

Рынок инновационных полувагонов: государственная поддержка, производство, тарифная политика



В. А. Глазкова,
ведущий аналитик
по научно-исследовательским проектам ООО «ИНФОЛайн-Аналитика»



Л. А. Магара,
старший аналитик
по научно-исследовательским проектам ООО «ИНФОЛайн-Аналитика»

В последние годы производство наиболее массового вида подвижного состава – полувагонов – характеризовалось переходом на выпуск так называемых инновационных вагонов. Для этого потребовалось стимулировать спрос на них мерами господдержки в виде субсидий, а также скидок на железнодорожный тариф.

К началу мая 2017 г. парк инновационных вагонов в России превысил 74 тыс. единиц (рис. 1). Доля полувагонов в нем составляет 88 %, при этом за последние три года модельный ряд вагонов прочих видов с повышенной нагрузкой на ось был существенно расширен. Большую часть сертификатов ФБУ «Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте» (ФБУ «РС ФЖТ») на производство инновационных вагонов в 2013–2017 гг. получали предприятия НПК «ОВК». Кроме того, производство такого подвижного состава (помимо полувагонов) было сертифицировано на НПК «Уралвагонзавод», АО «Рузхиммаш», ЗАО «Завод металлоконструкций», АО «Новозыбковский машиностроительный завод». К концу 2016 г. доля неинновационных полувагонов в структуре производства полувагонов вагоностроительными предприятиями РФ

не превышала 5 % [1]. В течение 2017 г. и последующих лет обычные полувагоны будут замещаться инновационными и к концу 2019 г. доля инновационных полувагонов в структуре парка полувагонов в сети РЖД приблизится к 26 %, а их общее количество превысит 140 тыс. ед. [2].

Параметры инновационности грузовых вагонов, действующие на данный момент, определены постановлением правительства Российской Федерации № 41 от 20 января 2014 г. «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение потерь в доходах российских лизинговых организаций при предоставлении скидки при условии приобретения инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой в рамках подпрограммы «Транспортное машиностроение» государственной программы Российской Федерации

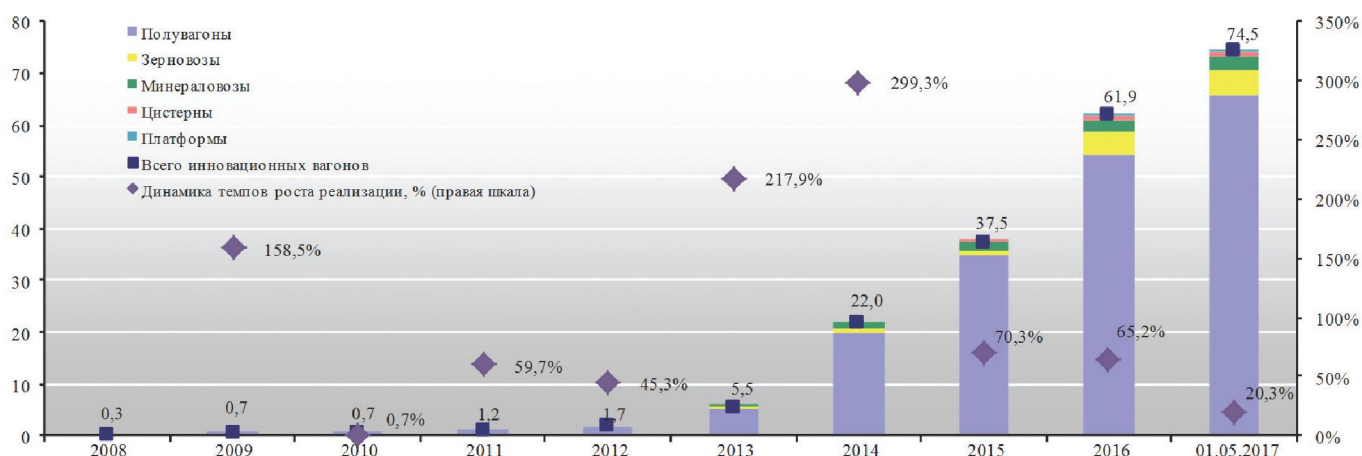


Рис. 1. Динамика парка инновационных вагонов (тыс. ед.) в РФ в 2008–2017 гг. Источник: оценки INFOLine по данным базы ГВЦ ОАО «РЖД»

„Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности“» [3] и постановлением правительства от 16 июля 2016 г. № 677 «Об утверждении Правил предоставления в 2016 году субсидий из федерального бюджета предприятиям транспортного машиностроения на компенсацию части затрат, связанных с производством инновационного грузового железнодорожного подвижного состава» [4]. В качестве таких критериев инновационности названы:

- повышенная осевая нагрузка (от 25 тс);
- климатическое исполнение УХЛ категории 1 по ГОСТ 15150-69;
- пробег от постройки до первого деповского ремонта не менее 500 тыс. км (либо не менее 4 лет);
- межремонтный пробег между плановыми видами ремонта не менее 250 тыс. км (либо не менее 2 лет).

Данные критерии были разработаны для стимулирования приобретения покупателями новых вагонов и нашли отражение в виде возможности получения субсидий из федерального бюджета при предоставлении скидки при условии приобретения инновационных вагонов с повышенной осевой нагрузкой.

Тем не менее, на данный момент фактически само понятие инновационности железнодорожных вагонов не закреплено законодательно, равно как и параметры инновационности железнодорожных вагонов и критерии отнесения железнодорожных вагонов к инновационным в целях установления/изменения тарифов на перевозку грузов.

В 2016 г. производство и покупки инновационных вагонов субсидировались из Федерального бюджета; размер субсидии для покупателей составлял 300 тыс. рублей, для производителей – 150 тыс. рублей. Согласно постановлению правительства РФ № 544 от 10 мая 2017 г. «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям, оказывающим услуги, связанные с железнодорожным подвижным составом, на компенсацию части затрат в связи с приобретением грузового железнодорожного подвижного состава» (во исполнение поручения председателя правительства РФ Дмитрия Медведева от 19.01.2017 г. № 266п-П13) [5] в 2017 г. программа поддержки приобретения инновационных вагонов сокращена по

объему до пяти миллиардов рублей, при этом возмещение затрат на покупку инновационного полувагона составит 250 тыс. рублей за единицу. Закупаемый подвижной состав должен быть произведен не ранее 1 января 2017 г. Суммарный объем субсидирования закупок инновационных полувагонов не должен превысить 58 % от общего объема господдержки (29 % на глухонные полувагоны и 29 % на люковые, всего 2,9 млрд рублей).

Указанного объема господдержки хватит на 5800 люковых полувагонов (в данном сегменте будет обеспечена загрузка НПК «ОВК» и НПК «Уралвагонзавод») и 5800 глухонных полувагонов (НПК «ОВК», АО «Алтайвагон», НПК «Уралвагонзавод»). Объемы субсидирования закупок специализированных вагонов хватит не менее чем на шесть тысяч единиц (с обеспечением загрузки НПК «ОВК», «Завода металлоконструкций», г. Энгельс, НПК «Уралвагонзавод», «Новозыбковского машиностроительного завода», АО «Русхиммаш» и АО «Алтайвагон»). При этом в 2017 г. не планируется субсидирования вагоностроительных предприятий в размере 150 тыс. руб. на вагон.

В условиях снижения общего объема субсидий и сокращения списания подвижного состава дифференцированный подход к величине субсидии в зависимости от вида вагона, а также жесткое разделение общей величины поддержки по видам вагонов на 2017 г. делает государственную поддержку более гибкой и формирует стимулы для удовлетворения потребностей различных покупателей: грузоотправителей и эмптивных операторов (закупки специализированных цистерн и хопперов-минераловозов), угольных компаний (в первую очередь, СУЭК – крупнейшего покупателя глухонных полувагонов), а также АО «ФГК», АО «ППК» (практически весь объем закупки люковых полувагонов).

По состоянию на июнь 2017 г. 10 вагоностроительных предприятий в СНГ имеют сертификаты ФБУ «РСФЖТ» на производство полувагонов (табл. 1). Всего сертифицировано производство 24 моделей полувагонов, из них 12 имеют повышенную осевую нагрузку от 25 тс. 27 декабря 2016 г. АО «Тихвинский ВСЗ» получило сертификат на производство люкового полувагона модели 12-9548-01 (с осевой нагрузкой 27 тс), к концу апре-

ля 2017 г. предприятие выпустило 75 вагонов этой модели. 1 июня 2017 г. на полигоне Качканар-Смычка СВЖД начали подконтрольную эксплуатацию данных вагонов [7]. Кроме того, АО «Тихвинский ВСЗ» в конце 2016 г. подало заявку в ФБУ «РСФЖТ» на сертификацию полувагона с разгрузочными люками модели 12-9853-04, а в марте 2017 г. – люкового полувагона модели 12-9548-02. В 2017 г. заявки в РСФЖТ на сертификацию полувагонов подавали также РМ Рейл (типовой люковый полувагон 12-1293), Новозыбковский машиностроительный завод (полувагон для перевозки щепы 12-6963 и полувагон 12-9959), Промтрактор-Вагон (люковый полувагон 12-1303-01), Могилевский ВСЗ (люковый полувагон 12-9763-01, НПК «Уралвагонзавод» (глухонный полувагон 12-5190). В июне 2017 г. завершились испытания полувагона-щеповоза Новозыбковского машиностроительного завода, 70 ед. данной модели уже заказано ООО «Финтранс ГЛ» (Группа «Илим»).

В первом квартале 2017 г. истекли сроки действия сертификатов АО «Алтайвагон» и АО «Рославльский ВРЗ» на производство люкового полувагона с повышенной осевой нагрузкой модели 12-9853, НПК «Уралвагонзавод» – полувагона модели 12-146 (со съемной крышей), ТОО «Казахстанская вагоностроительная компания» – люкового полувагона модели 12-9846. В январе 2017 г. приостановлено действие сертификата Рославльского вагоноремонтного завода на модернизацию полувагонов с продлением срока службы (модели 12-600-02 и 12-600-05)

На территории РФ в эксплуатации находится более 100 моделей полувагонов. При этом в структуре парка полувагонов преобладает подвижной состав с разгрузочными люками в связи с более широкой номенклатурой перевозимых грузов, высокой экономической эффективностью в рамках формирования кольцевых маршрутов, попутной загрузкой и лишь незначительно более высокой ценой, существенно не влияющей на срок окупаемости подвижного состава. На диаграммах представлена структура парка полувагонов в разрезе эксплуатируемых моделей и подтипов на начало 2017 г. (рис. 2, 3).

В 2007–2016 гг. полувагоны с глухим кузовом практически не выпускались. До 2013 г. операторы, предоставляющие полный перечень транспорт-

Таблица 1. Действующие сертификаты ФБУ «РСФЖТ» на производство полувагонов в РФ по состоянию на 11.06.2017 г. [6]

Номер сертификата	Модель	Дата выдачи сертификата	Окончание действия сертификата	Заявитель	Страна
Люковые с осевой нагрузкой от 25 тс					
TC RU C-RU.ЖТ02.В.00058	12-196-01	18.12.2014	17.12.2019	«НПК «Уралвагонзавод», АО	Россия
TC RU C-RU.ЖТ02.В.01285	12-196-02	03.03.2017	02.03.2022	»	»
TC RU C-RU.ЖТ02.В.00008	12-2142	13.10.2014	12.10.2019	«Алтайвагон», АО	»
TC RU C-RU.ЖТ02.В.00614	12-9853	10.02.2016	9.02.2021	«Тихвинский ВСЗ», АО	»
TC RU C-RU.ЖТ02.В.00282	12-9853-01	1.06.2015	31.05.2020	»	»
TC RU C-RU.ЖТ02.В.00130	12-196-01	19.02.2015	18.02.2020	«Новозыбковский машиностроительный завод», АО	»
TC RU C-RU.ЖТ02.В.01195	12-9548-01 (27 тс)	27.12.2016	26.12.2018	«Тихвинский ВСЗ», АО	»
TC RU C-RU.ЖТ02.В.01326	12-9548 (27 тс)	10.04.2017	9.04.2019	»	»
Люковые типовые					
TC RU C-RU.ЖТ02.В.00112	12-132 12-132-02	29.01.2015	28.01.2020	«НПК «Уралвагонзавод», АО	»
TC RU C-RU.ЖТ02.В.00092	12-132-03	31.12.2014	30.12.2019	»	»
TC RU C-RU.ЖТ02.В.00773	12-132	25.05.2016	24.05.2021	«Новозыбковский машиностроительный завод», АО	»
TC RU C-RU.ЖТ02.В.01035	12-296-01	30.09.2016	29.09.2021	«Алтайвагон», АО	»
TC RU C-RU.ЖТ02.В.00434	12-9766	6.10.2015	5.10.2020	«Рославльский ВРЗ», АО	»
TC RU C-KZ.ЖТ02.В.00123	12-9796	11.02.2015	10.02.2020	«ЗИКСТО», АО	Казахстан
TC RU C-RU.ЖТ02.В.00128	12-9837	17.02.2015	16.02.2020	«Завод металлоконструкций», ОАО	Россия
TC RU C-BY.ЖТ02.В.00665	12-9763	23.03.2016	22.03.2021	«Могилевский ВСЗ», СЗАО	Беларусь
ССФЖТ RU.ЦВ02.В.11170	12-1303-01	25.07.2014	25.07.2017	«Промтрактор-Вагон», ЗАО	Россия
TC RU C-RU.ЖТ02.В.00891	12-9780	22.07.2016	21.07.2021	«Барнаульский ВРЗ», АО	»
Глухонные с осевой нагрузкой от 25 тс					
TC RU C-RU.ЖТ02.В.00315	12-2143	30.06.2015	29.06.2020	«Алтайвагон», АО	»
TC RU C-RU.ЖТ02.В.00380	12-6892	20.08.2015	19.08.2020	«Завод металлоконструкций», ОАО, г. Энгельс	»
TC RU C-RU.ЖТ02.В.00841	12-5190	6.07.2016	5.07.2021	«НПК «Уралвагонзавод», АО	»
TC RU C-RU.ЖТ02.В.00388	12-9869	25.08.2015	24.08.2020	«Тихвинский ВСЗ», АО	»
TC RU C-RU.ЖТ02.В.01325	12-9869-03	10.04.2017	9.04.2019	»	»
Глухонные типовые					
TC RU C-RU.ЖТ02.В.00434	12-9767	6.10.2015	5.10.2020	«Рославльский ВРЗ», АО	»
TC RU C-RU.ЖТ02.В.00128	12-9837-01	17.02.2015	16.02.2020	«Завод металлоконструкций», ОАО	»

Источник: данные Реестра СФЖТ.

ных услуг, были ориентированы на приобретение только универсальных вагонов, сокращая закупки специализированных с глухим кузовом, которые вследствие большей величины порожнего пробега, как правило, имеют более продолжительный срок окупаемости. Всего на конец апреля 2017 г. российскими собственниками было зарегистрировано около 26 тыс. глухонных полувагонов, выпущенных в 2007–2017 гг. (5,3 % от общего количества полувагонов).

К началу 2016 г. данный тип вагонов появился в производственной линейке всех крупнейших вагоностроительных заводов РФ: АО «ТВСЗ», АО «НПК УВЗ», АО «Алтайвагон» и АО «ЗМК» (рис. 4, 5).

Специализированные полувагоны с глухими кузовами для перевозки массовых сыпучих грузов эффективнее в замкнутых маршрутах с выгрузкой на вагоноопрокидывателях, чем универсальные, используемые для этих же целей. Грузо-

подъемность таких вагонов обычно на две тонны выше, чем у люковых. К преимуществам нужно отнести и отсутствие люков (ломаются при интенсивной эксплуатации вагонов), что значительно снижает стоимость ремонтного обслуживания глухонных вагонов. В глухонных полувагонах при перевозках потери сыпучего груза сокращаются до 12 %, капитальные затраты на изготовление вагонов — до 15 %, себестоимость перевозок — до 14 % при одинаковой осности.

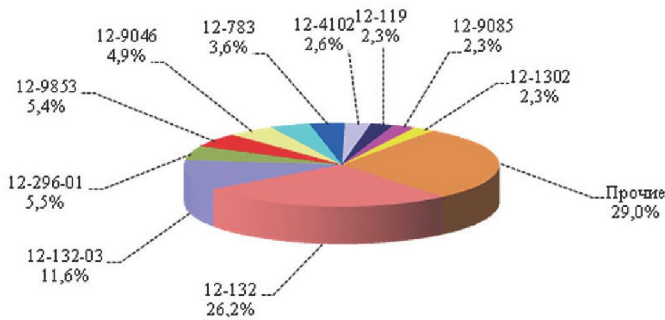


Рис. 2. Структура парка полувагонов РФ в разрезе эксплуатируемых моделей на 01.01.2017. Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

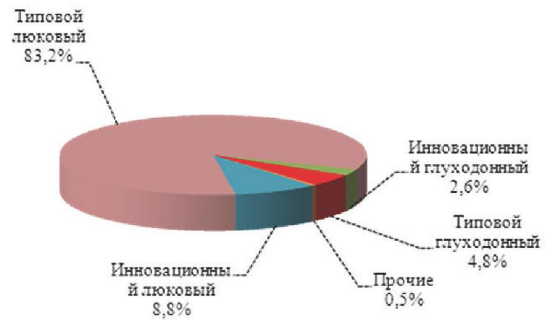


Рис. 3. Структура парка полувагонов РФ в разрезе подтипов на 01.01.2017. Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

В табл. 2 представлены модели полувагонов с действующими сертификатами на производство в РФ [7] (курсивом выделены модели или производители с сертификатами, истекшими в 2017 г.).

Необходимо отметить, что в 2017 г. в России, по информации участников рынка сохраняется дефицит полувагонов в сети, средняя доходность оперирования держится на высоком уровне (1500–1700 руб. в сутки) [2]. При этом потенциальные арендодатели не стремятся заключать долгосрочные договоры аренды вследствие неустойчивых цен на полувагоны.

В апреле 2017 г. средняя ставка предложения в сегменте аренды люковых полувагонов 2005–2014 гг. выпуска превышала 1500 руб. без НДС в сутки. Арендные ставки в сегменте инновационных полувагонов с увеличенной осевой нагрузкой и тарифной скидкой в среднем выше, чем на полувагоны на тележке 18-100, примерно на 300 руб. в сутки. Это объясняется более высокой

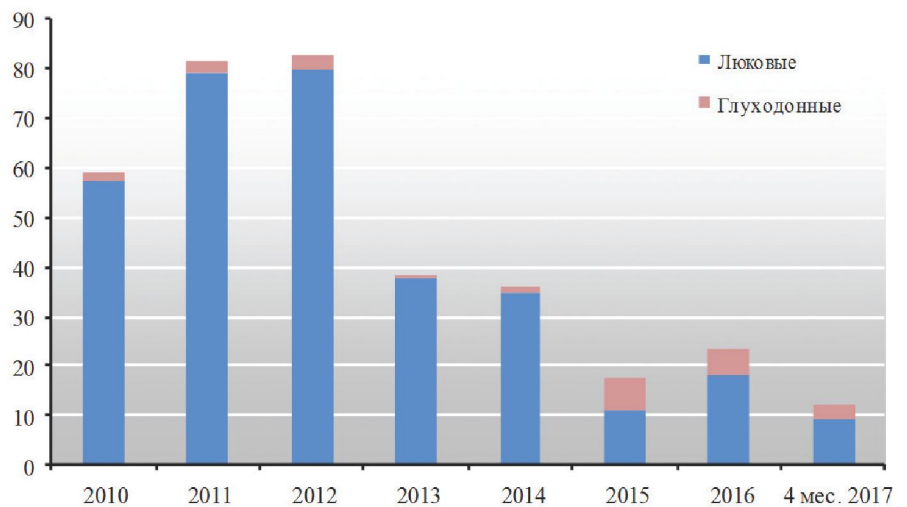


Рис. 4. Динамика производства полувагонов (тыс. ед.) в СНГ в 2010–2017 гг. Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

доходностью инновационных полувагонов, обусловленной увеличенной грузоподъемностью и более высокой скоростью движения, что связано со

спецификой маршрутной сети компаний «СУЭК» и «УГМК-Транс», и меньшим количеством отцепок в текущий ремонт.

Стоит отметить, что фактически новые полувагоны производства НПК «ОВК» и НПК «УВЗ» не попадают на рынок аренды, так как Первая грузовая компания и Федеральная грузовая компания, которые приобретали полувагоны у НПК «УВЗ», «Восток-1520» (крупнейшего оператора инновационных полувагонов НПК «ОВК») и «СУЭК» оперируют инновационным парком самостоятельно. В среднем при перевозках угля доходность оперирования полувагона с нагрузкой 25 т на ось выше на 250–300 руб. в сутки, чем полувагона с осевой нагрузкой 23,5 т на ось.

Тарифная скидка для полувагонов «Тихвинского ВСЗ» на тележках Barber в среднем при перевозках угля и полном порожнем возврате составляет более 250 руб. на вагон в сутки, для

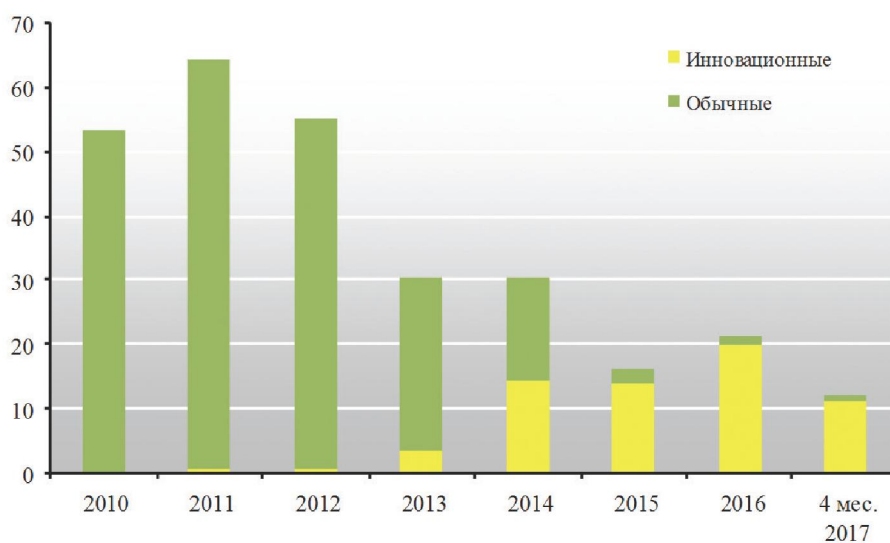


Рис. 5. Динамика производства полувагонов (тыс. ед.) в РФ в 2010–2017 гг. Источник: Расчеты INFOLine по данным ГВЦ ОАО «РЖД»

Таблица 2. Модели полувагонов с действующими сертификатами на производство в РФ по состоянию на 11.06.2017 г.

Модель	Производители	Объем кузова, м ³	Грузоподъемность, т	Срок службы, лет	Количество в сети на 01.01.2017	Крупнейшие операторы
Люковые с осевой нагрузкой от 25 тс						
12-196-01	«НПК «Уралвагонзавод», АО, «Новозыбковский машиностроительный завод», АО	88	75	32	9470	«ФГК», АО; «ПГК», АО
12-196-02	«НПК «Уралвагонзавод», АО	94	75	32	4800	«ФГК», АО; «СУЭК», АО
12-2142	«Алтайвагон», АО	94	75	32	1000	«СУЭК», АО
12-9853	«Тихвинский ВСЗ», АО, «Алтайвагон», АО, «Рославльский ВРЗ», АО	88	75	32	25790	«Восток1520», ООО; «УТМК-транс», ООО; «СУЭК», АО
12-9853-01	«Тихвинский ВСЗ», АО	88	75	32	1	–
12-9548-01 (с осевой нагрузкой 27 тс)	«Тихвинский ВСЗ», АО	92	83	40	75	–
Обычные люковые						
12-132	«НПК «Уралвагонзавод», АО, «Новозыбковский машиностроительный завод», АО	88	69,5	22	125400	«ПГК», АО; «ФГК», АО; «Новая перевозочная компания», АО; «НефтеТрансСервис», АО; «ГК Новотранс», ООО
12-132-02	«НПК «Уралвагонзавод», АО			22	100	«ФГК», АО
12-132-03	«НПК «Уралвагонзавод», АО	88	69,5	22	55500	«ФГК», АО; «ПГК», ГК РТК
12-146 (со съёмной крышей)	«НПК «Уралвагонзавод», АО	88	65,5	22	640	«Газпромтранс», ООО; «СТ-транс», АО; «ММК», ПАО
12-296-01	«Алтайвагон», АО	83	70	22	26500	«ГК Новотранс», ООО; «Нефтетранссервис», АО; «Мечел-транс», ООО; «ПГК», АО
12-9766	«Рославльский ВРЗ», АО	88	69,5	22	5800	«Новая перевозочная компания», АО; ГК РТК; «ТФМ-Оператор», ООО
12-9796	«ЗИКСТО», АО	78	70	22	1000 (приписаны к Казахской железной дороге)	«ТрансКом», ТОО; «Казтемиртранс», АО
12-9846	«Казахстанская вагоностроительная компания», ТОО	76	70	22	2300 (приписаны к Казахской железной дороге)	«Региональная форвардная логистика», ООО
12-9837	«Завод металлоконструкций», ОАО	78	70	22	8200	«ФГК», АО; «ГК Новотранс», ООО; «НефтеТрансСервис», АО
12-9763	«Могилевский ВСЗ», СЗАО	78	70	22	90	«Лукошкинский карьер», ЗАО
12-1303-01	«Промтрактор-Вагон», ЗАО	88	69	22	2600	Инвентарный парк БЖД; «Нефтетранссервис», АО
12-9780	«Барнаульский ВРЗ», АО	85	70	22	7800	«ПГК», АО; «Новая перевозочная компания», АО; «ФГК», АО
12-9780	«Барнаульский ВРЗ», АО	85	70	22	6500	«ПГК», АО; «Талтэк-транс», ЗАО; «НефтеТрансСервис», АО
Глухонные с осевой нагрузкой от 25 тс						
12-2143	«Алтайвагон», АО	94	77	32	3100	«СУЭК», АО
12-6892	«Завод металлоконструкций», ОАО, г. Энгельс	94	77	32	2	ГК Максимум
12-9869	«Тихвинский ВСЗ», АО	98	77	32	8600	«УТМК-транс», ООО; «Восток1520», ООО; «СУЭК», АО
12-5190	«НПК «Уралвагонзавод», АО	95	77	32	500	«СУЭК», АО
Обычные глухонные						
12-9767	«Рославльский ВРЗ», АО	88	69,5	22	16	«Энергохимкомплект», ООО
12-9837-01	«Завод металлоконструкций», ОАО	78	71	22	1	–

Источник: INFOLine по данным РСФЖТ, ГВЦ РЖД.

полувагонов ОАО «НПК «УВЗ» – более 150 руб. на вагон в сутки. В конце апреля 2017 г. ФАС одобрило тарифную скидку на полувагоны модели 12-2143 производства АО «Алтайвагон» на уровне скидки для НПК «Уралвагонзавод» (150 руб. на вагон в сутки) [8]. Данная модель полувагона разрабатывалась АО «Алтайвагон» для одного из крупнейших покупателей вагонов – АО «СУЭК». В 2017 г. СУЭК заказал у предприятия около 6,5 тыс. полувагонов. План производства АО «Алтайвагон» был увеличен до 10 тыс. вагонов в 2017 г. [9] (в январе 2017 г. план производства сохранялся на уровне 6 тыс. вагонов).

В связи с сохранением дефицита полувагонов на фоне роста погрузки и грузооборота угля уровень арендных ставок на полувагоны продолжит расти, и к концу второго квартала 2017 г. может превысить значения 1500–1600 рублей без НДС в сутки. При этом рынок долгосрочных договоров аренды находится в состоянии неопределенности: доходность полувагонов потенциальных арендодателей существенно

выросла, а потенциальные арендаторы не готовы фиксировать на длительный период текущие ставки. Ограничить рост ставок может увеличение объемов производства инновационного парка и активизация закупок в связи с сохранением Правительством РФ в 2017 г. программы государственной поддержки и субсидирования приобретения инновационных вагонов. ■

Литература

1. Оценки INFOLine по данным вагоностроительных предприятий, базы ГВЦ ОАО «РЖД», издания «Промышленные грузы».
2. Исследование «Транспортная отрасль России. Итоги 2016 года. Перспективы развития до 2019 года», INFOLine.
3. Портал правительства Российской Федерации: <http://government.ru/docs/9846> (дата обращения 7 июня 2017 г.).
4. Портал Правительства Российской Федерации: <http://government.ru/docs/23928/> (дата обращения 7 июня 2017 г.).
5. Официальный интернет-портал правовой информации: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/0001201705120004> (дата обращения 30 мая 2017 г.).

6. Регистр сертификации на федеральном железнодорожном транспорте (ФБУ «РС ФЖТ»). URL: <http://rsfgt.ru/fgt> (дата обращения 11 июня 2017 г.), данные производителей железнодорожного подвижного состава, база данных ГВЦ ОАО «РЖД»
7. Транспорт Российской Федерации. URL: http://rostransport.com/news/16267/?sphrase_id=15763 (дата обращения 3 июня 2017 г.).
8. Проект приказа ФАС РФ «О внесении изменений в Прейскурант № 10-01 «тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами» // Коммерсант. 2017 г. 28 апр. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/3283538>, <http://fas.gov.ru/documents/legislative-acts/proektyi-npa-fas-rossii/detail.html?id=64314>. <http://regulation.gov.ru/projects#npa=64314>.
9. Коммерсант-Сибирь. 30 марта 2017 г. <https://www.kommersant.ru/doc/3256673>

26 - 29 сентября
Уфа 2017



ОБЪЕДИНЯЯ РЕГИОНЫ

ТРАНСПОРТНЫЙ ФОРУМ

ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ. СПЕЦТЕХНИКА И ОБОРУДОВАНИЕ

II СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ ВЫСТАВКА



ПРАВИТЕЛЬСТВО
РЕСПУБЛИКИ
БАШКОРТОСТАН



ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ РБ
ПО ТРАНСПОРТУ
И ДОРОЖНОМУ ХОЗЯЙСТВУ



БВК БАШКИРСКАЯ
ВЫСТАВОЧНАЯ
КОМПАНИЯ

8 (347) 246-42-00
8 (347) 246-42-02

www.stbv.ru
avto@bvkexpo.ru

Место проведения
ВДНХЭКСПО
ул. Менделеева, 158