



Строительство второго пути
на перегоне Чудничный – Звездная
Восточно-Сибирской железной дороги
Результаты технологического и ценового аудита
проектной документации

Основные выводы

Сентябрь 2015

ЗАО «Делойт и Туш СНГ»
ул. Лесная, д. 5,
Москва, 125047, Россия

Тел +7 495 787 0600
Факс +7 495 787 0601
www.deloitte.com

Корректировка сметы на строительство вторых путей на перегоне Чудничный–Звездная по итогам

	Всего, млн руб.	Корректировка	
		млн руб.	%
Бюджет строительства по ПСД (в ценах I кв. 2015 г.)	3 133		
Бюджет строительства по ПСД (в прогнозных ценах)	3 153		
Завышение затрат (в ценах I кв. 2015 г.)			
Избыточное развитие станции Звездная		73	2%
Отказ от повторного использования срезаемого грунта		150	5%
Необоснованный отказ от использования старогодних рельсов		38	1%
Полная замена действующей системы СЦБ с переходом на систему ЭМПЦ		210	7%
Избыточные пункты обогрева		5	0%
Несоответствие сметных расценок рынку		478	15%
Зимнее удорожание по причине неоптимального графика работ		44	1%
Неподтверждаемая стоимость временных зданий и сооружений		90	3%
Завышенные расходы на вахтовый метод работы		86	3%
Пересмотр стоимости по нормируемым статьям расходов		60	2%
Итого		1 234	39%
Скорректированный бюджет (в ценах I кв. 2015 г.)	1 899		
Скорректированный бюджет (в прогнозных ценах – индексы РЖД)	1 911		
Пересмотр инфляционных прогнозов (в прогнозных ценах)		7	0,3%
Итого		7	0,3%
Скорректированный бюджет (в прогнозных ценах – индексы МЭР)	1 918		
Доля от первоначального бюджета		61%	
Итоговый резерв экономии (в прогнозных ценах)	1 235		

ТЦА любого инфраструктурного проекта освещает три ключевых вопроса: экономическая целесообразность, техническая оптимальность и потенциальные резервы экономии



1 Мы изучили всю Программу развития Восточного полигона в увязке с перспективными грузопотоками. Основной акцент сделан на анализе соответствия целевых объемов перевозки (с учетом рисков недозагрузки Западного БАМа) и создаваемой пропускной способности

2 Критерием обоснованности технических решений выступала возможность снижения затрат при условии сохранения заявленных технико-экономических показателей Объекта

3 Для выявления резервов экономии использовались составленные «с нуля» ресурсные сметы, в которых нормативные расценки на отдельные работы и материалы сравниваются с рынком

Строительство вторых путей на участке Чудничный-Звездная – типовое мероприятие Программы развития Восточного полигона, направленной на вывоз дополнительных **67 млн тонн** грузов в направлении портов Дальнего Востока

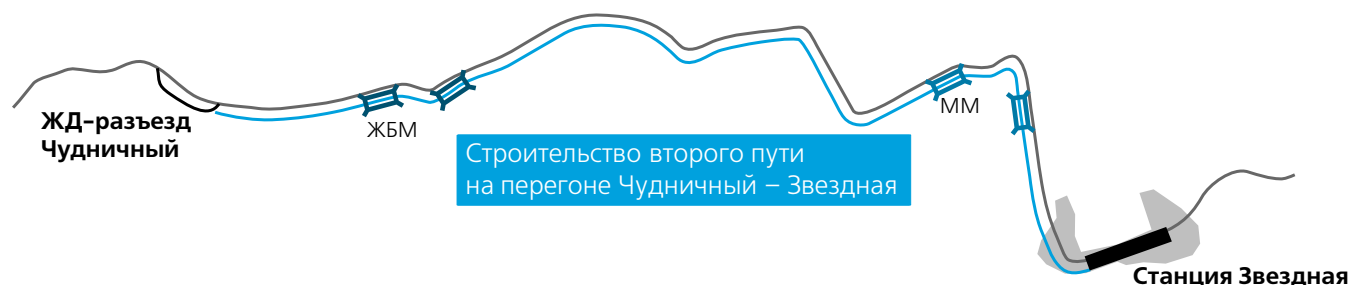
Перегон Чудничный – Звездная на участке Лена-Восточная – Таксимо Восточно-Сибирской железной дороги



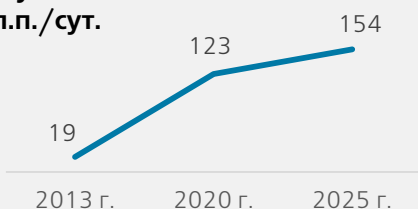
Продолжительность строительства 22 мес.

Основные объекты строительства

Земельные работы, тыс. куб. м	287,8
Укладка пути, км	26,5
Стрелочные переводы, ед.	22



Наличная пропускная способность, п.п./сут.



Грузопоток, млн т

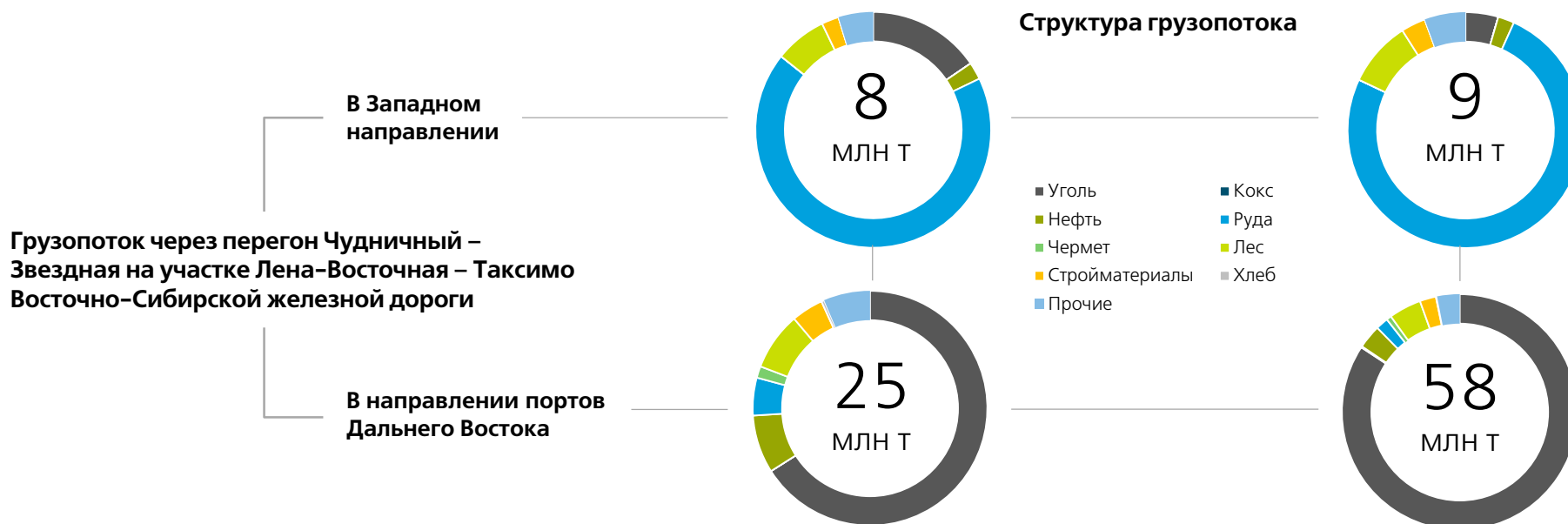
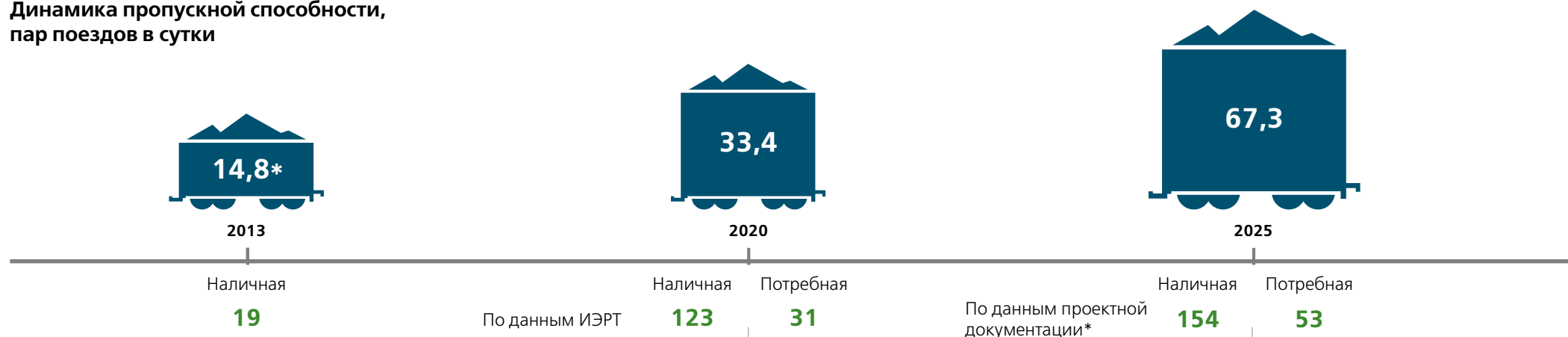


Целевые показатели

Категория ЖД-линии	Особогрузонапряженная
Кол-во путей р-д. Чудничный	2 главных пути 2 приемоотправочных пути
Кол-во путей ст. Звездная	2 главных пути 4 приемоотправочных пути
Вид тяги	Электрическая
Скорость движения поездов, км/ч (пассаж./груз.)	100/90

Текущая пропускная способность Перегона значительно ниже требуемой к 2020 г. - 19 против 31 пары поездов в сутки

Динамика пропускной способности, пар поездов в сутки



Грузопоток через перегон Чудничный – Звездная на участке Лена–Восточная – Таксимо Восточно–Сибирской железной дороги

*В соответствии с «Инструкцией по расчету наличной пропускной способности железных дорог»

Расширение пропускной способности участка обойдется более чем **в 3 млрд руб.**, **половину** из которых профинансирует ФНБ

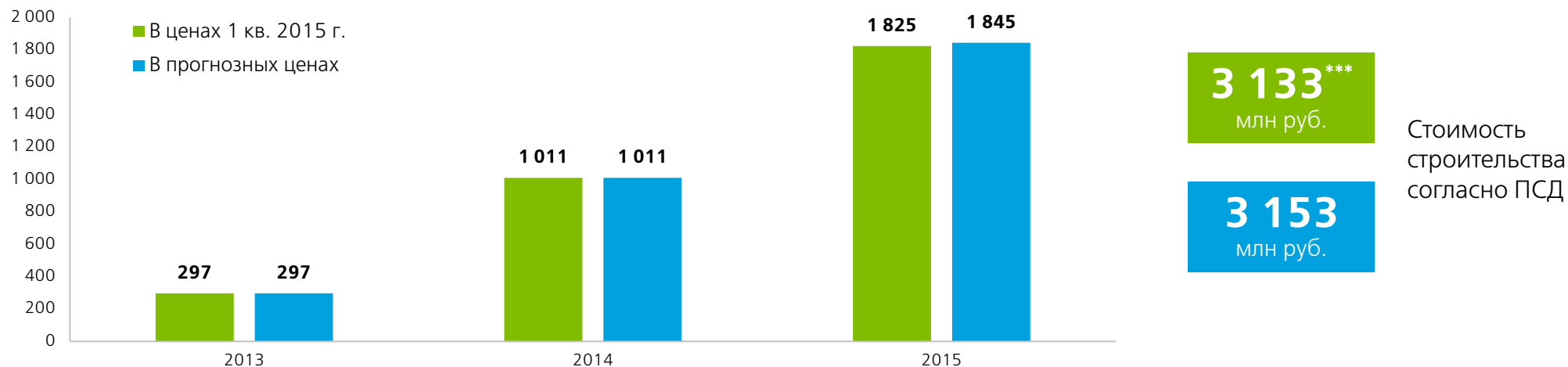
Структура финансирования Объекта согласно Программе, млн руб.*



3 161** Стоимость строительства по Программе развития Восточного полигона

Стоимость Объекта по ПСД составляет 3,15 млрд руб., что соответствует утвержденной в Программе стоимости

Стоимость строительства согласно ПСД, млн руб.**

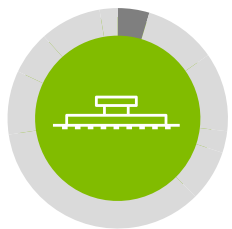


*В прогнозных ценах

**Без НДС

~**2/3** бюджета пойдет на строительство вторых путей. Оставшуюся часть –
 ~**1200 млн руб.** – потратят на развитие станции Звездная и разъезда Чудничный

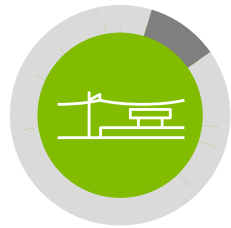
145 млн руб.



5,3 км

Пути на станциях

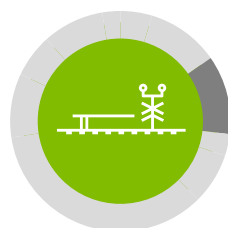
334



5,3 км

Контактная сеть

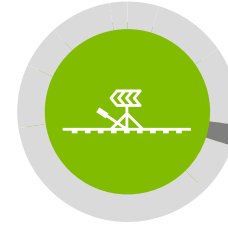
363



5,3 км

Объекты сигнализации,
централизации и блокировки

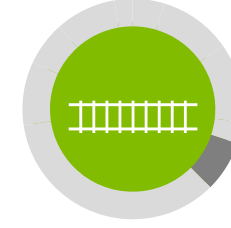
100



22 ед.

Стрелочные переводы

235



Прочее

разъезд Чудничный
станция Звездная

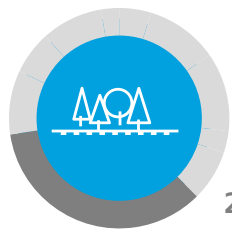
3 133 млн руб.

перегон Чудничный – Звездная

38%

62%

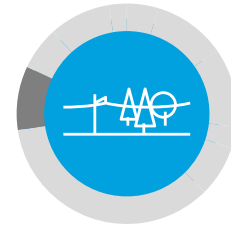
1099



24 км

Пути на перегоне

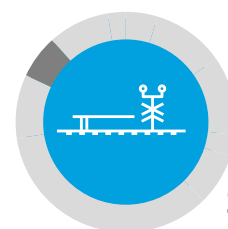
293



24 км

Контактная сеть

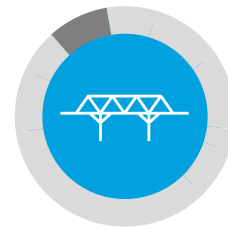
199



24 км

Объекты сигнализации,
централизации и блокировки

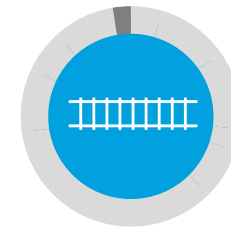
282



215,4 м

Металлический
мост

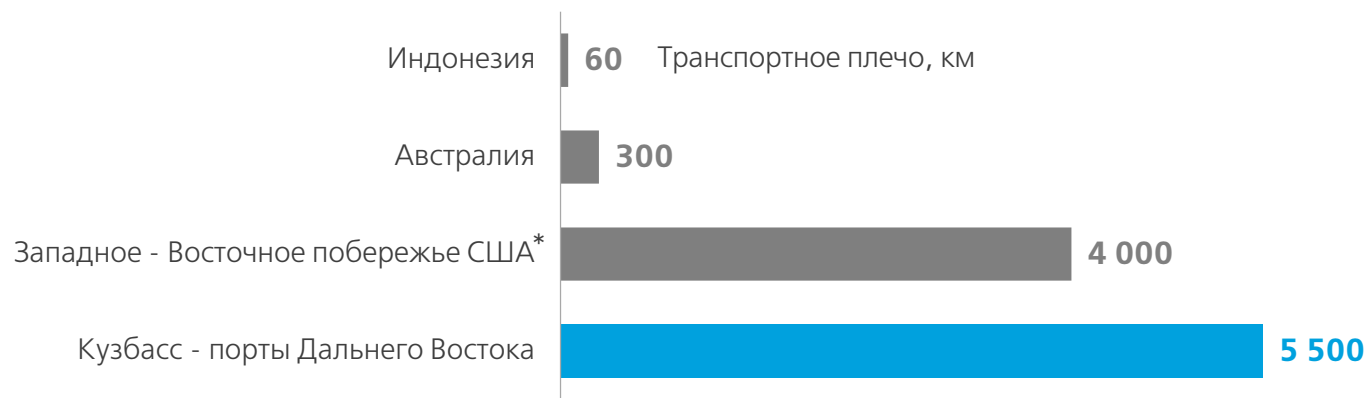
83



Прочее

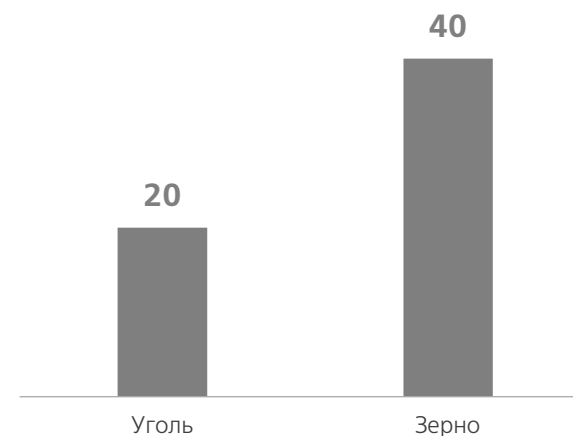
При существующих тарифах, и строительство Объекта, и сама программа развития Западного БАМа – это субсидирование угольной отрасли вместо обеспечения окупаемости

Конкурентоспособность Кузбасского угля обеспечивается льготными тарифами на перевозку. Никто больше в мире не возит уголь на такие расстояния



* Перевозка угля не осуществляется. Данные представлены для целей сравнения

Тариф на перевозку (при сопоставимой длине маршрута), коп./т-км



Экономика перевозки угля РЖД в ценах 2014 г. (объем – 12 млн тонн), млрд руб.



Deloitte.

Рекомендуем

Предусмотреть участие грузоотправителей, прежде всего угольных компаний, в финансировании Программы развития Восточного полигона

Грузопоток Перегона формируют Кузбасс и Элегест. Остальные месторождения находятся восточнее и не влияют на трафик

Прогнозные объемы перевозок на 2020 г., млн т

- Уголь
- ▲ Железные руды
- ⊗ Полиметаллические руды
- Медная руда

Кузнецкий и Минусинский
55,2

Красноярское
0,9

Перегон Чудничный - Звездная

Тарыннахское
8

Удоканское
1

Апсатское
2,3

Куранахское
1,2

Денисовское, Чульмаканское и Нерюнгринское
15,4

Таежное
2

Эльгинское
11

Ургальское
8,5

Тайшет

Тында

Совгавань

Озерное
0,8

Гаринское

Межегейское
0,2

Тугнуйское
10,1

Быстринское и Бугдаинское
3

Кимкано-Сутарское
3,2

Элегестское
12

Находка



До запуска Элегеста Кузбасс в одиночку не выдаст объемы из-за ограниченной пропускной способности прилегающих ЖД-веток

Элегестское угольное месторождение

Бизнес-план

Инвестиции, млрд руб.

Железная дорога	147
Месторождение	73
Портовый терминал	13
Итого	233

Период строительства **2014–2020 гг.**

Начало добычи **2018 г.**

Выход на проектную мощность **2020 г.**

Фактическая ситуация

1. Финансирование через ФНБ (**87 млрд руб.**) одобрено еще в 2014 г., но **средства до сих пор не выделены**
2. Получение банковских кредитов требует оформления **государственной гарантии**, которая **пока не одобрена**
3. Сдвиг сроков реализации неизбежно приведет к **росту инвестиционных затрат**
4. К маю 2015 г. **подписан только меморандум о взаимопонимании** с китайским инвестором

Принимая во внимание текущее состояние дел с финансированием, можно смело констатировать, что **запуск Элегеста откладывается минимум на 2 года**, что ставит под угрозу достижение целевого грузопотока на Западном БАМе. **Возможность замещения Элегеста кузбасскими углями опирается в ограниченную пропускную способность участка Междуреченск–Тайшет**

Deloitte.

Рекомендуем

1. Проверить фактический статус разработки Элегеста
2. При необходимости использовать резервы экономии для расшивки выходов из Кузбасса и замещения объемов Элегеста

Расшивка «узких мест» на участке Междуреченск – Тайшет позволит гарантировано заместить выпадающие объемы Элегеста кузбасским углем. Цена вопроса **49 млрд руб.**



Общий размер инвестиций

49,1

млрд руб.
(в прогнозных
ценах без НДС)

Междуреченск – Тайшет

33,1 млрд руб.



строительство вторых путей и двухпутных вставок протяженностью 105,8 км
реконструкция 5 станций
строительство сортировочной станции Абакан

Западно-Сибирская ЖД

16 млрд руб.



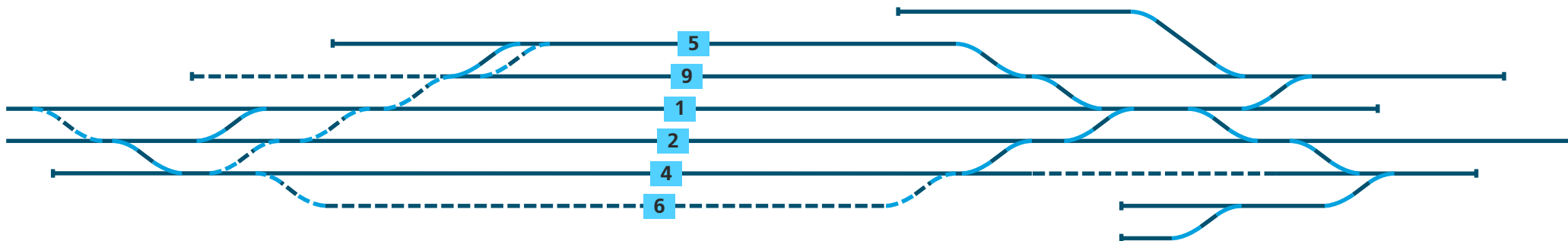
усиление устройств тягового электроснабжения
реконструкция тоннеля
удлинение приемо-отправочных путей
реконструкция 3 станций

Строительство вторых путей позволит пропустить целевые объемы без развития станции Звездная, что экономит 73 млн руб.

Потенциальный резерв экономии

73 млн руб.
2% бюджета

Предлагаемая схема развития станции Звездная



4 номер пути

— стрелочный перевод

--- избыточное строительство



Пути на станциях

52



Стрелочные переводы

7



Прочее

14

Итого

73

Экономия, млн руб.

Отказ от строительства шестого пути на станции Звездная позволит сэкономить 73 млн руб.



Расчет выполнен с учетом перспективного грузопотока на 10 лет в соответствии с требованиями нормативных документов РЖД

Deloitte.

Рекомендуем

Проанализировать целесообразность развития станции Звездная с учетом перспективного грузооборота

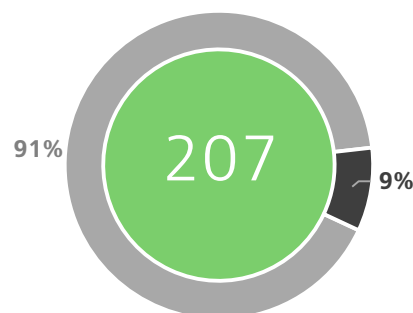
Хотя титул Объекта включает только «строительство вторых путей», ~7% бюджета (**207 млн руб.**) планируется потратить на ремонт и реконструкцию существующей инфраструктуры

Потенциальный резерв экономии

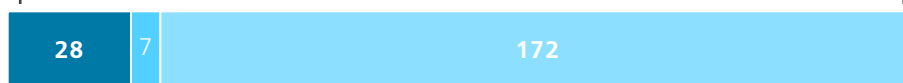
207 млн руб.
7% бюджета

Сметная стоимость основных объектов строительства в ценах, млн руб. I кв. 2015 г.

2 368



Структура затрат на ремонт и реконструкцию, млн руб. I кв. 2015 г.



- Пути
- Контактная сеть
- Объекты электрификации

■ Гл. 2-7. Основные объекты строительства

■ Новое строительство

■ Ремонт/реконструкция

Более 80% затрат, связанных с ремонтом и реконструкцией относится к контактной сети



В проектной документации, прошедшей ЦУЭП, исключены работы относящиеся к текущему содержанию и капитальному ремонту

Deloitte.

Рекомендуем

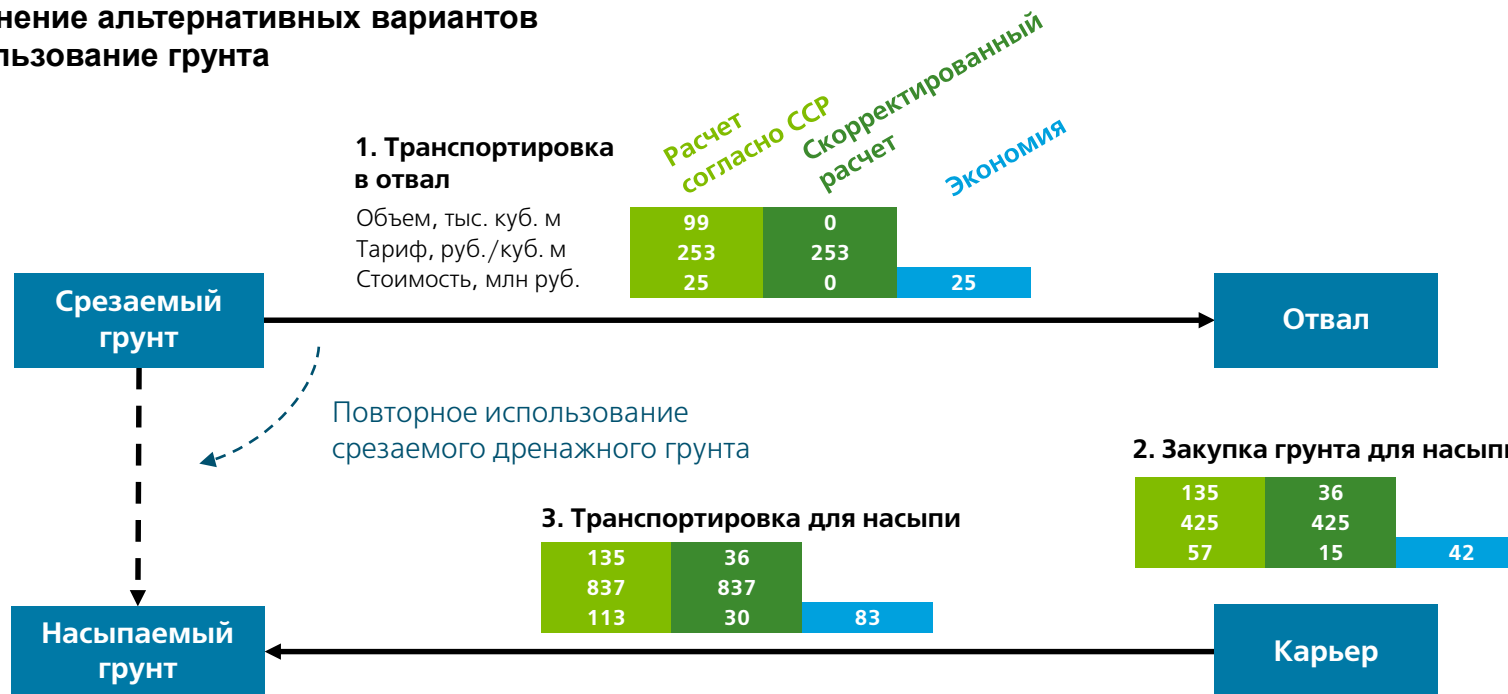
Выделить мероприятия по ремонту пути в отдельный проект, который можно реализовать параллельно со строительством второго пути

Повторное использование срезаемого дренажного грунта снизит бюджет стройки еще на **150 млн руб.**

Потенциальный резерв экономии

150 млн руб.
5% бюджета

Сравнение альтернативных вариантов использования грунта



В случае повторного использования грунта, положительный экономический эффект достигается за счет:

- Исключения затрат на транспортировку в отвал – **25 млн руб.**
- Сокращения затрат на закупку грунта для насыпи – **42 млн руб.**
- Сокращения затрат на транспортировку грунта для насыпи – **83 млн руб.**



Срезаемый грунт используется для отсыпки контрбанкета в объеме 2700 куб. м. Избыток срезаемого грунта направляется в утилизацию ввиду отсутствия необходимости использования недреннующего грунта

Deloitte.

Рекомендуем

Предусмотреть возможность повторного использования срезаемого грунта по его фактическому состоянию

[2]

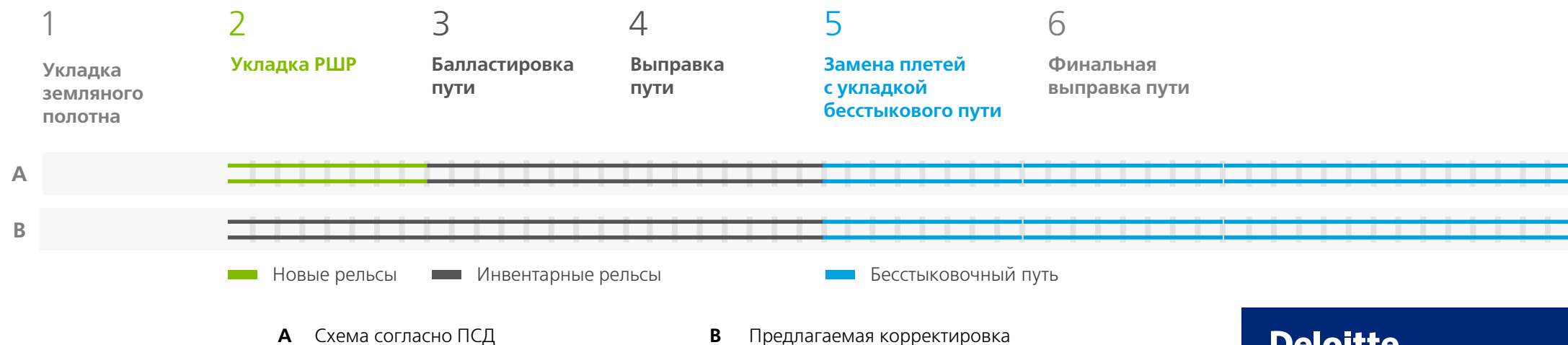
Оптимизация схемы укладки пути позволит сократить затраты еще на **38 млн руб.**

Потенциальный резерв экономии

38 млн руб.
1% бюджета

Предлагаемая корректировка схемы укладки пути

Вне зависимости от их первоначального состояния, рельсы, используемые при укладке РШР, после баллаستировки и выправки пути в любом случае перейдут в состояние инвентарных. Использование старогодных рельсов при сборке РШР экономит **38 млн руб.**



Deloitte.

Рекомендуем


Перейти к использованию старогодных рельсов при укладке рельсошпальной решетки

Переход на ЭМПЦ обойдется РЖД минимум **вдвое дороже** расширения действующей релейной системы сигнализации

Потенциальный резерв экономии

210 млн руб.
7% бюджета

Расчет возможной экономии при сохранении системы ЭЦ, млн руб. I кв. 2015 г.

	Затраты на СЦБ согласно ССР:			Резерв экономии при сохранении системы ЭЦ
	Перегон	ст. Звездная	р-д. Чудничный	
	[1]	[2]	[3]	$([1]+[2]+[3])/2$
	150,4	216,4	53,2	210,0

Проект предусматривает полную замену действующей системы электрической централизации стрелок и сигналов (ЭЦ) на новую микропроцессорную (ЭМПЦ). По оценкам проектного института, МПЦ в **2 раза дороже** ЭЦ.



Переход на систему ЭМПЦ определяется требованиями Задания на проектирование

Deloitte.

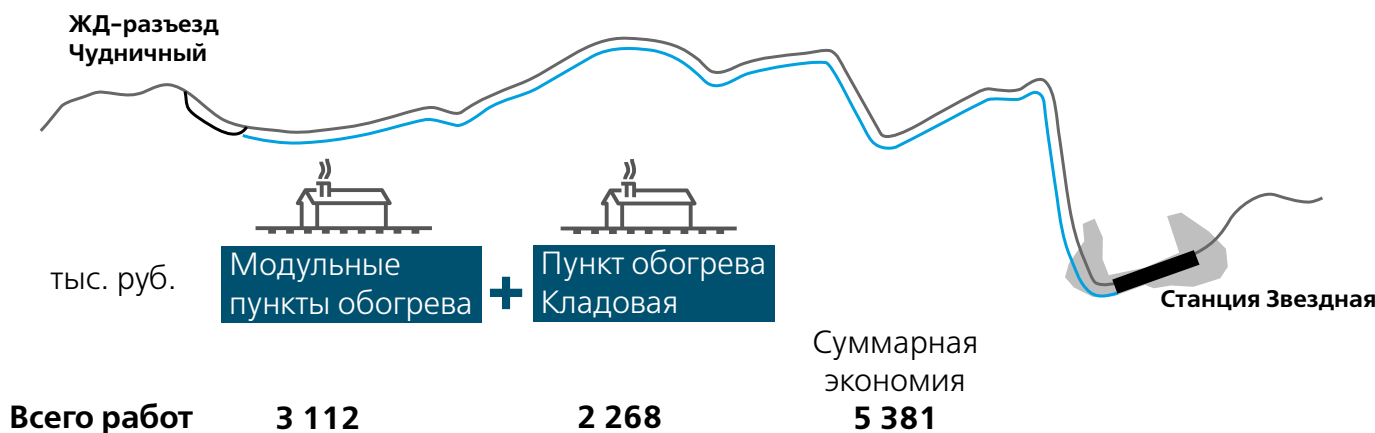
Рекомендуем

Рассчитать стоимость расширения системы ЭЦ вместо перехода на ЭМПЦ

Использование передвижных пунктов обогрева исключает необходимость строительства стационарных объектов стоимостью **5 млн руб.**

Потенциальный резерв экономии

5 млн руб.
0,2% бюджета



Согласно п. 24 СТН Ц-01-95:

«Для работников службы пути, сигнализации и связи и электроснабжения следует предусматривать комплексные стационарные пункты обогрева в I климатическом районе Северной строительно-климатической зоны на расстоянии 2 км от отдельных пунктов и от одного до другого, в других районах – на расстоянии 3 км друг от друга, оборудованные отопительными приборами. При наличии автомобильной дороги, пункты обогрева могут быть передвижными»



Строительство пунктов обогрева предусмотрено требованиями нормативных документов РЖД



Рекомендуем

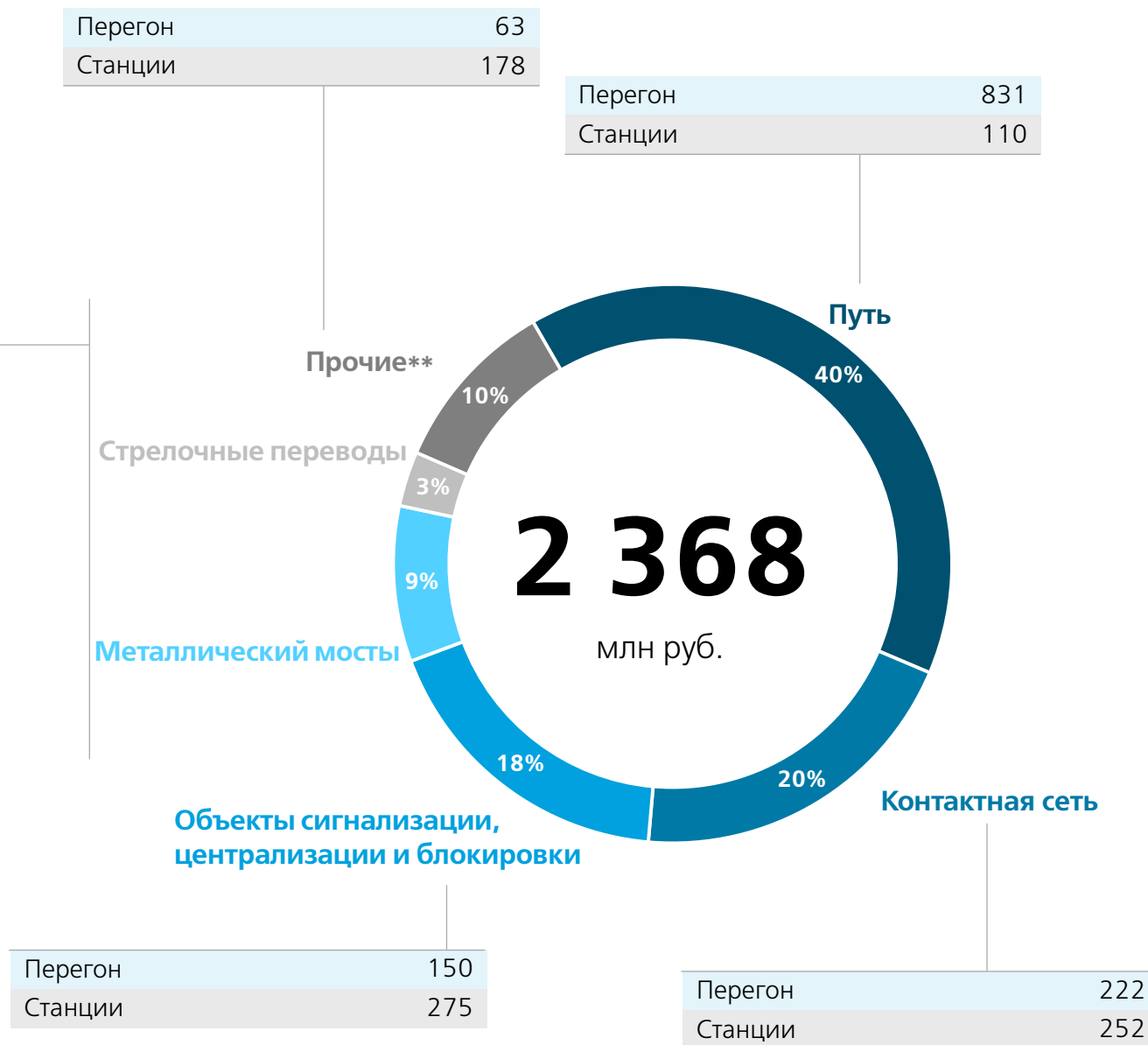
Предусмотреть использование мобильных пунктов обогрева при проведении работ на Перегоне

Путь и контактная сеть – традиционно наиболее дорогие компоненты ЖД: 40% инвестиционного бюджета

Раздел	Сумма*, млн руб.
Гл. 1. Подготовка территории строительства	42
Гл. 2-7. Основные объекты строительства	2 368
Гл. 8. Временные здания и сооружения	112
Гл. 9. Прочие работы и затраты	331
Гл. 10. Содержание дирекции и авторский надзор	58
Гл. 11. Подготовка кадров	0
Гл. 12. Проектно-изыскательские работы	142
Непредвиденные работы и затраты	79
Итого	3 133

* в ценах I кв. 2015 г.

**В том числе объекты электрификации и связи



Расценки на материалы и работы – пересчет по рынку снижает их стоимость на **25%**

Потенциальный резерв экономии

478 млн руб.

15% бюджета

Расчет рыночной величины расходов по основным объектам строительства

	Сметная стоимость (2–7 гл. ССР), млн руб.		Рыночная стоимость, млн руб.	Возможная экономия/(перерасход)	
	в ценах 2000 г.	в ценах I кв. 2015 г.		млн руб.	%
Основные объекты строительства	395	2 368			
	в т.ч. проверено по рынку				
Зарплата рабочих	9	58	208	-150	-258%
Машины и механизмы	35	240	230	10	4%
Материалы и оборудование	235	1 273	610	663	52%
Накладные расходы	10	66	142	-76	-116%
Сметная прибыль	5	36	60	-23	-63%
Итого	101	1 673	1 250	423	25%
Доля проверенных объектов		71%			

Корректировка стоимости строительства по рынку, млн руб.

Сметная стоимость 2–7 гл. в ценах I кв. 2015 г.	2 368
Технологическая корректировка	476
Скорректированная сметная стоимость	1 892
Резерв экономии	25%
Скорректированная рыночная стоимость	478



Расчет выполнен в соответствии с действующими расценками и нормативами. При отсутствии соответствующих расценок использовались прайс-листы поставщиков

Deloitte.

Рекомендуем

Скорректировать расценки на работы, материалы и оборудование с учетом рыночных цен

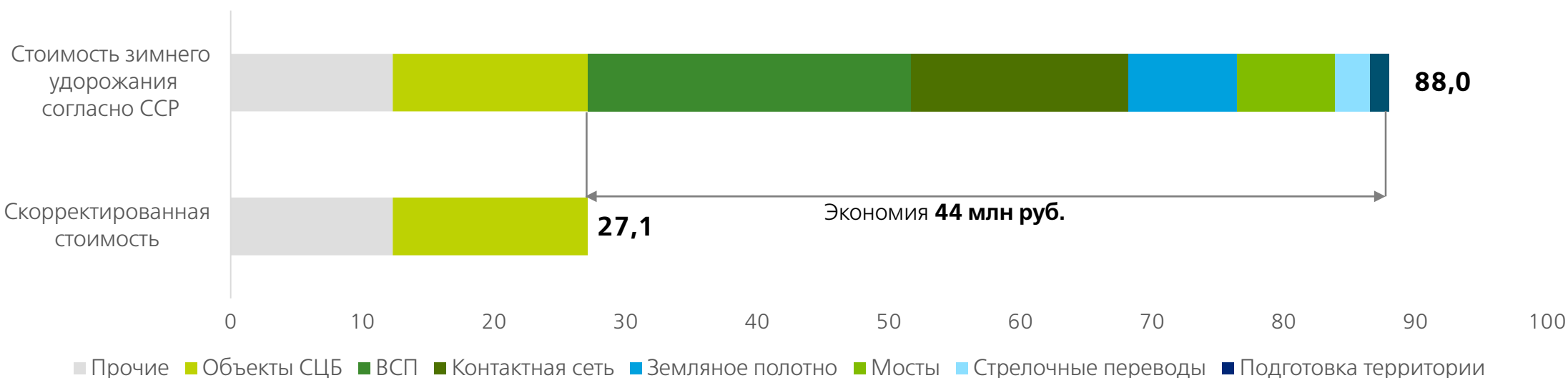
Оптимизация графика СМР позволит избежать зимнего удорожания и сэкономить еще **44 млн руб.**

Потенциальный резерв экономии

44 млн руб.

1% бюджета

Дополнительные расходы на производство работ в зимнее время (в ценах I кв. 2015 г.), млн руб.



Выполнение работ на перегоне в теплый период года позволяет сократить расходы при незначительной корректировке графика строительства



Расчеты выполнены в соответствии с действующими нормативами. Выбранный график строительства определяется необходимостью завершения строительства в установленные сроки (до конца 2015 г.)

Deloitte.

Рекомендуем

Предусмотреть перенос основных работ по обустройству земляного полотна и ВСП на теплое время года

Пересчет затрат на вахтовый метод строительства высвобождает дополнительно ~85 млн руб.

Потенциальный резерв экономии

86 млн руб.

3% бюджета

Расчет затрат на организацию вахтового метода работы, млн руб.

	Сметная стоимость	Рыночная стоимость																						
Вахтовая надбавка	16,5	—	Вахтовая надбавка учтена в ЗП в рамках ресурсного метода																					
Затраты на проезд от места проживания	98,5	17,5	<p>Расчет затрат на транспортировку работников от места проживания до вахты (замена Белгорода на Иркутск)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ед. измер.</th> <th>По рынку</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Кол-во чел.-поездок</td> <td>чел.-поезд.</td> <td>6 600</td> </tr> <tr> <td>Кол-во вахтовых циклов</td> <td>ед.</td> <td>22</td> </tr> <tr> <td>Число рабочих на площадке</td> <td>чел.</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>Количество поездок за цикл</td> <td>поезд.</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Средние затраты на проезд в один конец</td> <td>руб./чел.-поезд.</td> <td>2 652</td> </tr> <tr> <td>Затраты на привлечение рабочих кадров</td> <td>тыс. руб.</td> <td>17 503</td> </tr> </tbody> </table>		Ед. измер.	По рынку	Кол-во чел.-поездок	чел.-поезд.	6 600	Кол-во вахтовых циклов	ед.	22	Число рабочих на площадке	чел.	150	Количество поездок за цикл	поезд.	2	Средние затраты на проезд в один конец	руб./чел.-поезд.	2 652	Затраты на привлечение рабочих кадров	тыс. руб.	17 503
	Ед. измер.	По рынку																						
Кол-во чел.-поездок	чел.-поезд.	6 600																						
Кол-во вахтовых циклов	ед.	22																						
Число рабочих на площадке	чел.	150																						
Количество поездок за цикл	поезд.	2																						
Средние затраты на проезд в один конец	руб./чел.-поезд.	2 652																						
Затраты на привлечение рабочих кадров	тыс. руб.	17 503																						
Перевозка до вахтового поселка	1,1	0,3	Пересчет транспортных расходов по фактическим затратам																					
Содержание вахтового поселка	6,1	6,8	Пересчет по фактическим затратам																					
Амортизация вахтового поселка	0,7	12,7																						
Итого	122,9	22,81																						

ЭКОНОМИЯ
85,6
млн руб.

Расчет амортизации вахтового поселка по фактической стоимости строительства вахтового поселка

	Ед. измер.	По рынку
Затраты на строительство всего	тыс. руб.	34 653
Площадь строительства	кв. м	1 311
Удельная стоимость строительства	руб./кв. м	26 424
Продолжительность строительства	мес.	22
Норма амортизации в месяц	%	2%
Амортизация за период строительства	тыс. руб.	12 706

ТЖД

XXX

Deloitte.

Рекомендуем

Скорректировать расчет транспортных расходов на доставку вахтовых рабочих

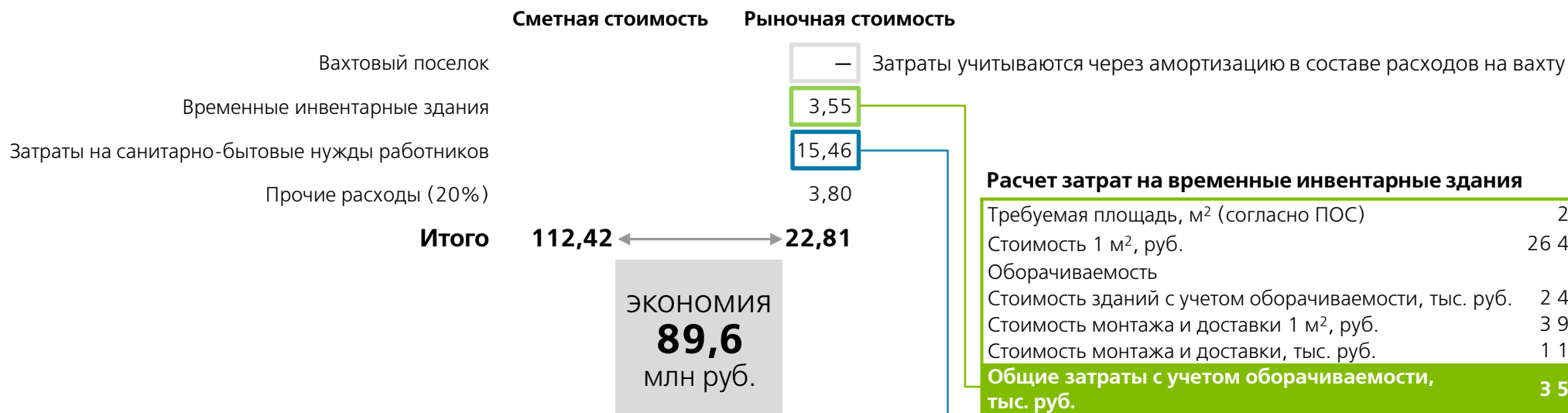
Фактическая стоимость предусмотренных проектом временных объектов в **5 раз** ниже нормативной

Потенциальный резерв экономии

90 млн руб.

3% бюджета

Расчет стоимости временных зданий и сооружений, млн руб.



Расчет затрат на санитарно-бытовые нужды работников, тыс. руб.

	Стоимость оборудования	Стоимость ресурса
Потребность в сжатом воздухе	2 203	881
Вода на хозяйственно-питьевые нужды	48	9 409
Расход воды для пожаротушения на период строительства	248	713
Вода на производственные нужды	5 720	855
Временное электроснабжение	1 175	470
Итого	9 394	12 328
Оборачиваемость	3	1
Итого с учетом оборачиваемости	3 131	12 328
Итого	15 460	



Расчеты выполнены в соответствии с действующими нормативами

Deloitte.

Рекомендуем

Пересчитать бюджет строительства временных зданий и сооружений по фактической потребности

Оптимизация технологических решений и жесткий контроль смет позволяют сэкономить до 40% бюджета

Раздел ССР, млн руб.	Стоимость	Резерв экономии	Стоимость с учетом экономии
Гл. 1. Подготовка территории строительства	42	0	42
Гл. 2-7. Объекты строительства	2 368	954	1 414
<i>Пути на перегоне</i>	831	346	485
<i>Пути на станциях</i>	110	71	39
<i>Контактная сеть на перегоне</i>	222	56	
<i>Контактная сеть на станциях</i>	252	64	
<i>Мосты металлические</i>	213	54	159
<i>Стрелочные переводы</i>	75	24	51
<i>Объекты сигнализации, централизации и блокировки</i>	425	264	161
<i>Прочие</i>	240	75	165
Гл. 8. Временные здания и сооружения	112	90	23
Гл. 9. Прочие работы и затраты	331	130	201
<i>Зимнее удорожание</i>	88	44	44
<i>Вахтовый метод работ</i>	123	86	37
<i>Прочее</i>	120	0	120
Гл. 10. Содержание дирекции и авторский надзор	58	24	34
Гл. 12. ПИР	142	0	142
Итого	3 054	1 198	1 856
Непредвиденные работы и затраты	79	36	43
Итого с непредвиденными	3 133	1 234	1 899

Затраты на содержание дирекции и авторский надзор учитываются на уровне 1,23% от затрат по главам 1–9 в базовых ценах 2000 г. Эффективная доля затрат данного типа в текущих ценах составляет 2,0% (из-за различной индексации отдельных типов затрат). Учет выявленной при ТЦА экономии требует сокращения резерва по этой статье **на 24 млн руб.**

Общий резерв экономии

1,2 млрд руб.

Действующие правила подготовки сметных расчетов фиксируют непредвиденные расходы на уровне 3%. Учет выявленной при ТЦА экономии требует сокращения резерва по этой статье на **45%** или **36 млн руб.**

Переход к прогнозам МЭРа нивелирует **7 млн руб.** выявленного резерва

Дополнительные расходы

7 млн руб.

Организация	Индекс	Публикация	Дата	Квартальный индекс 2015 г.
РЖД	Строительство	Письмо Минстроя	06.02.2015	1,011
МЭР	Строительство	Сценарные условия	28.05.2015	1,017
EIU	Индекс цен производителей	Russia Country Forecast	Август 2015	1,030
Global Insight	Индекс цен производителей	Comparative World Overview	25.08.2015	1,029

Стоимость в ценах I кв. 2015 г., млн руб.

Сметная стоимость строительства Объекта в прогнозных ценах (**3 153 млн руб.**) определялась через индексацию базовой стоимости на собственные коэффициенты РЖД, которые по факту оказались **на 50% ниже** самых консервативных прогнозов МЭРа (прогнозы независимых агентств дают еще больший разброс). По сути, это означает, что ожидая некоторого завышения нормативной сметы, посредством собственных индексов РЖД снизило итоговую стоимость строительства, доведя ее до рыночного уровня. Любая попытка применить индексы РЖД к рыночной стоимости строительства, определенной по итогам ТЦА, будет некорректна. В такой ситуации, единственно корректным подходом является использование прогнозов МЭР (пусть даже минимальных из имеющихся). Их применение к оптимизированной базовой стоимости дает результат в **1 918 млн руб.** (удорожание по сравнению с индексами РЖД на **7 млн руб.**: $(3\ 133 - 1234) * 3\ 153 / 3\ 133 = 1\ 911$).



Итоговый резерв экономии – **1 235 млн руб.** или **40%** от сметы

млн руб.

	Сметная стоимость	Результаты ТЦА	Утверждено Паспортом Программы	ТЦА к смете	ТЦА к Паспорту
В ценах I кв. 2015 г.	3 133	1 899	–	1 234	–
В прогнозных ценах	3 153	1 918	3 161	1 235	1 243

Наименование «Делойт» относится к одному либо любому количеству юридических лиц, включая их аффилированные лица, совместно входящих в «Делойт Туш Томацу Лимитед», частную компанию с ответственностью участников в гарантированных ими пределах, зарегистрированную в соответствии с законодательством Великобритании (далее — ДТТЛ); каждое такое юридическое лицо является самостоятельным и независимым юридическим лицом. ДТТЛ (также именуемое как «международная сеть «Делойт»») не предоставляет услуги клиентам напрямую. Подробная информация о юридической структуре ДТТЛ и входящих в нее юридических лиц представлена на сайте www.deloitte.com/about. Подробная информация о юридической структуре компании «Делойт» в СНГ представлена на сайте www.deloitte.com/ru/about.

«Делойт» предоставляет услуги в области аудита, налогообложения, консалтинга и корпоративных финансов государственным и частным компаниям, работающим в различных отраслях экономики. «Делойт» — международная сеть компаний, имеющая многолетний опыт практической работы при обслуживании клиентов в любых сферах деятельности более чем в 150 странах мира, которая использует свои обширные отраслевые знания, включая опыт оказания высококачественных услуг, позволяющие определить пути решения самых сложных бизнес-задач клиентов. Около 210 тыс. специалистов «Делойта» по всему миру привержены идеям достижения совершенства в предоставлении профессиональных услуг своим клиентам.

Настоящее сообщение содержит информацию только общего характера. При этом ни компания «Делойт Туш Томацу Лимитед», ни входящие в нее юридические лица, ни их аффилированные лица (далее — «сеть «Делойт»») не представляют посредством данного сообщения каких-либо консультаций или услуг профессионального характера. Ни одно из юридических лиц, входящих в сеть «Делойт», не несет ответственности за какие-либо убытки, понесенные любым лицом, использующим настоящее сообщение.

© 2015 ЗАО «Делойт и Туш СНГ». Все права защищены.

Deloitte.