



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

Основные выводы

Август 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 Таку – Балбухта по итогам ТЦА

	Всего, млн руб.	Корректировка	
		млн руб.	%
Бюджет строительства (в ценах I кв. 2015 г.)	2 579		
Бюджет строительства (в прогнозных ценах)	2 744		
Завышение затрат (в ценах I кв. 2015 г.)			
Завышенная целевая пропускная способность Перегона		600	23%
Избыточное развитие разъезда Таку		173	7%
Отсутствие обоснования невозможности повторного использования срезанного грунта		68	3%
Неоптимальная логистика поставки щебня		82	3%
Полная замена действующей системы сигнализации, блокировки и автоматизации с переходом на ЭМПЦ		153	6%
Несоответствие сметных расценок и рынка		101	4%
Завышенная стоимость утилизации грунта		89	3%
Зимнее удорожание из-за неоптимального графика работ		50	2%
Неподтверждаемая стоимость временных зданий и сооружений		55	2%
Неоптимальная транспортная схема доставки вахтовых рабочих		30	1%
Пересмотр стоимости по нормируемым статьям расходов		73	3%
Итого		1 475	57%
Скорректированный бюджет (в ценах I кв. 2015 г.)	1 104		
Скорректированный бюджет (в прогнозных ценах – индексы РЖД)	1 174		
Пересмотр инфляционных прогнозов (в прогнозных ценах)		86	7%
Итого		86	7%
Скорректированный бюджет (в прогнозных ценах – индексы МЭР)	1 260		
Доля от первоначального бюджета		46%	
Итоговый резерв экономии (в прогнозных ценах)	1 484		

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 Таку – Балбухта – типовое мероприятие Программы развития Восточного полигона, направленной на вывоз дополнительных **67 млн тонн** грузов в направлении портов Дальнего Востока

Перегон Таку – Балбухта на участке Таксимо – Хани Восточно-Сибирской железной дороги



Продолжительность строительства

15 мес.

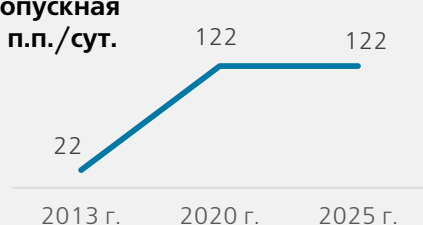
Основные объекты строительства

Железобетонные мосты, ед.	7
Металлические мосты, ед.	2
Протяженность путей, км	18
Стрелочные переводы, ед.	18

Строительство второго пути на перегоне Таку – Балбухта



Наличная пропускная способность, п.п./сут.



Грузопоток, млн т



Категория ЖД-линии

Особогрузонапряженная

Количество путей

2 главных пути
2 приемоотправочных пути

Вид тяги

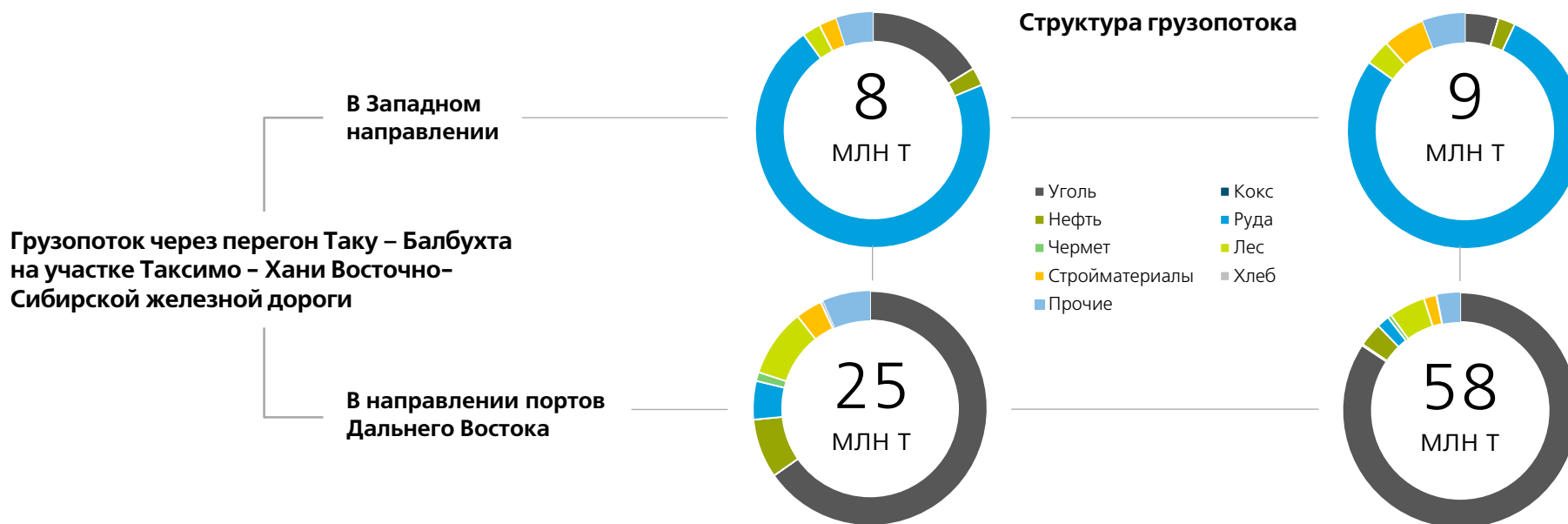
Тепловозная

Скорость движения поездов, км/ч (пассаж./груз.)

100/80

Текущая пропускная способность Перегона лишь на одну пару поездов меньше требуемой к 2020 г.

Динамика пропускной способности, пар поездов в сутки



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

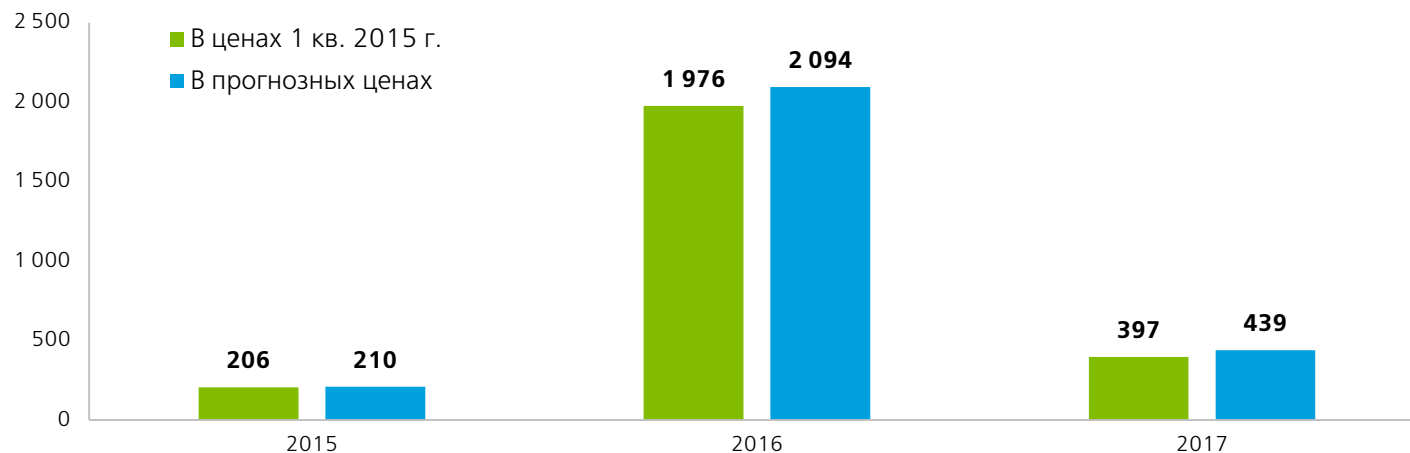
Развитие Перегона обойдется почти в **3 млрд руб.**, **90%** из которых профинансирует ФНБ

Структура финансирования Объекта согласно Программе, млн руб.*



Стоимость Объекта согласно ПСД составляет 2,7 млрд руб., что на 11% (351 млн руб.) меньше утвержденной в Программе стоимости

Стоимость строительства согласно ПСД, млн руб.**



2 579
млн руб.

Стоимость строительства согласно ПСД

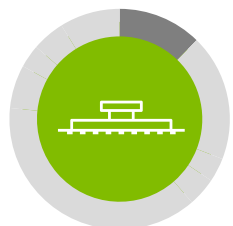
2 744
млн руб.

*В прогнозных ценах

**Без НДС

~**2/3** бюджета пойдет на строительство вторых путей.
 Оставшуюся часть – **1 млрд руб.** – потратят на развитие разъезда Таку

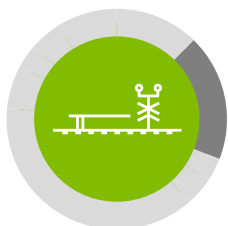
317 млн руб.



5 км

Пути на станциях

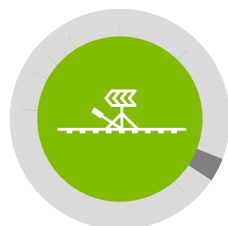
480



5 км

Объекты сигнализации,
централизации и блокировки

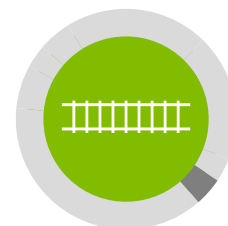
91



18 ед.

Стрелочные переводы

108



Прочее

разъезд Таку
разъезд Балбухта

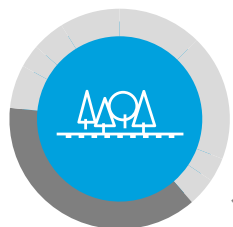
44%

2 579 млн руб.

перегон Таку – Балбухта

56%

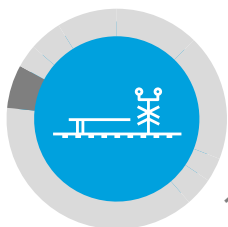
980



15,4 км

Пути на перегоне

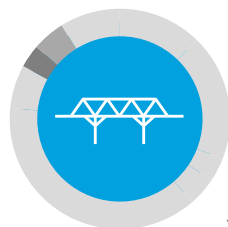
164



15,4 км

Объекты сигнализации,
централизации и блокировки

211

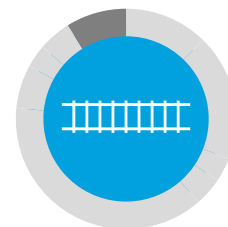


68 м
169 м

Мосты

Металлический мост
Железобетонный

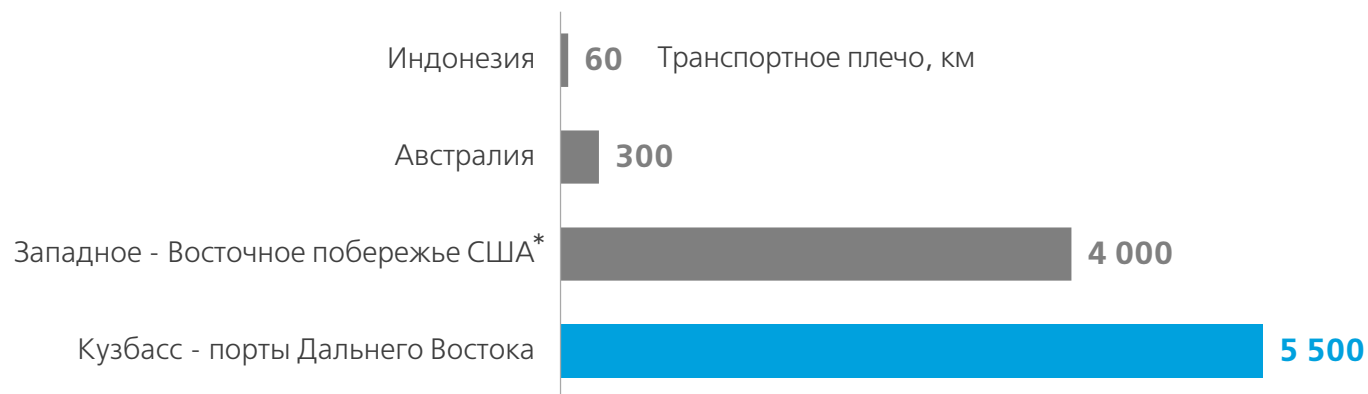
228



Прочее

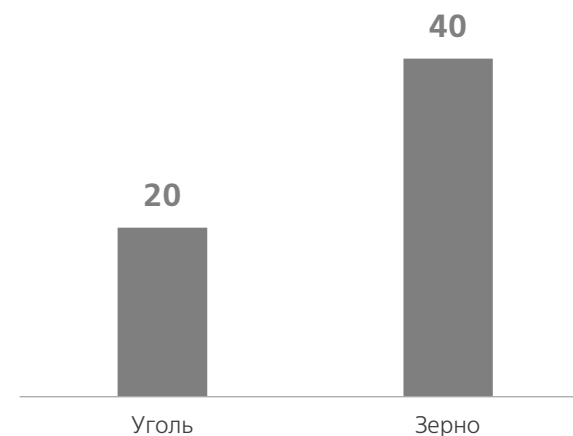
При существующих тарифах, и строительство Объекта, и сама программа развития Западного БАМа – это субсидирование угольной отрасли вместо обеспечения окупаемости

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.

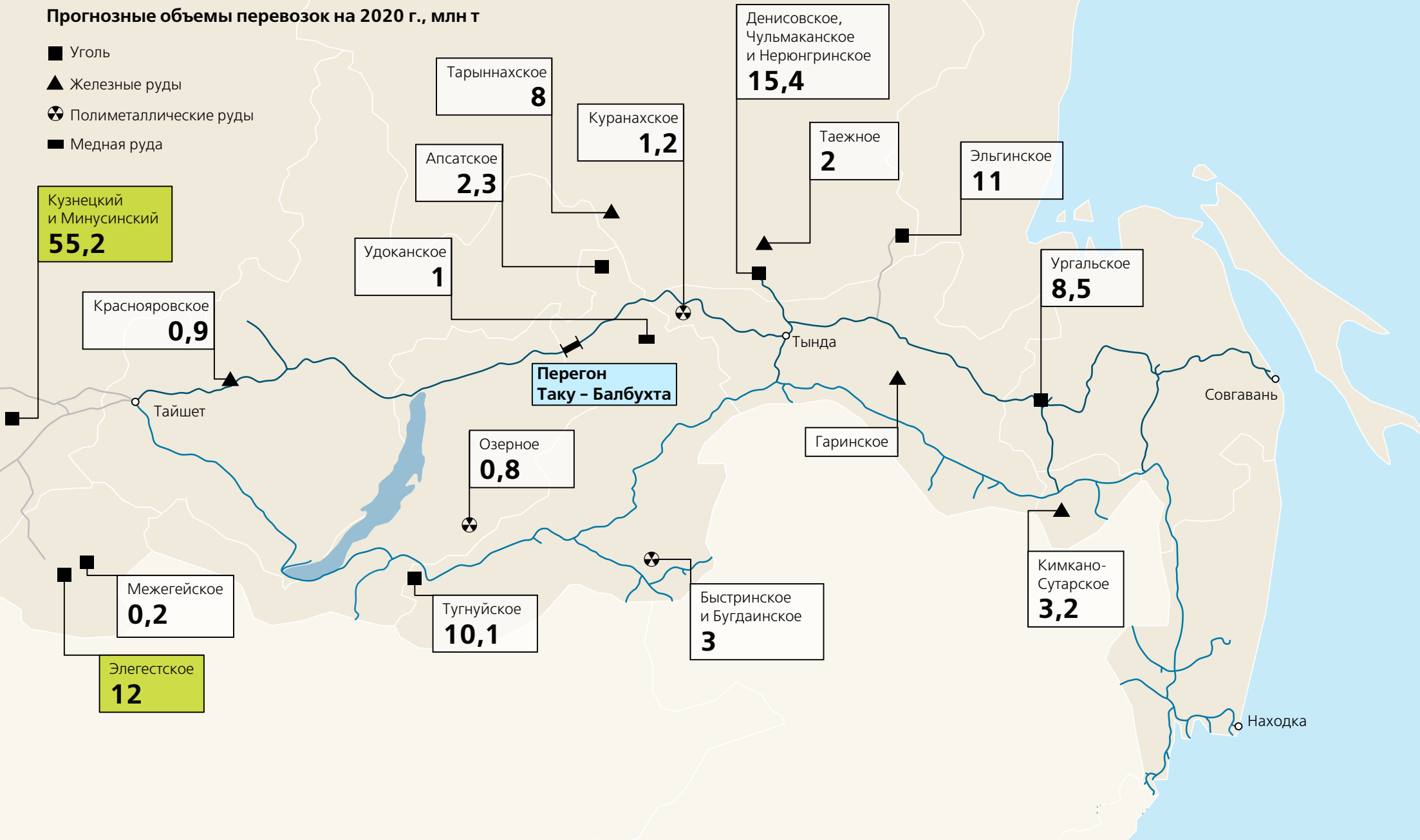
Рекомендуем

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



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 упирается 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 гарантированно 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

При сохранении «узких мест» на соседних участках строить вторые пути на Перегоне бессмысленно. Недостающую пару поездов гарантированно обеспечит двухпутная вставка, которая на **25%** дешевле

Потенциальный резерв экономии

600 млн руб.
23% бюджета

Пропускная способность отдельных участков Западного БАМа после реализации Программы

	Нижнеангарск – Холодный	Дзелинда – Кирон	Новый Уоян – Баканы	Янчуй – Чуро	Чуро – Кюхельбекерская	Ульги – Муякан	Таку - Балбухта	Кемен - Икабья	Сенаторский - Икабьякан
Наличная	30	27	27	30	30	28	122	30	28
Потребная	25	25	25	25	25	25	24	25	25

32 Целевой показатель, установленный Программой развития Восточного полигона

Вторые пути

Двухпутная вставка

Строительство двухпутной вставки не обеспечивает достижение установленной Программой пропускной способности, хотя и достаточно для целевого грузопотока

млн руб.	Стоимость вторых путей (гл. 2-7 ССР)	Экономия	Стоимость двухпутной вставки
Земляное полотно*	157	78	78
ВСП*	546	272	274
Объекты сигнализации, централизации и блокировки**	462	123	339
Железнодорожные мосты*	151	101	51
Прочие*	164	26	138
Итого	1 480	600	879

Сокращение затрат...

- ...в два раза (пропорционально длине вставки)
- ...на 27% (отказ от строительства и реконструкции отдельных мостов)
- ...на 67%
- ...на 16%



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

Deloitte.

Рекомендуем

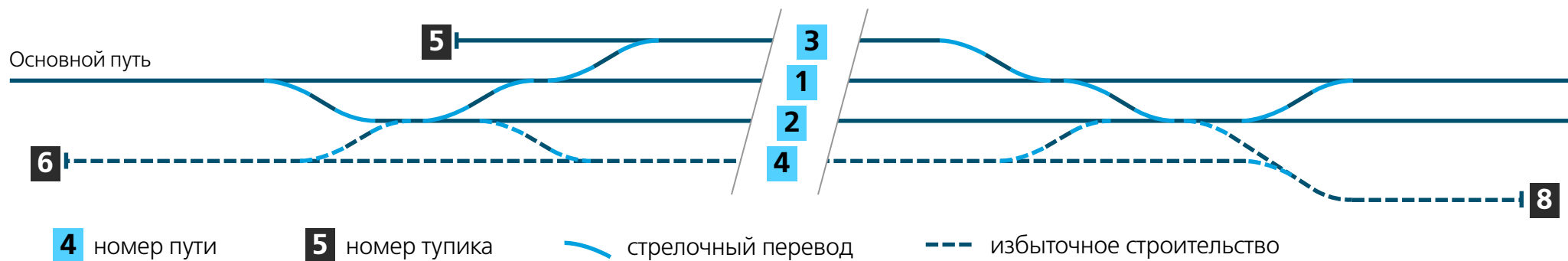
Рассмотреть возможность снижения целевых показателей Программы в части пропускной способности при сохранении утвержденного прироста грузопотока с переходом на строительство двухпутной вставки вместо вторых путей

Отказ от вторых путей исключает необходимость развития разъезда Таку, что позволит сэкономить еще **173 млн руб.**

Потенциальный резерв экономии

173 млн руб.
7% бюджета

Предлагаемая схема развития разъезда Таку



	Экономия, млн руб.
Пути на станциях	21
Объекты сигнализации, централизации и блокировки	80
Стрелочные переводы	65
Прочие	6
Итого	173

Отказ от строительства дополнительного четвертого приемо-отправочного пути и двух тупиков (6,8) позволит сэкономить 173 млн руб.



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

Deloitte.

Рекомендуем

Исключить из проекта развитие разъезда Таку со строительством дополнительных приемо-отправочных путей

Хотя титул Объекта включает только «строительство вторых путей», ~10% бюджета (~261 млн руб.) планируется потратить на ремонт и реконструкцию существующей инфраструктуры

Потенциальный резерв экономии

261 млн руб.
10% бюджета

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



- Гл. 1. Подготовка территории строительства
- Гл. 2-7. Основные объекты строительства
- Новое строительство
- Ремонт/реконструкция

- Подготовка территории
- Пути
- Объекты сигнализации, централизации и блокировки
- Мосты железобетонные
- Прочие

Затраты на ремонт и реконструкцию связаны, в первую очередь, с путями и объектами СЦБ – на их долю приходится ~80% расходов



Расходы на ремонт исключены из работ по Объекту

Deloitte.

Рекомендуем

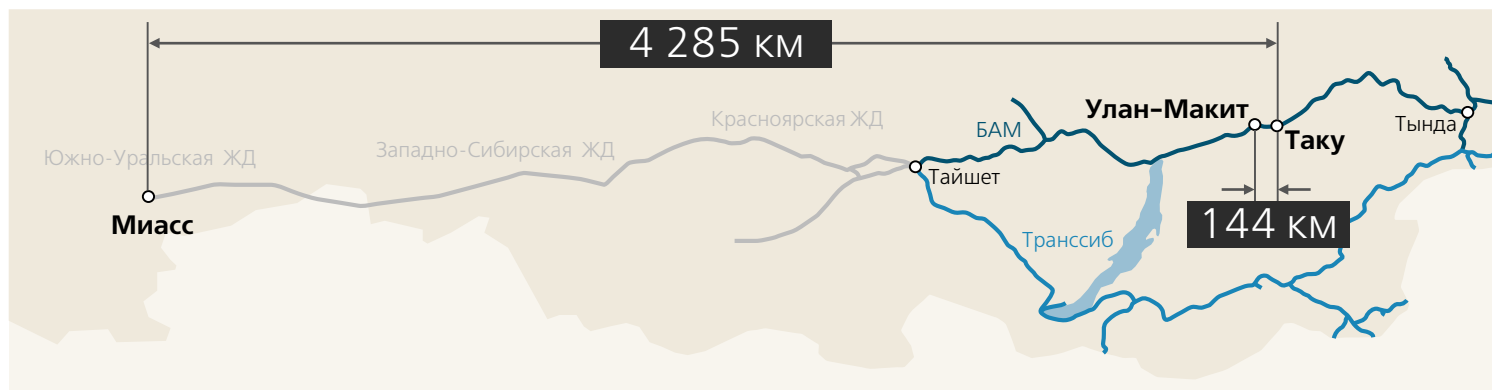
Выделить мероприятия по ремонту пути в отдельный проект, который можно реализовать параллельно со строительством второго пути

Оптимизация логистики поставок щебня с сокращением транспортного плеча на **4 тыс. км** позволит сэкономить более **80 млн руб.**

Потенциальный резерв экономии

82 млн руб.
3% бюджета

Сравнение маршрутов поставок щебня с карьера в Миассе и в Улан-Маките



Объект	Объем щебня, куб. м*	Тариф на транспортировку, руб./куб. м		Стоимость транспортировки, млн руб.		Резерв экономии, млн руб.
		Из Миасса	Из Улан-Макита	Из Миасса	Из Улан-Макита	
Второй путь	23 651,00			62,37	9,43	52,95
Разъезд Таку	13 145,00	2 637,29	398,64	34,67	5,24	29,43
Итого	36 796,00			97,04	14,67	82,37

*Объемы с учетом перехода на строительство двухпутной вставки и отказа от развития разъезда Таку

В сметную стоимость строительства устройства ВСП на перегоне Таку – Балбухта закладывается поставка щебня из карьера Хребетинский (ст. Миасс). Использование Улан-Макитского карьера позволит в **30 раз** снизить тарифное расстояние, что сократит транспортные расходы на **82 млн руб.**



Поставка щебня с ближайших к Перегону карьеров невозможна из-за их загрузки заказами со стороны РЖД

Deloitte.

Рекомендуем

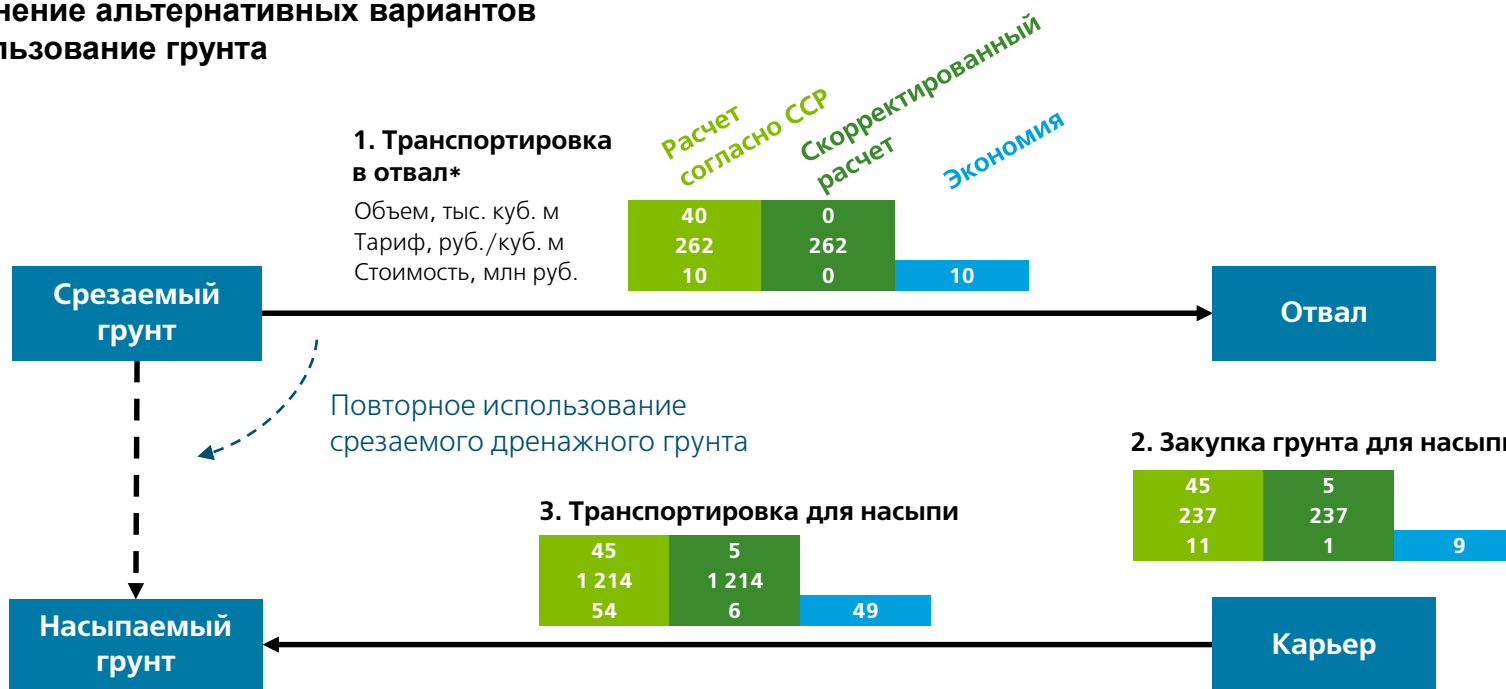
Пересмотреть логистику поставок щебня в пользу близлежащих карьеров

Повторное использование срезаемого дренажного грунта снизит бюджет стройки еще на **68 млн руб.**

Потенциальный резерв экономии

68 млн руб.
3% бюджета

Сравнение альтернативных вариантов использования грунта



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

- Исключения затрат на транспортировку в отвал – **10 млн руб.**
- Сокращения затрат на закупку грунта для насыпи – **9 млн руб.**
- Сокращение затрат на транспортировку грунта для насыпи – **49 млн руб.**



Повторное использование срезаемого грунта невозможно из-за его загрязнения органическими остатками (более 15%)

Deloitte.

Рекомендуем


Предусмотреть возможность повторного использования срезаемого грунта по его фактическому состоянию

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

Потенциальный резерв экономии

153 млн руб.
6% бюджета

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



	ССР	Экономия за счет отказа от строительства/развития:		Резерв экономии при сохранении системы ЭЦ
		Двухпутной вставки	Разъезда Таку	
	[1]	[2]	[3]	$([1]-[2]-[3])/2$
Затраты на сигнализацию, централизацию и блокировку	508,7	123,0	79,9	152,9

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. В контексте перехода на двухпутную вставку и отказа от развития разъезда Таку, такая замена является избыточной



Переход на систему ЭМПЦ определяется требованиями Задания на проектирование

Deloitte.

Рекомендуем

Рассчитать стоимость расширения системы ЭЦ вместо перехода на ЭМПЦ

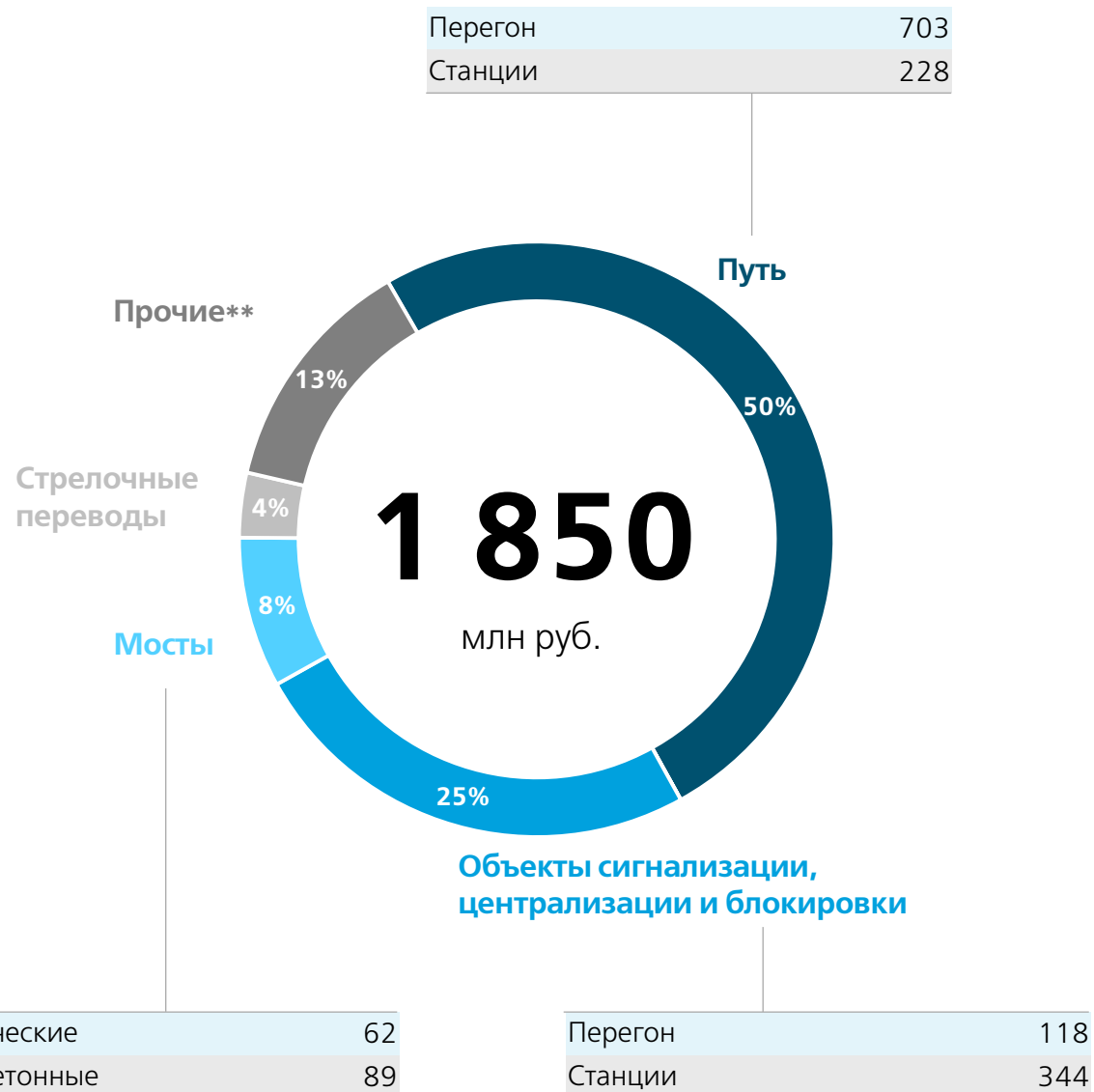
Путь и объекты СЦБ – традиционно наиболее дорогие компоненты ЖД: 50+% инвестиционного бюджета

Раздел	Сумма*, млн руб.
Гл. 1. Подготовка территории строительства	56
Гл. 2-7. Основные объекты строительства	1 850
Гл. 8. Временные здания и сооружения	68
Гл. 9. Прочие работы и затраты	318
Гл. 10. Прочие работы и затраты	50
Гл. 11. Подготовка кадров	0
Гл. 12. Проектно-изыскательские работы	171
Непредвиденные работы и затраты	65
Итого	2 579

* в ценах I кв. 2015 г.

**СЦБ, связь, ИССО на станциях

Результаты ТЦА проекта строительства второго пути на перегоне Таку – Балбухта



Расценки на материалы и работы – пересчет по рынку снижает их стоимость на **13%**

Потенциальный резерв экономии

101 млн руб.

4% 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	311	1 850			
	в т.ч. проверено по рынку				
Зарплата рабочих	6	43	184	-141	-328%
Машины и механизмы	23	153	127	26	17%
Материалы и оборудование	221	1 149	716	433	38%
Накладные расходы	7	45	149	-104	-231%
Сметная прибыль	4	25	59	-33	-132%
Итого	260	1 415	1 235	180	13%
Доля проверенных объектов		76%			

Корректировка стоимости строительства по рынку, млн руб.

Сметная стоимость 2–7 гл. в ценах I кв. 2015 г. 1 850

Технологическая корректировка 1 077

Скорректированная сметная стоимость 744

Резерв экономии 13%

Скорректированная рыночная стоимость **101**



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

Повторное использование дренажного грунта исключает затраты на его утилизацию. Цена вопроса – 89 млн руб.

Потенциальный резерв экономии

89 млн руб.

3% бюджета

Сравнение сметных тарифов на утилизацию грунта с рыночными, руб. (без НДС)/т*



*При расчете рыночных тарифов плотность грунта принята равной 1,2 т/куб. м

Отказ от строительства путей и развития разъезда Таку приведет как минимум к двукратному снижению потребности в утилизации щебня

Материал	Количество, тыс. т		Тариф, руб./т		Стоимость, млн руб.			Экономия, млн руб.
	Согласно ССР	Скорректированное	Согласно ССР	Превышение тарифа	Скорректированный	Согласно ССР	Скорректированный	
Грунт	95	0	594		50	56	0	56
Щебень	27	13	1 281	12	108	34	1	33
Итого	121	13				91	1	89

Исключение необходимости утилизации грунта (56 млн руб.) и пересмотр тарифов на утилизацию щебня (33 млн руб.) создает дополнительный резерв экономии



Затраты на утилизацию приняты согласно прайс-листам специализированной организации



Рекомендуем

Исключить из сметы дополнительные затраты на утилизацию грунта и актуализировать расценки на утилизацию щебня

Оптимизация графика СМР позволит избежать зимнего удорожания и сэкономить **50 млн руб.**

Потенциальный резерв экономии

50 млн руб.

2% бюджета

Календарный график строительства второго пути на перегоне



Дополнительные расходы на производство работ в зимнее время (в ценах 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 2017 г.)



Рекомендуем

Предусмотреть перенос основных работ по обустройству земляного полотна и ВСП на теплый период года

Привлечение специалистов из ближайших регионов сократит транспортные расходы в **4 раза**

Потенциальный резерв экономии

30 млн руб.

1% бюджета

Затраты на транспортировку работников от места проживания до вахты		По смете	По рынку	Комментарий
Сумма затрат	млн руб.	41,4	11,3	Резерв экономии – 30 млн руб.
Кол-во вахтовых циклов			8	
Среднее число рабочих на площадке, включая ИТР и обслуживающий персонал, в том числе	чел.		215	В соответствии с Планом организации строительства
Белгород	%	70%	0%	
Чита	%	30%	30%	
Иркутск	%	0%	70%	
Количество поездок (в один конец)	раз		3 440	
Стоимость проезда				
Иркутск - Вахтовый поселок	руб.		2 642	Поезд, купе. Данные РЖД
Чита - Иркутск	руб.		2 097	Поезд, купе. Данные РЖД
Итого средние затраты на проезд в один конец	руб.	12 034	3 271	



Выбранная схема определяется невозможностью найма квалифицированного персонала в ближайших к месту строительства регионах

Deloitte.

Рекомендуем

Скорректировать запроектированную схему привлечения вахтовых рабочих

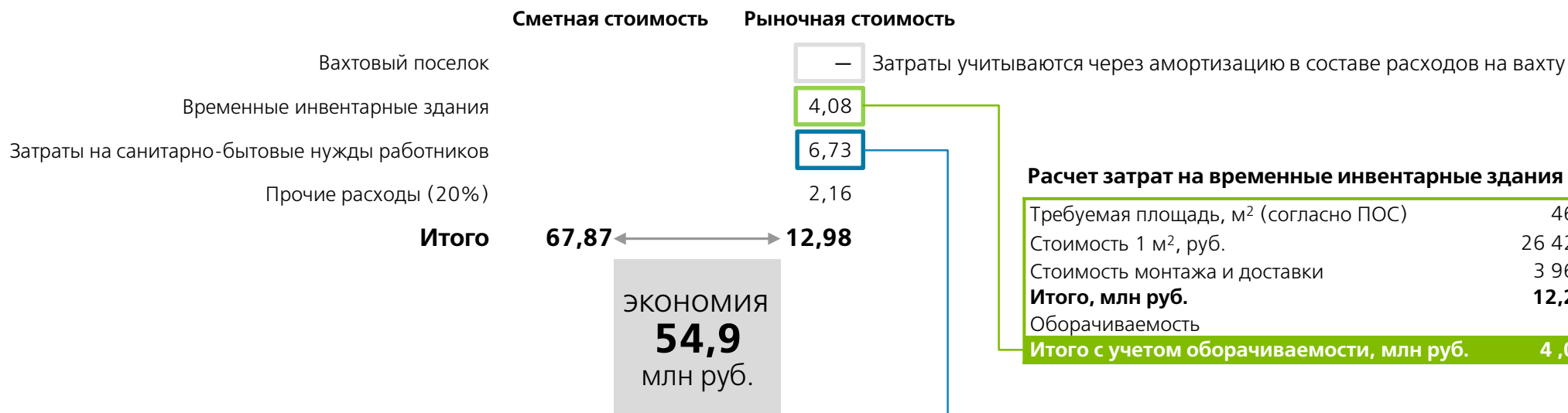
Фактическая стоимость предусмотренных проектом временных объектов в **5 раз** ниже нормативной

Потенциальный резерв экономии

55 млн руб.

2% 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	1 604
Расход воды для пожаротушения на период строительства	248	486
Вода на производственные нужды	4 734	486
Временное электроснабжение	1 175	470
Итого	8 408	3 927
Оборачиваемость	3	1
Итого с учетом оборачиваемости	2 803	3 927
Итого	6 730	



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 **более половины** бюджета

Раздел ССР, млн руб.	Стоимость	Резерв экономии	Стоимость с учетом экономии
Гл. 1. Подготовка территории строительства	56	0	56
Гл. 2-7. Объекты строительства	1 850	1 177	673
<i>Пути на перегоне</i>	703	491	211
<i>Пути на станциях</i>	228	84	143
<i>Мосты</i>	151	107	44
<i>Стрелочные переводы</i>	65	65	0
<i>Объекты сигнализации, централизации и блокировки</i>	462	349	112
<i>Прочие</i>	242	80	162
Гл. 8. Временные здания и сооружения	68	55	13
Гл. 9. Прочие работы и затраты	318	170	149
<i>Зимнее удорожание</i>	76	50	26
<i>Вахтовый метод работ</i>	63	30	32
<i>Прочее</i>	179	89	90
Гл. 10. Содержание дирекции и авторский надзор	50	31	19
Гл. 12. ПИР	171	0	171
Итого	2 514	1 432	1 081
Непредвиденные работы и затраты	65	43	22
Итого с непредвиденными	2 579	1 475	1 104

Действующие правила подготовки сметных расчетов фиксируют непредвиденные расходы на уровне 3%. Учет выявленной при ТЦА экономии требует сокращения резерва по этой статье на **65%** или **43 млн руб.**

Затраты на содержание дирекции и авторский надзор учитываются на уровне 1,28% от затрат по главам 1-9 в базовых ценах 2000 г. Эффективная доля затрат данного типа в текущих ценах составляет 2,2% (из-за различной индексации отдельных типов затрат). Учет выявленной при ТЦА экономии требует сокращения резерва по этой статье на **31 млн руб.**

Общий резерв экономии*

1,5 млрд руб.

* Резерв экономии рассчитан для сценария с корректировкой целевых показателей Программы и заменой вторых путей на двухпутную вставку

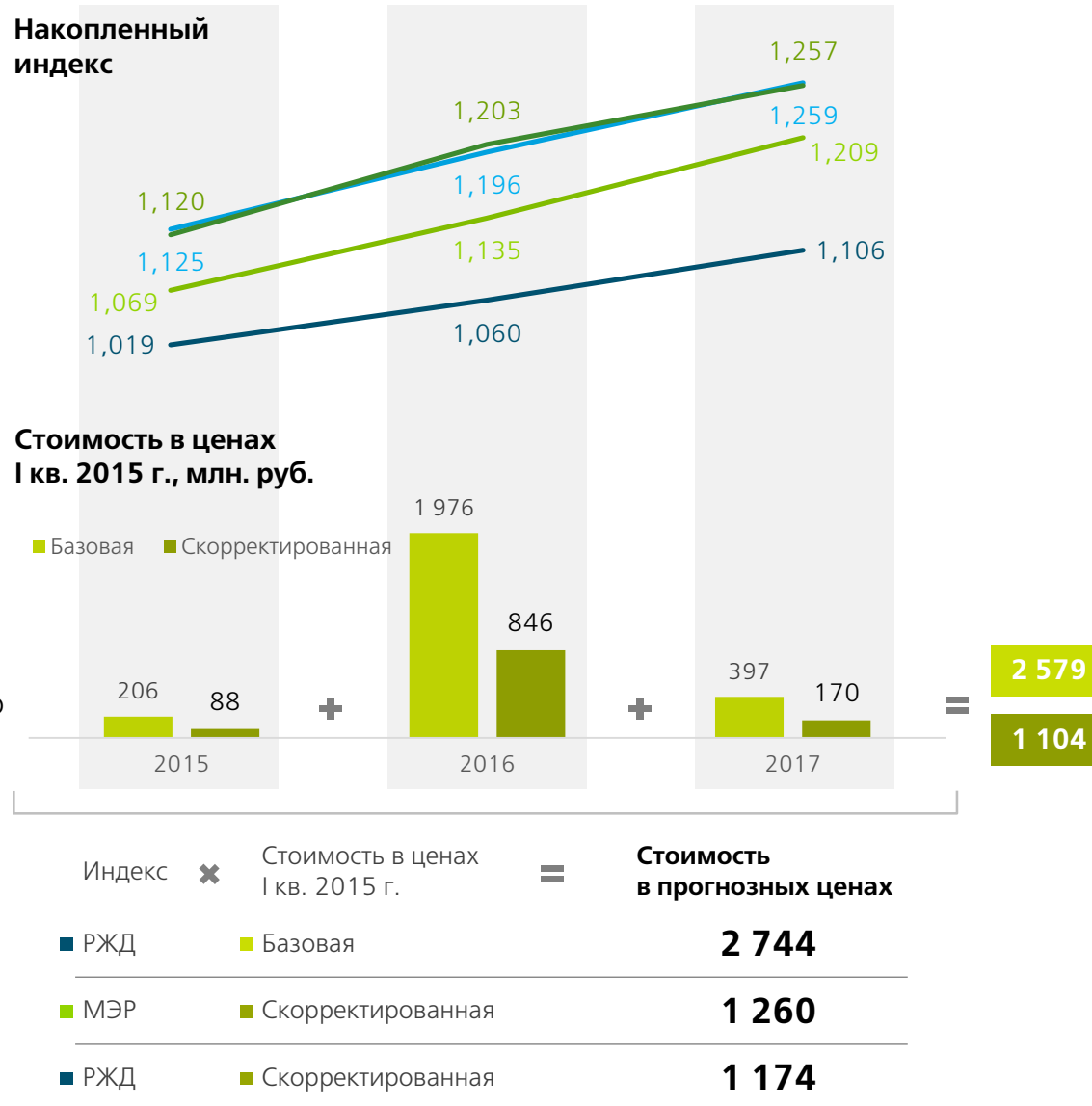
Переход к прогнозам МЭРа нивелирует **86 млн руб.** выявленного резерва

Дополнительные расходы

86 млн руб.

Организация	Индекс	Публикация	Дата
РЖД	Строительство	Письмо ЦУКС	21.11.2014
МЭР	Строительство	Сценарные условия	28.05.2015
EIU	Индекс цен производителей	Russia Country Forecast	Август 2015
Global Insight	Индекс цен производителей	Comparative World Overview	25.08.2015

Сметная стоимость строительства Объекта в прогнозных ценах (**2 744 млн руб.**) определялась через индексацию базовой стоимости на собственные коэффициенты РЖД, которые по факту оказались почти **в 2 раза 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 **1 260 млн руб.** (удорожание по сравнению с индексами РЖД на **86 млн руб.**: $(2\,579 - 1\,475) * 2\,744 / 2\,579 = 1\,174$).



Итоговый резерв экономии – **1,5 млрд руб.** или **54%** от сметы

млн руб.

	Сметная стоимость	Результаты ТЦА	Утверждено Паспортом Программы	ТЦА к смете	ТЦА к Паспорту
В ценах I кв. 2015 г.	2 579	1 104	–	1 475	–
В прогнозных ценах	2 744	1 260	3 095	1 484	1 835

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.