



Tegoroczna edycja targów BusWorld Russia przyciągnęła na wystawę w halach Krokus Expo ponad 5 tys. zwiedzających

Zbigniew Rusak

BusWorld Rosja w Moskwie

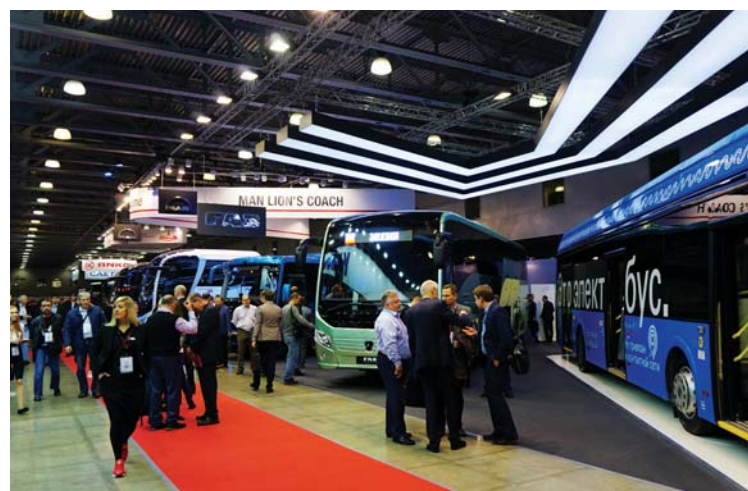
JEL: L62, Q01. DOI: 10.24136/atest.2018.345.

Data zgłoszenia: 31.11.2018. Data akceptacji: 12.12.2018.

Targi przemysłu autobusowego BusWorld to cykl imprez targowych w różnych miejscach świata; ich celem jest zaprezentowanie aktualnej oferty produkcyjnej autobusów i autokarów, części zamiennych oraz komponentów wyposażenia, stanowiących elementy systemów informacji pasażerskiej i zarządzania ruchem. W niniejszym artykule omówiono genezę BusWorld Rosja w Moskwie, imprezy towarzyszące tym targom oraz głównych producentów autobusów.

Słowa kluczowe: przemysł autobusowy, targi, autobusy, autokary.

Organizatorem targów BusWorld jest spółka BusWorld International z siedzibą w Roeselare. Największymi z tych targów są BusWorld Europe, które do 2017 r. organizowane były w Kortrijk – mieście położonym przy granicy belgijsko-francuskiej. Od przy-



Stoisko grupy GAZ na Bosworld Russia 2018

szłego roku europejska edycja targów będzie się odbywać w stolicy Unii Europejskiej – Brukseli. BusWorld International wraz z lokalnymi partnerami organizuje także targi autobusowe w Medellin (BusWorld Latin America), Ałma-Acie (BusWorld Central Asia), Szanghaju (BusWorld China), Izmirze (BusWorld Turkey), Bengaluru (BusWorld India), Dżakarcie (BusWorld East Asia) i w Moskwie (BusWorld Russia). Działalność spółki BusWorld International nie ogranicza się jedynie do organizacji imprez targowych. BusWorld to także globalna płaszczyzna wymiany doświadczeń związanych z organizacją drogowego transportu publicznego – zarówno w płaszczyźnie technicznej, jak i organizacyjnej oraz ekonomicznej. Każdym targom towarzyszą seminaria i konferencje organizowane w ramach BusWorld Academy. BusWorld International bardzo często reprezentuje interesy przewoźników w ramach konsultacji nowego prawodawstwa unijnego. BusWorld zrzesza także wielu ekspertów z różnych stron świata oraz ściśle współpracuje z Międzynarodową Unią Drogową (I.R.U.) oraz Międzynarodową Unią Transportu Publicznego (UITP). Podobnie było w Moskwie podczas targów BusWorld Russia powered by Autotrans, organizowanych wspólnie ze spółką joint-venture IETMF w dniach od 23 do 25 października – na terenie Krokus Expo zorganizowano konferencję naukową BusWorld Academy oraz UITP/BusWorld Eurasian Bus Seminar.

Geneza BusWorld Russia

Rosja to olbrzymi kraj rozciągający się od Bałtyku i Donu aż do wybrzeża Oceanu Spokojnego; mieszka w nim blisko 148 mln ludzi. Słabo rozwinięta infrastruktura kolejowa, niewielka liczba lotnisk, wysoki odsetek ludności miejskiej (74,2%) oraz wskaźnik motoryzacji na poziomie 351 samochodów/1 000 mieszkańców [2] powodują, że jednym z głównych środków transportu jest autobus. Rosja, podobnie jak Chiny, to kraj, w którym drogowy transport publiczny jest jedynym sposobem osiągnięcia celu podróży. Nie można zapominać także o jakości infrastruktury drogowej i uwarunkowaniach prawnych, które w swojej pracy muszą uwzględnić konstruktorzy autokarów i autobusów wystawianych w ramach BusWorld. W chwili obecnej na terenie Rosji eksploatowanych jest ponad 470 tys. autobusów. Rocznie rosyjscy przewoźnicy kupują około 11 tys. autobusów, przy czym prosta odbudowa taboru wymagałaby zakupu 30 tys. pojazdów. Należy jednak podkreślić, że przed Igrzyskami Olimpijskimi w Soczi w 2014 r. oraz Mistrzostwami Świata w Piłce Nożnej w 2018 r. roczna sprzedaż autobusów wzrosła do poziomu 17 300 jednostek. Nic więc dziwnego, że tak duży rynek wymagał stworzenia własnej wystawy, która dostępna byłaby nie tylko dla profesjonalistów z Rosji, lecz również dla przedstawicieli innych kontynentów.

Historia rosyjskiej edycji targów BusWorld datuje się na 2010 r., kiedy to zorganizowano pierwszą edycję targów w Niżnym Nowgorodzie, mieście położonym 420 km na wschód od Moskwy. Po trzeciej edycji targów w 2014 r. postanowiono, aby targi przenieść do stolicy kraju i organizować je wspólnie ze spółką joint-venture ITEMF-Expo, w której swoje udziały posiadają Messe Frankfurt i rosyjska grupa ITE. Na taką decyzję miały wpływ następujące czynniki [5]:

- ♦ słaba jakość pod względem częstotliwości połączeń lotniczych z Moskwą;
- ♦ standardy terenów targowych w Niżnym Nowgorodzie znacznie odbiegające od standardów europejskich;
- ♦ obecność na wystawie jedynie producentów rosyjskich (ze względów logistycznych);
- ♦ mała pojemność miejskiej infrastruktury hotelowej.



Autobus, trolejbus i marszrutka Mosgotransu na ulicach Moskwy, nieopodal stacji metra Uniwersytet

Do innych czynników mających wpływ na przeniesienie targów do Moskwy należy zaliczyć także obecność gremiów decyzyjnych w stolicy kraju, jedne z najnowocześniejszych w Europie tereny targowe, doskonale skomunikowane z centrum miasta linią metra nr 4, duży potencjał rozwojowy Moskwy i jej obszarów podmiejskich, nie tylko pod względem gospodarczym, lecz również pod względem turystycznym, obecność jednego z największych autobusowych przewoźników miejskich – firmy Mosgortrans – eksploatującej 6 303 autobusów i 1 392 trolejbusów [6] oraz dużą liczbę szkół wyższych i instytutów naukowych zajmujących się zagadnieniami transportu pasażerskiego i pojazdów użytkowych.

Jak już wspomniano, każda z edycji targów BusWorld w pełni ilustruje sytuację, jak panuje na lokalnym rynku przewozowym. W przypadku BusWorld Russia wystawa została zdominowana przez produkty adresowane głównie do dużych miast, wśród których 15 liczy ponad 1 mln mieszkańców. Poza nimi w Rosji znajduje się także 21 miast zamieszkiwanych przez od 500 tys. do 1 mln ludzi, są 43 miasta liczące od 250 tys. do 500 tys. mieszkańców i jest 91 miast liczących od 100 tys. do 250 tys. mieszkańców. Moskwa i jej obszar podmiejski o łącznej powierzchni 3 tys. km² liczy 12,404 mln mieszkańców i jest największym miastem Rosji i zarazem całej Europy. Średnia gęstość zaludnienia w stolicy Rosji i na jej obszarach podmiejskich wynosi 4 135 mieszkańców/km², a w granicach miasta dochodzi do 10 tys. mieszkańców/km² [3].

Według Autostatu liczba pojazdów w Moskwie jest zbliżona do 4,5 mln jednostek. W połowie 2014 r. w bazach danych policji zarejestrowano ponad 3,8 mln samochodów osobowych, 277 tys. lekkich samochodów dostawczych, prawie 180 tys. ciężarówek i 18 tys. autobusów. Ponadto w regionie moskiewskim zarejestrowano około 3 mln pojazdów (w tym 2,5 mln samochodów osobowych), z których ponad połowa znajduje się na moskiewskich przedmieściach. Można więc powiedzieć, że w regionie moskiewskim jest już ponad 7 mln pojazdów [1]. Mimo wysokiego udziału samochodów osobowych, jedynie 19% podróży realizowanych jest za ich pomocą. 78% podróży realizowanych jest za pomocą transportu publicznego [3], w tym 46% metrem i koleją miejską oraz 40% autobusami, trolejbusami i tramwajami. Tak niski wskaźnik udziału podróży samochodami osobowymi nie wynika z wysokiej świadomości obywateli czy wprowadzenia wysokich opłat za parkowanie lub niskiej majątności mieszkańców Moskwy, lecz z osiągnięcia maksymalnej przepustowości ulic, choć główne arterie miasta liczą po kilka pasów w każdym kierunku. Dlatego tak



Trzon floty autobusowej Mosgotransu stanowią autobusy LiAZ 5292 i 6213 ze zmodernizowaną ścianą przednią i tylną

ważnym elementem staje się modernizacja posiadanego parku autobusowego i trolejbusowego. Należy przyznać, że Moskwa jest już na końcu procesu modernizacji taboru. Wszystkie autobusy miejskie i większość trolejbusów to autobusy niskopodłogowe. Na ulicach Moskwy nie można już znaleźć, tak popularnych jeszcze na początku naszego stulecia, ikarusów serii 200. Dzisiaj średnia wieku taboru autobusowego w Moskwie nie przekracza 5 lat.

BusWorld Russia 2018 w liczbach

- ♦ Na targach w Moskwie można było zobaczyć łącznie 36 autobusów i jedno podwozie, wystawianych przez 20 producentów i dealerów z 6 krajów Europy i Azji.
- ♦ Targi zostały zdominowane przez autobusy rosyjskie, które stanowiły 45,9% prezentowanych pojazdów.
- ♦ Dużą grupę autobusów pokazywanych na BusWorld Russia stanowiły autobusy chińskie, stanowiące ¼ prezentowanych pojazdów. Dominowały one głównie w klasie wysokopokładowych autobusów turystycznych o długości około 12 m. W Moskwie swoje wyroby pokazały takie firmy jak Anakai, Higer, King Long, Yutong i Zhongtong.
- ♦ Pozostała ¼ autobusów to autobusy z Turcji (ASO – Anadolu Isuzu), Białorusi (MAZ i MKZT), Niemiec (MAN i Neoplan) i Portugalii (Caetano).
- ♦ W Moskwie zaskoczył brak obecności na targach innych tureckich producentów, dla których rynek rosyjski jest ważnym rynkiem zbytu, jak choćby Mercedes-Benz Turk (na ulicach Moskwy widać dużą liczbę autobusów Mercedes-Benz Conecto LF i Mercedes-Benz Turismo).
- ♦ W zakresie rodzaju pojazdów zaprezentowanych na targach BusWorld należy podkreślić prawie jednakowy udział autobusów miejskich (37,8%) i turystycznych (35,1%). Nieco mniejszą grupę stanowiły autobusy międzymiastowe (24,3%), reprezentowane głównie przez autobusy klasy mini i midi.
- ♦ Pod względem pojemnościową największą grupę stanowiły autobusy klasy maxi (12–13 m – 43,2%) oraz autobusy klasy midi (9–11 m – 27%). Na wystawie można było zobaczyć jedynie 3 autobusy klasy mega (powyżej 13 m – 8,1%): 2 autobusy miejskie LiAZ 6213 CNG i MAZ 216 oraz 1 autobus turystyczny NEOPLAN Tourliner L.
- ♦ 73% prezentowanych pojazdów to autobusy napędzane silnikiem diesla. Mimo to należy podkreślić także wysoki udział

autobusów z napędem elektrycznym, stanowiących 24,3% prezentowanych pojazdów (razem z trolejbusem KAMAZ 62825). Chociaż w Rosji gaz jest dobrem ogólnodostępnym, na wystawie pokazano tylko jeden autobus zasilany sprężonym gazem ziemnym (LIAZ 6213 CNG – 2,7%).

- ♦ Prawie 86% zaprezentowanych autobusów miejskich to autobusy w pełni niskopodłogowe (KAMAZ 6282, KAMAZ 62825, LiAZ 6274, LiAZ 6213 CNG, PCTC Pionier, Volgabus CitiRythm CR12E i MAZ 216) lub z częścią niskiej podłogi (GAZ Vector Next 8.8, Lotos 105, Anadolu Isuzu Citibus i Anadolu Isuzu NovoCiti LiFe). Jedynymi autobusami miejskimi ze stopniami w drzwiach był King Long XMQ6820G oraz minibus Gazelle Next City.
- ♦ W grupie autobusów miejskich autobusy z napędem elektrycznym stanowiły 35,7% zaprezentowanych pojazdów, a razem z trolejbusem aż 42,8%.
- ♦ Na wystawie zaprezentowano także 2 minibusy autonomiczne (KAMAZ/Nami i Gazelle Next).
- ♦ W ciągu 3 dni wystawę odwiedziło 5 050 zwiedzających, o 46% więcej niż podczas poprzedniej edycji. Łącznie w imprezie uczestniczyło 84 wystawców z 14 krajów świata, którzy zajęli 9 tys. m² powierzchni wystawowej. Dla porównania macierzyste targi BusWorld Europe zgromadziły w 2017 r. 37 tys. profesjonalnych zwiedzających ze 114 krajów i 411 wystawców z 36 różnych krajów.

Imprezy towarzyszące

Jak już wspomniano, wszelkie wydarzenia pod marką BusWorld nie ograniczają się jedynie do wystawy. Także i w Moskwie targom towarzyszyły 2 wydarzenia. Pierwszym z nich była konferencja zorganizowana w ramach BusWorld Academy wspólnie ze Stowarzyszeniem TAMA (Stowarzyszenie Transportowe Aglomeracji Moskiewskiej), poświęcona aktualnym problemom funkcjonowania transportu autobusowego oraz barierom, jakie występują we wdrażaniu nowych technologii. Podczas konferencji zostały poruszone kwestie regulacji i organizacji międzymiastowego ruchu autobusowego, zapewnienia bezpieczeństwa w transporcie zbiorowym oraz perspektywy rozwoju autobusów z alternatywnymi źródłami napędu, jak również pojazdów bezzałogowych. Poszczególne sesje dotyczyły:

- ♦ zasad organizacji i zlecenia obsługi regularnych linii autobusowych, szczególnie międzyregionalnych;

- ♦ zarządzania regularną komunikacją autobusową na terenie aglomeracji moskiewskiej i jej kontroli;
- ♦ cyfryzacji danych związanych z regulacją i organizacją połączeń autobusowych między miastami;
- ♦ tendencji rozwojowych w zakresie wykorzystania usług internetowych w procesie administrowania usługami autobusów międzymiastowych;
- ♦ cyfryzacji i rozwoju zautomatyzowanych systemów opłat oraz systemu kontroli i monitorowania usług autobusowych;
- ♦ problemów bezpieczeństwa związanych z ruchem i obsługą autobusów, ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa podczas transportu zorganizowanych grup dzieci, wyzwań związanych ze szkoleniem i doskonaleniem kompetencji kierowców autobusów oraz narzędzi do kontroli i zarządzania ich czasem pracy, a także efektywnych metod monitorowania zdrowia kierowców;
- ♦ tendencji w rozwoju bezzałogowych środków transportu z uwzględnieniem regulacji prawnych, perspektyw ich eksploatacji w ramach miejskiego transportu pasażerskiego oraz wyzwań związanych z projektowaniem i produkcją bezzałogowych pojazdów transportowych;
- ♦ tendencji we wdrażaniu pojazdów alternatywnych, szczególnie elektrycznych i napędzanych wodorem (z uwzględnieniem procesu homologacji).

Wśród ekspertów biorących udział w konferencji byli m.in. przedstawiciele Departamentu Transportu i Rozwoju Infrastruktury Drogowej i Transportowej w Moskwie, Federalnego Urzędu ds. Nadzoru Transportowego (Rostransnadzor), Centrum Zarządzania Ruchem GKU Rządu Moskwy, Stowarzyszenia Wspierania Rozwoju Przemysłu Transportowego, Związku Transportowego Aglomeracji Moskiewskiej, działów konstrukcyjnych rosyjskich producentów GAZ, LiAZ i KAMAZ, Centralnego Instytutu Badań Naukowych Samochodów i Silników Samochodowych NAMI, firm przygotowujących komponenty elektroniki pokładowej oraz oprogramowanie, dużych operatorów miejskich, takich jak Mosgortrans i KLavto, Centrum Doradców Strategicznych ds. Systemów Mobilności, Austriackiego Instytutu Technologii AIT i Państwowej Inspekcji Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Ministerstwa Spraw Wewnętrznych Federacji Rosyjskiej.

BusWorld Academy została stworzona jako platforma wymiany doświadczeń producentów i użytkowników autobusów, a także znawców prawa drogowego i przedstawicieli władz w różnych krajach. BusWorld Academy to także narzędzie monitorowania

wszystkich zjawisk, jakie zachodzą w transporcie pasażerskim, aby mogły być one uwzględnione w procesie zmiany przepisów, pomagając branży w prowadzeniu badań rynkowych w szeroko pojętym interesie pasażera. BusWorld Academy zachęca zatem osoby z pewnym autorytetem w swojej dyscyplinie, aby przedstawić swoje poglądy na temat wydarzeń i podzielić się nimi z całym środowiskiem.

Drugim z wydarzeń było seminarium organizowane wspólnie z Międzynarodową Unią Transportu Publicznego, którego tematyka obejmowała trendy rozwojowe zachodzące w sektorze autobusowym, w tym dotyczące produkcji elektrobusesów i trolejbusów oraz nowoczesnych systemów elektronicznych, mających wpływ na zmiany w transporcie publicznym w krajach Eurazji.

Przy okazji targów BusWorld rozstrzygnięto także 18. edycję konkursu „Rosyjski Pojazd Użytkowy Roku”. Wśród kilku kategorii były także 3 poświęcone autobusom. W kategorii Autobus Miejski Roku wśród nominowanych znaleźli się Volgabus CitiRytm 10DLE, Vector Next LE i LiAZ – 4992 KURSOR LE. W kategorii Autobus Turystyczny Roku nominowane były następujące konstrukcje: MAN Lion’s Coach, GAZ Vector NEXT intercity i Volgabus Maraton D, natomiast w kategorii Electrobus of the Year – LiAZ-6274, KAMAZ-6282 i Vitovt E433 Max Electro. Ostatecznie laureatami konkursu zostali Vector NEXT LE, MAN Lion’s Coach i KAMAZ 6282.

Bibliografia:

1. Autostat Analytic Agency, *In the Moscow region – there are more than 7 million vehicles*: <https://eng.autostat.ru/> (dostęp: 25.10.2018).
2. Budzisz M., *W Rosji rośnie sprzedaż samochodów*: <http://wgospodarce.pl/opinie/49386-w-rosji-rosnie-sprzedaz-samochodow> (dostęp: 25.10.2018).
3. Deloitte.Insight – Deloitte City Mobility Index Moscow.
4. Dyr T., *Kierunki rozwoju transportu w Unii Europejskiej w drugiej dekadzie XXI w.*, „Technika Transportu Szynowego” 2010, nr 10.
5. *Horyzonty BUSWORLD – wywiad z Didierem Ramoudtem, prezesem BusWorld International Ltd.*, BusWorld News z 17 lutego 2016 r.
6. Mosgortrans – Annual Report 2016.
7. Rusak Z., *Nowości targów BusWorld Europe 2017 w Kortrijk*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2017, nr 10.
8. Rusak Z., *Trzecia generacja MAN Lion’s Coach i nowy Neoplan Tourliner. Autobusy pogranicza klas*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2017, nr 10.

BusWorld Russia in Moscow

BusWorld bus industry fair is a series of trade fairs in various places around the world. Their goal is to present the current production offer of buses and coaches, spare parts and components of equipment, which are elements of passenger information and traffic management systems. This article discusses the origins of BusWorld Russia in Moscow, events accompanying these fairs and major bus manufacturers.

Keywords: bus industry, trade fairs, buses, coaches.

Autor:

mgr inż. **Zbigniew Rusak** – Instytut Naukowo-Wydawniczy „Spatium” w Radomiu



Elektryczny autobus LiAZ-6274 o długości 12,4 m