité. Každý má jinou hustotu měst, jinou dopravní síť, ze které si řidiči mohou vybírat náhradní trasy. V jednom důležitém parametru Česko ale přece jenom znatelně zaostává. „Hodně napoví, když se podíváte na stav dokončenosti dálniční sítě. My nemáme dokončené hlavní tahy, naši sousedé ano. Takže u nás vzniká v rámci mezinárodního tranzitu úzké hrdlo,“ shrnuje Valentová. Právě dálnice u nás totiž v mnoha případech tvoří fakticky hlavní městské obchvaty.

Doprava, která se například v Německu málokdy přiblíží k obytným zónám, u nás v některých městech projíždí přímo mezi domy. Kamiony se míchají s místními, kteří potřebují zajet na nákup nebo do práce, a z města se stává dopravní špunt. Svě o tom vědí obyvatelé Přerova. Stáčí se sem totiž doprava z nedokončené dálnice.

Finance na tři roky. Silničáři chtějí jistotu

„Město Přerov má bohužel tu smůlu, že nám zde chybí poslední úsek dálnice D1, který také tvoří obchvat města. To znamená, že vozidla, která jedou po dálnici D1 od Ostravy, musí projet městem, aby se za městem napojila na dálnici ve směru na Brno nebo Zlín,“ popisuje mluvčí Přerova Tomáš Navrátil.

Městu má pomoci alespoň průtah, který se aktuálně buduje. Skutečný klid však přijde až s dostavbou dálnice D1. Ředitelství silnic a dálnic počítá s tím, že bude hotova do konce roku 2025, projekt ale roky zpomalují táhlé soudní spory s organizací Děti země.

Hodiny v kolonách

Hustá doprava tradičně trápí také velká města. Nejhuř je na tom v Česku Hradec Králové. Alespoň podle indexu Inrix, který počítá, kolik lidí v jednotlivých městech průměrně ztratí času v zácpách. V Hradci Králové je to 53 hodin za rok, na druhém místě jsou Praha a Pardubice. V obou městech řidiči pročeкаjí při řízení 51 hodin.

Také Hradci by pomohlo dobudování velkých dopravních staveb. Na dálnici D11 chybí jižní a severní spojka, které jsou zatím pouze ve fázi studií. Napojení D11 na jih Hradce v délce pouhých tří kilometrů se plánuje na roky 2028–2031.

Praha by potřebovala dobudovat okruh. Ten měl být původně hotový už v roce 2015, aktuálně se mluví o roku 2030. Obchvaty chybějí i Pardubicím. Alespoň severovýchodní obchvat by tam mohl být hotový v roce 2025.

		Jihočeský kraj		
Místo	Délka v km		Plánované dokončení	Stav
D3 Hodějovice – Třebonín	12,6	2023		Rozestavěné
D3 Třebonín – Kaplice nádraží	8,6	2024		Rozestavěné
D3 Úsilné – Hodějovice	7,2	2024		Rozestavěné
D3 Kaplice nádraží – Nažidla	12	2025		V přípravě
D3 Nažidla – Dolní Dvořiště, st. hranice	3,5	2025		V přípravě
D4 Čimelice – Mirovice	8,5	2024		Rozestavěné
D4 Lety – Čimelice	2,6	2024		Rozestavěné
D4 Mirovice, rozšíření	3,7	2024		Rozestavěné

I/19 Chýnov	3,6	2022	Rozestavěné
I/34 Stráž nad Nežárkou – Lásenice	2,6	2023	Rozestavěné
I/34 Lišov – Vranín	9,3	2024	V přípravě
Středočeský kraj			
Místo	Délka v km	Plánované dokončení	Stav
D4 Háje – Milín	5,5	2024	Rozestavěné
D6 Krupá, přeložka	6,5	2024	Rozestavěné
D6 Hořesedly, přeložka	9,2	2025	V přípravě
D6 Hořovičky, obchvat	5,2	2025	V přípravě
I/3 Olbramovice, přeložka	3,4	2022	Rozestavěné
I/9, I/16 Mělník, obchvat, 2. stavba	1	2022	Rozestavěné
I/16 Jizerní Vtelnno – přeložka	1,5	2025	V přípravě
I/38 Církvice, obchvat	4,2	2022	Rozestavěné
D4 Milín – Lety	11,6	2024	Rozestavěné
Moravskoslezský kraj			
Místo	Délka v km	Plánované dokončení	Stav
D48 Frýdek-Místek, obchvat – I. etapa	4,3	2022	Rozestavěné
D48 Frýdek-Místek, obchvat – II. etapa	4,3	2022	Rozestavěné
D56 Frýdek-Místek, připojení na D48	2,2	2022	Rozestavěné
I/11 Opava, severní obchvat – západní část	5,1	2023	Rozestavěné
I/58 Mošnov – obchvat	3,3	2024	V přípravě
I/67 Karviná, obchvat	3	2023	Rozestavěné
I/68 Třanovice – Nebory	5,4	2022	Rozestavěné
Pardubický kraj			
Místo	Délka v km	Plánované dokončení	Stav
D35 Časy – Ostrov	14,7	2022	Rozestavěné
I/36 Časy – Holice	3,4	2023	V přípravě
I/36 Pardubice, Trnová – Fáblovka – Dubina	4,2	2025	V přípravě
I/43 Hradec nad Svitavou – Lačnov	9,5	2023	Rozestavěné
Zlínský kraj			
Místo	Délka v km	Plánované dokončení	Stav
D49 Hulín – Fryšták	17,3	2024	Rozestavěné
D55 Babice – Staré Město	8,5	2024	Rozestavěné
D55 Staré Město – Moravský Písek	8,8	2024	Rozestavěné
D55 Napajedla – Babice, most přes Moravu	0,5	2024	V přípravě
I/35 Lešná – Palačov	8,9	2025	V přípravě
Královéhradecký kraj			
Místo	Délka v km	Plánované dokončení	Stav
I/11 Doudleby nad Orlicí – obchvat	2,8	2023	Rozestavěné
I/16 Nová Paka – obchvat	8,5	2025	V přípravě
I/33 Jaroměř, obchvat	6,6	2024	V přípravě
Ústecký kraj			
Místo	Délka v km	Plánované dokončení	Stav
D7 Chlumčany, zkapacitnění	4,4	2024	Rozestavěné
D7 Louny, zkapacitnění obchvatu	6,1	2023	Rozestavěné
I/27 Žiželice, obchvat a přemostění	3	2025	V přípravě
Jihomoravský kraj			
Místo	Délka v km	Plánované dokončení	Stav
D55 Moravský Písek – Bzenec	4,1	2025	V přípravě
I/42 Brno, VMO – Rokytova	0,6	2024	Rozestavěné
I/42 Brno VMO – Tomkovo náměstí	0,7	2024	Rozestavěné
Olomoucký kraj			
Místo	Délka v km	Plánované dokončení	Stav
D1 Říkovice – Přerov	10,1	2025	V přípravě
I/11 Postřelmov – Chromeč	4	2024	V přípravě
I/44 Bludov – obchvat	5,6	2024	Rozestavěné
Plzeňský kraj			
Místo	Délka v km	Plánované dokončení	Stav
I/27 Klatovy, přeložka, 1. stavba	7,6	2024	Rozestavěné
I/27 Šlovice – Přestice, přeložka	6,1	2024	Rozestavěné
Kraj Vysočina			
Místo	Délka v km	Plánované dokončení	Stav
I/37 Žďár nad Sázavou, Jihlavská – Brněnská	0,8	2024	V přípravě
I/38 Havlíčkův Brod, JV obchvat	4,1	2023	Rozestavěné
Liberecký kraj			
Místo	Délka v km	Plánované dokončení	Stav
I/9 Dubice – Dolní Libchava (Sosnová – II/262)	1,5	2025	V přípravě
I/9 Svor	1,9	2025	V přípravě

SEKCE: Deníky

KLÍČOVÁ SLOVA: řsd (1x), kamionů (1x)

3. Plynová krize dostává do problémů i dopravce, musí nahrazovat vozidla

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
05.05.2022 (12:46:03)	Internet	ČESMAD BOHEMIA	Pro-energy.cz - Články	NEZNÁMÝ

[Otevřít originál](#) | [Otevřít detail](#) | [Přeložit článek](#)

Evropské země včetně Česka jsou v nejistotě kvůli dodávkám ruského plynu. Kreml požaduje platby za plyn v rublech. Ruská plynárenská společnost Gazprom minulý týden například zastavila dodávky plynu do Polska a Bulharska. Do Česka zatím plyn z Ruska nadále proudí.

"Problémy s drahým plynem jsou opravdu zásadní," řekl k aktuální situaci mluvčí sdružení dopravců **Česmad Bohemia** Martin Felix. Potíže jsou hlavně v autobusové dopravě, kde některé zakázky objednatelé v minulosti vypsalí přímo s povinností provozu autobusů na plyn. "Tam dopravcům vznikají obrovské ztráty, které musí řešit s objednateli dopravy, což jsou většinou kraje," popsal Felix.

Problémy řeší i městská hromadná doprava. Situace se podle Sdružení dopravních podniků ČR u jednotlivých dopravců liší v závislosti na období, kdy dopravce plyn nakupoval a jak má nastavený smluvní vztah s dodavatelem. "Ten, kdo smlouvu uzavíral v poslední době, je teď v komplikovanější situaci, protože ceny jsou mnohem vyšší a stává se, že dodávku CNG ani žádný dodavatel nenabídne. Dopravní podniky, které mají starší kontrakty, jsou zatím v relativním klidu, ale časem se budou potýkat se stejnými výše uvedenými problémy," uvedla mluvčí sdružení Linda Hailichová.

Mezi odběrateli plynu v současnosti roste nejistota, zda surovina v budoucnu vůbec bude. Některé dopravní podniky proto podle Hailichové řeší současnou situaci tím, že vypravují do provozu více naftových autobusů, například Dopravní podnik Ostrava pak nakupuje elektrobuses. Někteří odborníci se pak výhledově do budoucna upínají k vodíkovým autobusům.

Problémy hlásí i řada nákladních dopravců, konkrétně firem, které postavily svůj provoz právě na vozech na plynový pohon. Podle Felixe dopravci nejprve nakupovali nákladní auta na CNG, později na LNG. "Po trojnásobném zdražení plynu se ale jejich byznys model zhroutil," podotkl Felix. Dopravci tak podle něj často museli vozidla na plyn odstavit a nyní jezdí hlavně konvenčními naftovými auty.

Případný dlouhodobý výpadek dodávek plynu do Česka by podle Svazu průmyslu a dopravy způsobil jednoznačný ekonomický propad, podle Potravinářské komory ČR by mohl ohrozit i výrobu potravin. Podle řady firem nelze v krátkodobém horizontu plyn nahradit například elektřinou.

SEKCE: Ostatní

KLÍČOVÁ SLOVA: česmad (1x), bohemia (1x)

DUPLICITNÍ S: Plynová krize dostává do problémů i dopravce, musí nahrazovat vozidla ([Pro-energy.cz - Články, mluvčí](#));

4. Dopravci odstavují busy na plyn

seznam | nahoru

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
05.05.2022 (22:45:03)	Tisk	ČESMAD BOHEMIA	MAFRA, a.s. - Lidové noviny	čtk

[Otevřít originál](#) | [Otevřít detail](#)

PRAHA Prudký růst cen plynu a jeho případný nedostatek v budoucnu dostávají řadu dopravních společností do velkých problémů. Potížím teď čelí především autobusové firmy, jež uzavřely smlouvu o dodávkách plynu nedávno. Dopravci proto situaci řeší s úřady, někteří nahrazují plynové vozy konvenčními naftovými vozidly, případně nakupují elektrobuses. Krize zasáhla i nákladní dopravce.

Dle odhadů tvoří vozy na plyn asi pětinu autobusového parku dopravních podniků v ČR, nákladní dopravci používají nižší stovky kamionů na plyn. „Problémy s drahým plynem jsou opravdu zásadní,“ řekl mluvčí sdružení dopravců **Česmad Bohemia** Martin Felix. Potíže jsou hlavně v autobusové dopravě, kde některé zakázky objednatelé v minulosti vypsalí přímo s povinností provozu autobusů na plyn. „Tam dopravcům vznikají obrovské ztráty, které musí řešit s objednateli dopravy, což jsou většinou kraje,“ popsal Felix.

Potíže řeší i městská hromadná doprava. Situace se podle Sdružení dopravních podniků ČR u jednotlivých dopravců liší v závislosti na období, kdy dopravce plyn nakupoval a jak má nastavený smluvní vztah s dodavatelem.

„Ten, kdo smlouvu uzavíral v poslední době, je teď v komplikovanější situaci, protože ceny jsou mnohem vyšší a stává se, že dodávku CNG ani žádný dodavatel nenabídne. Dopravní podniky, které mají starší kontrakty, jsou zatím v relativním klidu, ale časem se budou potýkat se stejnými výše uvedenými problémy,“ uvedla mluvčí sdružení Linda Hailichová.

Mezi odběrateli plynu v současnosti roste nejistota, zda surovina v budoucnu vůbec bude – riziko, že Rusko zavře kohoutky, je velké. Některé dopravní podniky proto dle Hailichové řeší situaci tím, že vypravují do provozu více naftových autobusů, například Dopravní podnik Ostrava pak nakupuje elektrobuses. Někteří odborníci se výhledově do budoucna upínají k vodíkovým autobusům.

Zhroutení byznys modelu

Problémy hlásí i řada nákladních dopravců, konkrétně firem, které postavily svůj provoz právě na vozech na plynový pohon. Podle Felixe dopravci nejprve nakupovali nákladní auta na CNG, později na LNG. „Po trojnásobném zdražení plynu se ale jejich byznys model zhroutil,“ podotkl Felix. Dopravci tak podle něj často museli vozidla na plyn odstavit a nyní jezdí hlavně konvenčními naftovými auty.

Případný dlouhodobý výpadek dodávek plynu by dle Svazu průmyslu a dopravy způsobil ekonomický propad, podle Potravinářské komory by ohrozil i výrobu potravin. Podle řady firem nelze v krátkodobém horizontu nahradit plyn třeba elektřinou.

Dopravci odstavují busy na plyn

PRAHA Prudký růst cen plynu a jeho případný nedostatek v budoucnu dostávají řadu dopravních společností do velkých problémů. Potížím teď čelí především autobusové firmy, jež uzavřely smlouvu o dodávkách plynu nedávno. Dopravci proto situaci řeší s úřady, někteří nahrazují plynové vozy konvenčními naftovými vozidly, případně nakupují elektrobuses. Krize zasáhla i nákladní dopravce.

Dle odhadů tvoří vozy na plyn asi pětinu autobusového parku dopravních podniků v ČR, nákladní dopravci používají nižší stovky ka-

mionů na plyn. „Problémy s dráhým plynem jsou opravdu zásadní,“ řekl mluvčí sdružení dopravců Česmad Bohemia Martin Felix. Potíže jsou hlavně v autobusové dopravě, kde některé zakázky objednatelé v minulosti vypsalí přímo s povinností provozu autobusů na plyn. „Tam dopravcům vznikají obrovské ztráty, které musí řešit s objednateli dopravy, což jsou většinou kraje,“ popsal Felix.

Potíže řeší i městská hromadná doprava. Situace se podle Sdružení dopravních podniků ČR u jednotlivých dopravců liší v závislosti

na období, kdy dopravce plyn nakupoval a jak má nastavený smluvní vztah s dodavatelem.

„Ten, kdo smlouvu uzavíral v poslední době, je teď v komplikovanější situaci, protože ceny jsou mnohem vyšší a stává se, že dodávku CNG ani žádný dodavatel nenabídnou. Dopravní podniky, které mají starší kontrakty, jsou zatím v relativním klidu, ale časem se budou potýkat se stejnými výše uvedenými problémy,“ uvedla mluvčí sdružení Linda Hailichová.

Mezi odběrateli plynu v současnosti roste nejistota, zda surovina

v budoucnu vůbec bude – riziko, že Rusko zavře kohoutky, je velké. Některé dopravní podniky proto dle Hailichové řeší situaci tím, že vypravují do provozu více naftových autobusů, například Dopravní podnik Ostrava pak nakupuje elektrobuses. Někteří odborníci se výhledově do budoucna upínají k vodíkovým autobusům.

Zhroutení byznys modelu

Problémy hlásí i řada nákladních dopravců, konkrétně firem, které postavily svůj provoz právě na vozích na plynový pohon. Podle Fel-

ixe dopravci nejprve nakupovali nákladní auta na CNG, později na LNG. „Po trojnásobném zdražení plynu se ale jejich byznys model zhroutil,“ podotkl Felix. Dopravci tak podle něj často museli vozidla na plyn odstavit a nyní jezdí hlavně konvenčními naftovými auty.

Případný dlouhodobý výpadek dodávek plynu by dle Svazu průmyslu a dopravy způsobil ekonomický propad, podle Potravinářské komory by ohrozil i výrobu potravin. Podle řady firem nelze v krátkodobém horizontu nahradit plyn třeba elektřinou. čtk

SEKCE: Doprava a logistika

MUTACE: Morava

KLÍČOVÁ SLOVA: česmad (1x), bohemia (1x)

DUPLICITNÍ S: Dopravci odstavují busy na plyn (MAFRA, a.s. - Lidové noviny, ČESMAD BOHEMIA, Čechy); Plynová krize dostává do problémů i dopravce, musí nahrazovat vozidla (Elogistika.info - Články, ČESMAD BOHEMIA); Dopravci odstavují busy na plyn (MAFRA, a.s. - Lidové noviny, mluvčí, Morava); Dopravci odstavují busy na plyn (MAFRA, a.s. - Lidové noviny, mluvčí, Čechy); Plynová krize dostává do problémů i dopravce, musí nahrazovat vozidla (Elogistika.info - Články, mluvčí);

5. Embargo se dotkne i ruské nafty. Náhrada ale není, čeká se další zdražování

seznam | nahoru

iDNES.cz

Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
05.05.2022 (13:15:01)	Internet	Nákladní doprava	Idnes.cz - Články	jla

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek

Jelikož ruské útoky na Ukrajinu nekončí, chce Evropská komise do konce letošního roku zakázat i dovoz ruských ropných produktů. Týkalo by se to i ruské nafty, která je ale pro státy Evropské unie velmi důležitá. V roce 2020 se jí totiž z Ruska do EU dovezlo až 18 milionů tun, což tehdy bylo až 40 procent všech mimoevropských dodávek.

Před možnými negativními dopady tohoto kroku nejen na českou ekonomiku varují i odborníci. Ti upozorňují na to, že evropské embargo na ruskou naftu může vyvolat tlak na další zdražování. Evropa totiž v současné chvíli nemá příliš jiných možností, jak by mohla ruskou naftu na svých trzích nahradit.

„Vytačit ruskou naftu z českého prostředí se v současné době plnohodnotně nepodaří. Na trzích, a na těch evropských zvlášť, totiž můžeme pozorovat extrémní nedostatek nafty, což je vidět třeba i na maržích jednotlivých rafinérií,“ uvedl pro iDNES.cz analytik Boris Tomčík ze společnosti Finlord.

Naftu by bylo nyní do určité míry možné importovat třeba ze Spojených států, ale i tam je patrný velký nedostatek této suroviny. Její zásoby jsou v USA na nejnižší úrovni za posledních několik desítek let, což značí, že celé Spojené státy americké nebudou příliš ochotné naftu do zemí Evropské unie vyvážet.

Státy Evropské unie se proto už začaly po naftě poohlížet jinde. Během dubna letošního roku stoupla přeprava této suroviny do Evropy hlavně z oblasti Perského zálivu, a to až o 130 procent na 379 tisíc barelů nafty denně, jak uvedla agentura Bloomberg. Jde o nejvyšší číslo od října roku 2020.

Boris Tomčík ale varuje, že i tak bude nafta na českém trhu minimálně do konce letošního roku chybět a její cena zůstane i nadále vysoko. Rafinérie jsou totiž nastavené na určitý typ ropy, který mohou zpracovávat.

„Jednotlivé rafinérie je samozřejmě možné předělat, vyžadovalo by to však velké investice a zároveň by to i nějakou dobu trvalo. Většina evropských rafinérií je ale postavená na těžké ropě z Ruska. Jejich předělání může trvat klidně i jeden kalendářní rok a není tak možné ihned ruskou ropu nahradit. Kapacity evropských rafinérií nejsou zároveň tak vysoké, a i proto byla část tohoto procesu do této doby odkázána právě na Rusko,“ doplnil Tomčík.

Těžká ropa podobně té z Ruska je dále třeba ve Venezuele, Íránu nebo Saudské Arábii. Vůči některým z těchto zemí ale EU uplatňuje sankce, od kterých by musela v takovém případě opustit.

Zároveň je podle něj pravděpodobné, že se bude nadále zvyšovat i cenový rozdíl mezi benzinem a naftou, což je problematické třeba i pro [nákladní dopravu](#). Ještě dražší nafta totiž může vyvolat tlak na další zdražování i ostatních výrobků či služeb.

„Benzin a nafta prudce zdražují kvůli chystanému embargu Evropské unie na dovoz ruské ropy a paliv. Proto i ceny pohonných hmot v příštích dnech citelně porostou. Důvodem je markantní zdražování velkoobchodně prodávaných paliv na burze v Rotterdamu. Cena nafty se tam v pondělí tento týden vyšplhala v přepočtu až na více než 29 900 korun, což je nejvyšší hodnota od počátku letošního března,“ řekl ekonom Lukáš Kovanda.

Evropská unie bude muset také v dohledné době vyřešit, jak to bude s prokazováním původu rafinovaných produktů. Blok zemí tak musí přijít s jasnými pokyny, jak se kupříkladu postaví k motorové naftě vyrobené v indické rafinérii, která ale zpracovala ropu původem z Ruska.

SEKCE: Ekonomika a Finance

KLÍČOVÁ SLOVA: nákladní (1x), dopravu (1x)

6. Budeme bez nafty? Totální embargo na ruskou ropy ohrozí dieselová auta

seznam | nahoru



Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
05.05.2022 (17:12:03)	Internet	Nákladní doprava	Cnn.iprima.cz - Články	Michal Borský

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek

Přichází nevyhnutelné, zprávy o chystaném totálním embargu na ruskou ropy tlačí ceny pohonných hmot opět vzhůru. V ohrožení je zejména nafta. Podle ekonoma Lukáše Kovandy stojí za růstem její ceny kromě omezování dovozu z Ruska i zdražování paliv na klíčové surovinové burze v Rotterdamu.

Po rekordním vzestupu cen pohonných hmot na začátku března došlo i vlivem vládních opatření k jejich poklesu. Za benzin a naftu ale i tak stále platíme výrazně více než před začátkem ruské agrese Ukrajině. Poslední vývoj ukazuje, že opasky si motoristé budou muset utáhnout v brzké době ještě více.

Rafinérie mají rekordní marže

Cena benzínu za poslední týden stoupla v průměru o 50 haléřů na 43,22 koruny za litr, nafta je dražší o 62 haléřů než před týdnem, když za ni v průměru dnes zaplatíme 45,57 Kč. Vyplyvá to ze statistik společnosti CCS. Rekordně vysoko ceny paliv vystoupaly 10. března, kdy se benzin prodával v průměru za 47 korun a nafta za více než 49,50 Kč za litr.

Ceny benzínu a nafty nejspíš markantně porostou i v dalším týdnu, a to ve vyšších desítkách haléřů na litr. Důvodem je podle ekonoma Lukáše Kovandy růst cen velkoobchodně prodávaných paliv na burze v Rotterdamu. Například cena nafty se tam v pondělí tento týden vyšplhala v přepočtu až na více než 29 900 korun, plyne z dat agentury Bloomberg.

K cenovým rekordům z počátku března přispěly také nadměrné marže ropných rafinérií. „Od zavedení vládních kontrol marží čerpacích stanic v polovině března se závažnost tohoto problému snížila, ovšem zejména na úrovni rafinérií historicky rekordní marže evidentně zůstávají. Například maďarský MOL, druhý největší provozovatel čerpacích stanic v ČR, oznámil, že nezveřejní svoji rafinační marži za měsíc duben. Zřejmě by byla opět rekordní či poblíž březnového rekordu, takže by MOL měl kvůli tomu negativní publicitu,“ uvedl Kovanda.

Nelze vyloučit evropský „dieselový hladomor“

Vysoká popularita naftových motorů dostává po zpřísňující se emisní politice EU další torpédo do boku. Motoristé těžící donedávna z nižší ceny paliva se rázem ocitají ve zcela opačné situaci. Počínaje přelomem března a února cena litru nafty o dvě až tři koruny převyšuje cenu benzínu a situace bude ještě horší.

„Zmíněné zdražování paliv na burze v Rotterdamu zrcadlí obavu obchodníků z dopadu chystaného embarga EU na ruskou ropy. EU také zvažuje, že znemožní pojišťování tankerů převážejících ruskou ropy. Evropské tak hrozí nejen nedostatek ropy, ale také paliv. Například takřka polovina dováženého dieselového paliva pochází z Ruska. Nelze tedy vyloučit evropský ‚dieselový hladomor‘. Obava z něj je klíčovým zdrojem zmíněného opětovného růstu cen velkoobchodně prodávaných paliv na burze v Rotterdamu,“ uzavírá Kovanda.

Konec dovozu ruské ropy do Evropy je přitom poté, co Evropská komise předložila 3. května členským zemím ke schválení šestý balíček opatření proti ruské agresi obsahující embargo na dovoz ruské ropy do Evropy, zase o kousek blíže.

Naftáků jezdí stále dost

Když pomineme **nákladní dopravu** nebo MHD, jezdí po silnicích vzdor různým omezením stále velké množství osobních aut s naftovým pohonem. Podle údajů Svazu dovozců automobilů (SDA) tvoří diesely v současnosti zhruba čtvrtinu trhu nových aut, přičemž se jim daří především ve flotilách firemních vozů. Mnohem větší podíl ovšem mají u ojetin, které logicky kupují méně majetné vrstvy obyvatelstva. Loni se v Evropě každopádně poprvé prodalo více hybridních aut než vozů s dieselovým motorem. Rozdíl však činil pouhých 48 aut.

Z alternativních pohonů připadá na čisté elektroauta 1,6 procenta (meziroční nárůst o 38 procent) a velice podobný podíl měly na prodaných autech i takzvané plug-in hybridy, jejichž prodeje ale proti loňsku zpomalily. Citelný nárůst prodeje nicméně SDA zaznamenal u klasických hybridů, kterých se meziročně prodalo o 42 procent více. Konvenční paliva tedy na silnicích stále tvoří drtivou většinu.

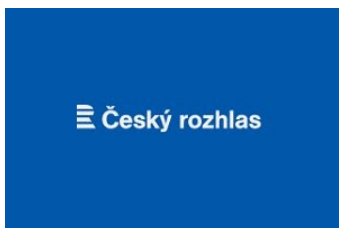
SEKCE: Zpravodajství

POČET AKTUALIZACÍ: 1

KLÍČOVÁ SLOVA: nákladní (1x), dopravu (1x)

7. Ústecký kraj nakoupí až 90 nových autobusů od tureckého výrobce Otocar

seznam | nahoru



Datum	Kategorie	Téma	Zdroj	Autor
05.05.2022 (16:03:33)	Internet	Autobusová doprava	Rozhlas.cz - Sever	Jan Bachorík

Otevřít originál | Otevřít detail | Přeložit článek

V Ústeckém kraji budou zřejmě od příštího roku jezdit autobusy od tureckého výrobce Otocar. Dopravní společnost Ústeckého kraje podepsala rámcovou smlouvu na dodání až 90 **autobusů**. Zřejmě tak končí zdoluhavý proces pořizování vozů, které kraj potřebuje pro zajištění **obslužnosti**. Zatím si většinu **autobusů** musí pronajímat.

„Firma Otocar Otomotiv je turecká firma, která vyhrála výběrové řízení na zakázku autobusů délky 10,5 metru,“ vysvětluje ředitel Dopravní společnosti Ústeckého kraje Milan Šlejtr s tím, že první autobus by měl krajský dopravce dostat v únoru příštího roku.

Celková hodnota zakázky na pořízení až 90 autobusů z Turecka dosahuje téměř 410 milionů korun.

Vlastní autobusy mají u dopravní společnosti nahradit vozy, které si Ústecký kraj pronajímá na zajištění autobusové dopravy. Jen za letošní rok má za pronájem takových autobusů zaplatit téměř 90 milionů korun.

Ústecký kraj pořízením vlastních autobusů ušetří

Kraj tak podle náměstka hejtmána Jiřího Kulhánka z ODS pořízením vlastních autobusů ušetří: „Ve finále to bude snížení té částky na kilometr rozhodně, protože ta půjčka toho autobusu je natolik nelukrativní, že ten vlastní autobus vytvoří nižší tarifní částku na kilometr – to je spočítané.“

Původně chtěl krajský dopravce nakoupit autobusy Iveco. Z toho ale sešlo a kraj vyhlásil novou soutěž. S vítězným běloruským výrobcem autobusů se ale nakonec kraji smlouvu podepsat nepodařilo.

„Pak tam vážla komunikace, nedodával věci, které podle smlouvy dodat měl, a přes nějaké výzvy k tomu nedošlo. Nakonec tak byl ze soutěže vyloučen. Ten turecký výrobce vozidel je vlastně druhý v pořadí,“ připomíná vedoucí krajského odboru dopravy Jindřich Franěk.

Dopravní společnost Ústeckého kraje potřebuje pro provoz veřejné dopravy zhruba 200 autobusů. Pokud se podaří dodat autobusy z Turecka, bude jí zbývat pořídit zhruba 40 vozů.

SEKCE: Kraje, Města a obce

KLÍČOVÁ SLOVA: autobusů (2x), obslužnosti (1x)