



Строительство второго пути  
на перегоне Икабья – Сенаторский  
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](http://www.deloitte.com)

## Корректировка сметы на строительство вторых путей на перегоне Икабья – Сенаторский по итогам ТЦА

	Всего, млн руб.	Корректировка (*)	
		млн руб.	%
<b>Бюджет строительства по ПСД (в ценах II кв. 2015 г.)</b>	<b>1 965</b>		
<b>Бюджет строительства по ПСД (в прогнозных ценах)</b>	<b>2 072</b>		
<b>Пересмотр затрат (в ценах II кв. 2015 г.)</b>			
● Завышенная целевая пропускная способность Перегона		634	32%
● Избыточное развитие станции Икабья		129	7%
● Избыточное строительство подъездных дорог к пунктам обогрева		115	6%
● Отказ от повторного использования срезанного грунта		23	1%
● Превышение сметной стоимости строительства объекта, рассчитанной с применением индексов Минрегиона РФ относительно индексов ОАО «РЖД»		37	2%
● Применение нормативных коэффициентов зимнего удорожания		91	5%
● Неподтверждаемая стоимость временных зданий и сооружений		72	4%
● Пересмотр стоимости по нормируемым статьям расходов		62	3%
<b>Итого</b>		<b>1 164</b>	<b>59%</b>
<b>Скорректированный бюджет (в ценах II кв. 2015 г.)</b>	<b>801</b>		
<b>Скорректированный бюджет (в прогнозных ценах – индексы РЖД)</b>	<b>844</b>		
Пересмотр инфляционных прогнозов (в прогнозных ценах)		40	4,8%
<b>Итого</b>		<b>40</b>	<b>4,8%</b>
<b>Скорректированный бюджет (в прогнозных ценах – индексы МЭР)</b>	<b>885</b>		
Доля от первоначального бюджета		43%	
<b>Итоговый резерв экономии (в прогнозных ценах)</b>	<b>1 187</b>		

(\*) Резерв экономии будет уточнен после получения полного комплекта скорректированной проектно-сметной документации

- Замечание будет учтено Проектировщиком
- Замечание будет учтено частично/принято к рассмотрению
- Получены комментарии Проектировщика

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



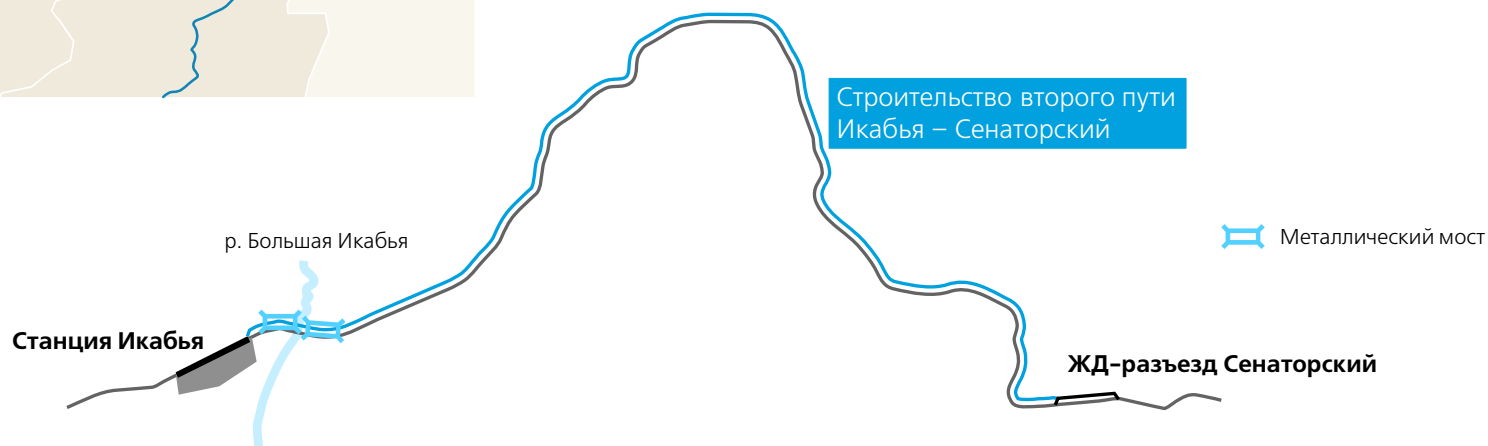
- 1 Мы изучили всю Программу развития Восточного полигона в увязке с перспективными грузопотоками. Основной акцент сделан на анализе соответствия целевых объемов перевозки (с учетом рисков недозагрузки Западного БАМа) и создаваемой пропускной способности
- 2 Критерием обоснованности технических решений 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 Икабья – Сенаторский – типовое мероприятие Программы развития Восточного полигона, направленной на вывоз дополнительных **67 млн тонн** грузов в направлении портов Дальнего Востока

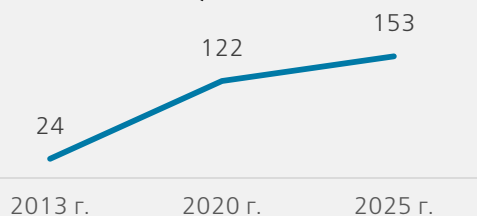
Перегон Икабья – Сенаторский на участке Таксимо – Хани Восточно-Сибирской железной дороги



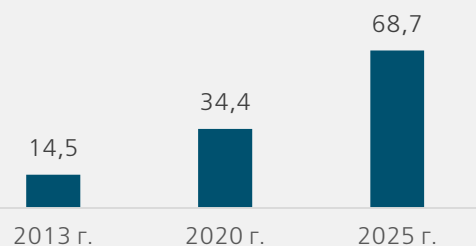
<b>Продолжительность строительства</b>	26 мес.
<b>Основные объекты строительства</b>	
Укладка пути, км	15,2
Укладка стрелочных переводов, ед.	4
Организация подъездных автодорог, км	3,3



**Наличная пропускная способность, п.п./сут.**



**Грузопоток, млн т**

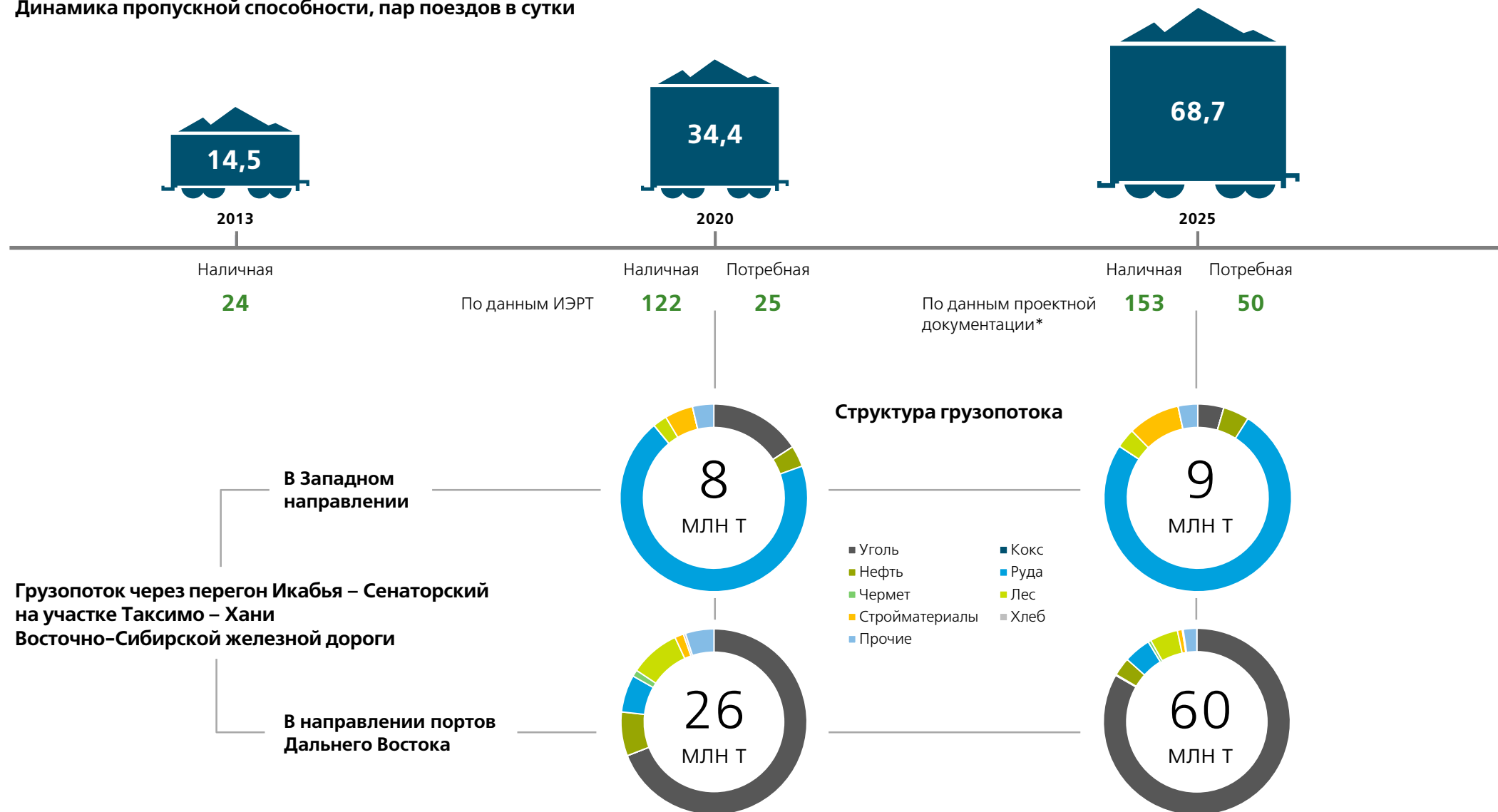


**Целевые показатели**

<b>Категория ЖД-линии</b>	Особогрузонапряженная
<b>Кол-во путей на перегоне</b>	2 главных пути
<b>Кол-во путей ст. Икабья</b>	2 главных пути 3 приемоотправочных пути
<b>Кол-во путей р-да Сенаторский</b>	2 главных пути 2 приемоотправочных пути
<b>Вид тяги</b>	Тепловозная
<b>Скорость движения поездов, км/ч (пассаж./груз.)</b>	60/60

# 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»



# Расширение пропускной способности участка обойдется более чем **в 2 млрд руб.**, **90%** из которых профинансирует ФНБ

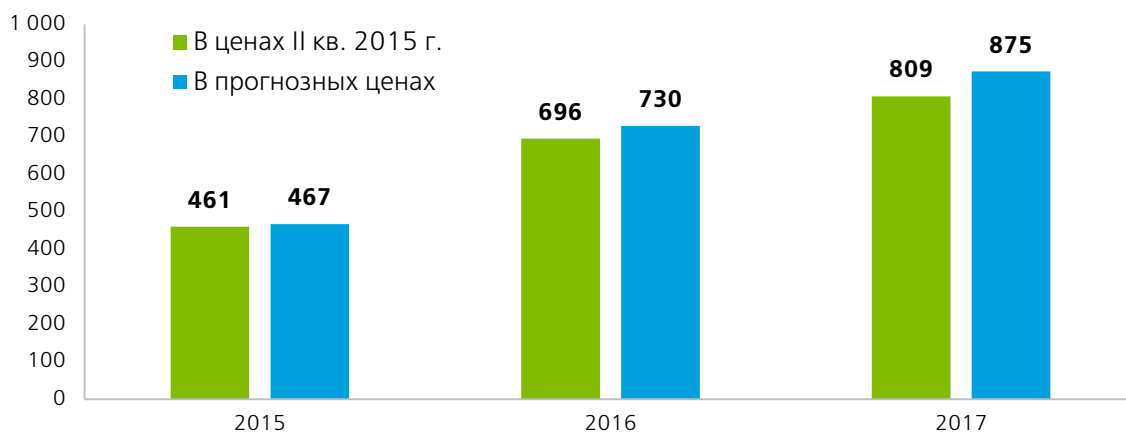
Структура финансирования Объекта, согласно Программе, млн руб.\*



**2 047\*\***

Стоимость строительства по Программе развития Восточного полигона

Стоимость строительства, согласно ПСД, млн руб.\*\*



Стоимость Объекта по ПСД составляет 2,07 млрд руб., что на 25 млн руб. превышает утвержденную в Программе стоимость

**1 965**  
млн руб.

Стоимость строительства согласно ПСД

**2 072**  
млн руб.

\*В прогнозных ценах  
\*\*Без НДС

~**2/3** бюджета пойдет на строительство вторых путей. Оставшуюся часть –  
 ~**323 млн руб.** – потратят на развитие станции Икабья и разъезда Сенаторский



станция Икабья  
 разъезд Сенаторский

**1 965** млн руб.

перегон Икабья – Сенаторский



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

## Прогнозные объемы перевозок на 2020 г., млн т

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

Кузнецкий и Минусинский  
**55,2**

Красноярское  
**0,9**

Удоканское  
**1**

Перегон  
Икабья – Сенаторский

Апсатское  
**2,3**

Тарыннахское  
**8**

Куранахское  
**1,2**

Денисовское,  
Чульмаканское  
и Нерюнгринское  
**15,4**

Таежное  
**2**

Эльгинское  
**11**

Ургальское  
**8,5**

Гаринское

Озерное  
**0,8**

Кимкано-  
Сутарское  
**3,2**

Межегейское  
**0,2**

Элегестское  
**12**

Тугнуйское  
**10,1**

Быстринское  
и Бугдаинское  
**3**

Совгавань

Находка

Тында





# 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
<b>Итого</b>	<b>233</b>

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 приемоотправочных 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 **55%** дешевле

Потенциальный резерв экономии

**634** млн руб.  
32% бюджета

Пропускная способность отдельных участков Западного БАМа после реализации Программы

	Нижнеангарск – Холодный	Дзелинда – Кирон	Новый Уоян – Баканы	Янчуй – Чуро	Чуро – Кюхельбекерская	Ульги – Муякан	Кемен – Икабья	Икабья – Сенаторский	Сенаторский – Икабьякан
Наличная	30	27	27	30	30	28	30	<b>122</b>	28
Потребная	25	25	25	25	25	25	25	<b>27</b>	25
								<b>25</b>	
								<b>28</b>	

Целевой показатель, установленный Программой развития Восточного полигона



млн руб.	Стоимость вторых путей	Экономия	Стоимость двухпутной вставки	Сокращение затрат...
Подготовка территории	217	125	92	
Земляное полотно	265	184	80	...на 70% (пропорционально длине вставки)
ВСП	252	176	76	
Объекты СЦБ	63	44	19	
Объекты электрификации	27	18	8	(отказ от строительства объектов за пределами двухпутной вставки)
Объекты связи	3	2	1	
Железобетонные мосты	20	12	8	...на 60%
ВЗиС	123	47	77	...на 38%
Прочие	159	27	132	...на 17%
<b>Итого</b>	<b>1 128</b>	<b>634</b>	<b>494</b>	

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



Только строительство сплошного второго пути на перегоне обеспечит достижение целевых показателей пропускной и провозной способностей согласно утвержденному Паспорту проекта



Рекомендуем

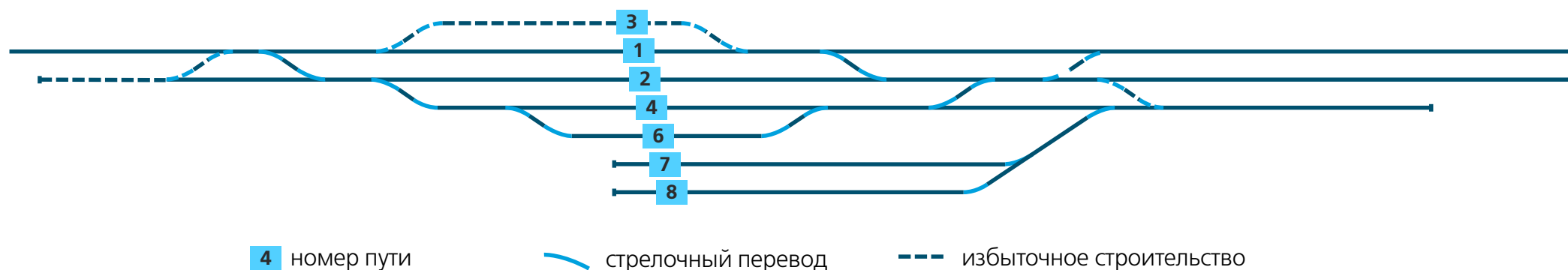
Рассмотреть возможность корректировки целевых показателей Программы с учетом актуализации прогнозных грузопотоков и соответствующим уточнением потребных мероприятий

# Строительство вторых путей позволит пропускать целевые объемы без развития станции Икабья, что экономит **129 млн руб.**

Потенциальный резерв экономии

**129** млн руб.  
7% бюджета

## Предлагаемая схема развития станции Икабья



	Экономия, млн руб.
Пути на станциях	32
Объекты связи	14
СЦБ	6
Подготовка территории	5
Прочее	72
<b>Итого</b>	<b>129</b>

Отказ от строительства пути на станции Икабья позволит сэкономить 129 млн руб.



Замечание принято частично. С учетом мнения аудитора принято решение по оптимизации объема работ по развитию станции в соответствии с перспективой технологии работы

**Deloitte.**

### Рекомендуем

Проанализировать целесообразность развития станции Икабья с учетом перспективной технологии работы и представить развернутое обоснование невозможности дальнейшей оптимизации набора работ по развитию разъезда

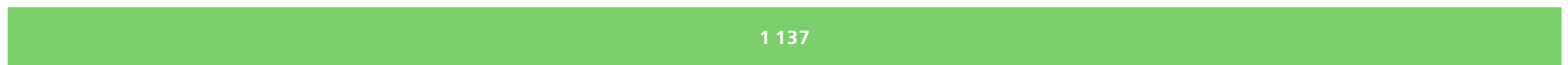
\*Прочее включает здания и сооружения для обслуживания пассажирских перевозок, объекты подсобного и обслуживающего назначения

Хотя титул Объекта включает только «строительство вторых путей», ~1% бюджета (**20 млн руб.**) планируется потратить на ремонт и реконструкцию существующей инфраструктуры

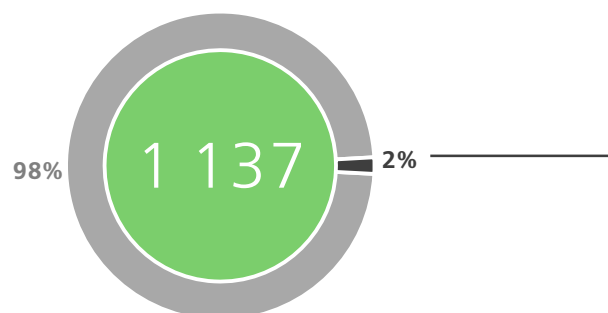
Потенциальный резерв экономии

**20** млн руб.  
1% бюджета

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



■ Гл. 2–7. Основные объекты строительства



- Новое строительство
- Ремонт/реконструкция

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



- Водопропускные трубы
- Прочие

Основной объект реконструкции и ремонта – водопропускные трубы – 30% затрат



Данные работы были включены в состав проектно-сметной документации в связи с обоснованной необходимостью приведения реконструируемых объектов железнодорожной инфраструктуры к соответствию требованиям действующих нормативных документов

**Deloitte.**

**Рекомендуем**

Представить справочную информацию о стоимости мероприятий по реконструкции

# Повторное использование срезаемого дренирующего грунта снизит бюджет стройки еще на **23 млн руб.**

Потенциальный резерв экономии

**23** млн руб.  
1% бюджета

## Сравнение альтернативных вариантов использования грунта



\*Расчет за вычетом объемов на развитие станции Икабья и за пределами двухпутной вставки

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 – **5 млн руб.**
- сокращения затрат на транспортировку грунта для насыпи – **8 млн руб.**



Замечание учтено. Исходя из фактического состояния грунта в проектной документации предусматривается частичное использование срезаемого грунта



### Рекомендуем

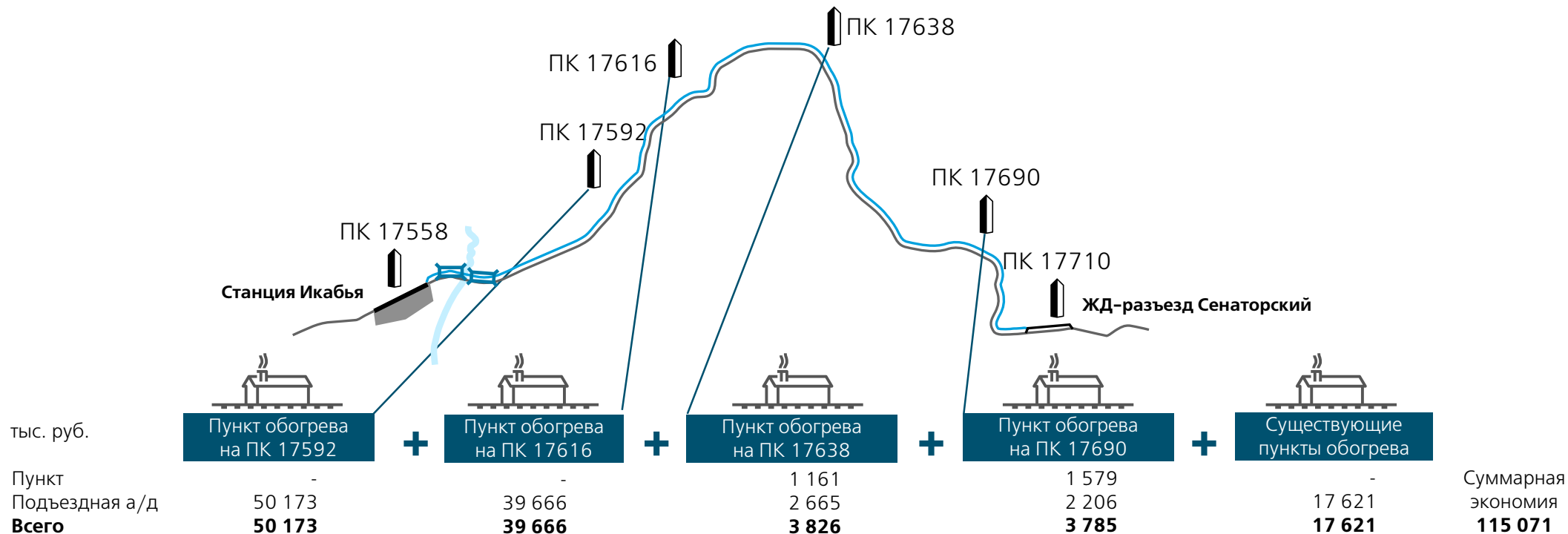
Предусмотреть возможность повторного использования срезаемого грунта с учетом его фактического состояния



Строительство двухпутной вставки сокращает потребность в пунктах обогрева (**2,7 млн руб.**). Отказ от строительства подъездных а/д увеличивает резерв на **112,3 млн руб.**

Потенциальный резерв экономии

**115** млн руб.  
6% бюджета



Строительство двухпутной вставки от станции Икабья исключает необходимость в обустройстве пунктов обогрева на ПК 17638 и ПК 17690

Строительство сверхдорогих подъездных автомобильных дорог нецелесообразно – доставка рабочих на перегон может осуществляться ЖД-транспортом



Замечание учтено. Количество пунктов обогрева принято в соответствии с СНЦ-01-95. Принято решение об исключении из набора работ устройство подъездных а/д к ПО и применению типовых ПО с оптимизированной стоимостью



**Рекомендуем**

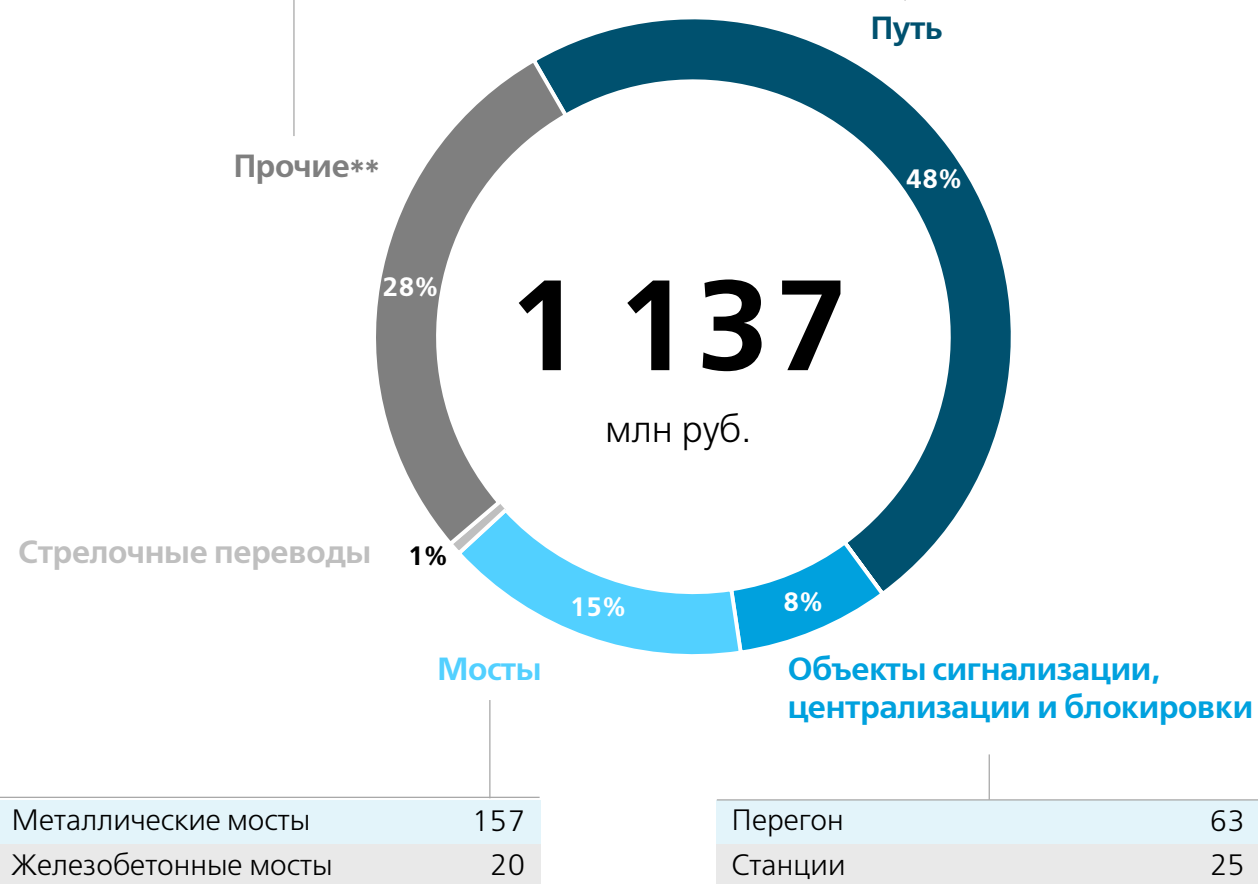
Отказаться от строительства дорогостоящих подъездных автодорог к пунктам обогрева. Оптимизировать стоимость стационарных пунктов обогрева

# Путь – традиционно наиболее дорогой компонент железной дороги: 28% инвестиционного бюджета

Раздел	Сумма*, млн руб.
Гл. 1. Подготовка территории строительства	217
Гл. 2–7. Основные объекты строительства	1 137
Гл. 8. Временные здания и сооружения	123
Гл. 9. Прочие работы и затраты	147
Гл. 10. Содержание дирекции и авторский надзор	42
Гл. 11. Подготовка кадров	0
Гл. 12. Проектно-изыскательские работы	238
Непредвиденные работы и затраты	62
<b>Итого</b>	<b>1 965</b>

Перегон	194
Станции	123

Перегон	517
Станции	32



\* в ценах II кв. 2015 г.

\*\*В том числе объекты электрификации и связи

# Расценки на материалы и работы – пересчет по рынку снижает их стоимость на **9%**

Потенциальный резерв экономии

**37** млн руб.

2% бюджета

## Расчет рыночной величины расходов по основным объектам строительства

	Сметная стоимость (гл. 2 – 7 ССР), млн руб.		Рыночная стоимость, млн руб.	Возможная экономия/(перерасход)	
	в ценах 2000 г.	в ценах II кв. 2015 г.		млн руб.	%
<b>Основные объекты строительства</b>	<b>180</b>	<b>1 137</b>			
<b>в том числе проверено по рынку</b>					
Зарплата рабочих	8	52	194	-143	-275%
Машины и механизмы	28	192	156	36	19%
Материалы и оборудование	86	498	218	280	56%
Накладные расходы	8	54	147	-93	-173%
Сметная прибыль	4	30	36	-6	-20%
<b>Итого</b>	<b>134</b>	<b>826</b>	<b>751</b>	<b>74</b>	<b>9%</b>
<b>Доля проверенных объектов</b>		<b>75%</b>			

### Корректировка стоимости строительства по рынку, млн руб.

Сметная стоимость гл. 2 – 7, в ценах II кв. 2015 г. 1 137

Технологическая корректировка 725

**Скорректированная сметная стоимость 411**

Резерв экономии **9%**

**Скорректированная рыночная стоимость 37**



Анализ разницы текущей стоимости между определенной с индексами Минстроя и индексами ОАО «РЖД» на сегодняшний день составляет не более 5% в связи с ростом цен на материалы и оборудование

**Deloitte.**

### Рекомендуем

При проведении тендеров и приемке выполненных подрядчиками работ учитывать отличия сметной стоимости строительства от рыночного уровня

# Оптимизация графика СМР позволит избежать зимнего удорожания и сэкономить свыше **90 млн руб.**

Потенциальный резерв экономии

**91** млн руб.

5% бюджета

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



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



Оценить предлагаемые аудиторами затраты невозможно. Методики такой оценки не существует

**Deloitte.**

**Рекомендуем**

Провести анализ фактических затрат подрядчика, связанных с выполнением отдельных работ в зимний период. Учитывать результаты анализа при определении стоимости строительства (максимальная стоимость объекта)

# Фактическая стоимость предусмотренных проектом временных объектов более чем **в 2 раза** ниже нормативной

Потенциальный резерв экономии

**72** млн руб.

4% бюджета

## Расчет стоимости временных зданий и сооружений, млн руб.

Сметная стоимость    Рыночная стоимость

Вахтовый поселок	—	Затраты учитываются через амортизацию в составе расходов на вахту
Временные инвентарные здания на строительной площадке	5,1	
Затраты на санитарно-бытовые нужды работников	6,9	
Временные подъездные дороги вдоль участка строительства	27,3	
Строительная площадка и съезды из плит 2П60-18-30	3,9	
Прочие расходы (20%)	7,9	
<b>Итого</b>	<b>123,1</b>	<b>51,0</b>

← ЭКОНОМИЯ **72,1** млн руб. →

## Расчет затрат на строительную площадку и съезды из плит

Устройство съездов из плит	120
Строительная площадка из плит	930
Площадь, кв. м	1 050
Затраты на строительство, руб./кв. м	3 730
<b>Итого, тыс. руб.</b>	<b>3 917</b>

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

	Стоимость оборудования	Стоимость ресурса
Потребность в сжатом воздухе	881	353
Вода на хозяйственно-питьевые нужды		2 836
Расход воды для пожаротушения на период строительства		1 685
Вода на производственные нужды		893
Временное электроснабжение	1 180	472
<b>Итого</b>	<b>2 061</b>	<b>6 238</b>
Оборачиваемость	3	1
<b>Итого, с учетом оборачиваемости</b>	<b>687</b>	<b>6 238</b>
<b>Итого</b>	<b>6 925</b>	

## Расчет затрат на временные инвентарные здания

Требуемая площадь, кв. м (согласно ПОС)	396
Стоимость 1 кв. м, руб.	26 442
Оборачиваемость	3
Стоимость зданий с учетом оборачиваемости, тыс. руб.	3 490
Стоимость монтажа и доставки 1 кв. м, руб.	3 966
Стоимость монтажа и доставки, тыс. руб.	1 571
<b>Общие затраты с учетом оборачиваемости, тыс. руб.</b>	<b>5 061</b>



Лимит средств на строительство временных зданий и сооружений определен согласно сборнику ГСН 81-05-01-2001. При расчетах за выполненные работы производится оплата фактически выполненным работ

**Deloitte.**

### Рекомендуем

Учитывать фактическую потребность во временных зданиях и сооружениях при определении стоимости строительства (максимальная стоимость объекта). Оплачивать подрядчикам только подтвержденные затраты

## Оптимизация технологических решений и жесткий контроль смет позволяют сэкономить почти **60%** бюджета

Раздел ССР, млн руб.	Стоимость	Резерв экономии / Дополнительные расходы	Стоимость с учетом экономии
<b>Гл. 1. Подготовка территории строительства</b>	<b>217</b>	<b>130</b>	<b>87</b>
<b>Гл. 2–7. Объекты строительства</b>	<b>1 137</b>	<b>762</b>	<b>374</b>
Пути на перегоне	517	396	121
Пути на станциях	32	32	0
Мосты	176	27	150
Стрелочные переводы	7	1	7
Объекты сигнализации, централизации и блокировки	88	53	35
Прочие	317	255	62
<b>Гл. 8. Временные здания и сооружения</b>	<b>123</b>	<b>119</b>	<b>5</b>
<b>Гл. 9. Прочие работы и затраты</b>	<b>147</b>	<b>91</b>	<b>56</b>
Зимнее удорожание	123	91	32
Прочее	24	0	24
<b>Гл. 10. Содержание дирекции и авторский надзор</b>	<b>42</b>	<b>28</b>	<b>13</b>
<b>Гл. 12. ПИР</b>	<b>238</b>	<b>0</b>	<b>238</b>
<b>Итого</b>	<b>1 903</b>	<b>1 130</b>	<b>773</b>
Непредвиденные работы и затраты	62	34	28
<b>Итого, с непредвиденными расходами</b>	<b>1 965</b>	<b>1 164</b>	<b>801</b>

Затраты на содержание дирекции и авторский надзор учитываются на уровне 1,59% от затрат по главам 1–9 в базовых ценах 2000 г. Эффективная доля затрат данного типа в текущих ценах составляет 2,56% (из-за различной индексации отдельных типов затрат). Учет выявленной при ТЦА экономии требует сокращения резерва по этой статье **на 28 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 **55%**, или **34 млн руб.**



# Переход к прогнозам МЭР нивелирует 40 млн руб. выявленного резерва

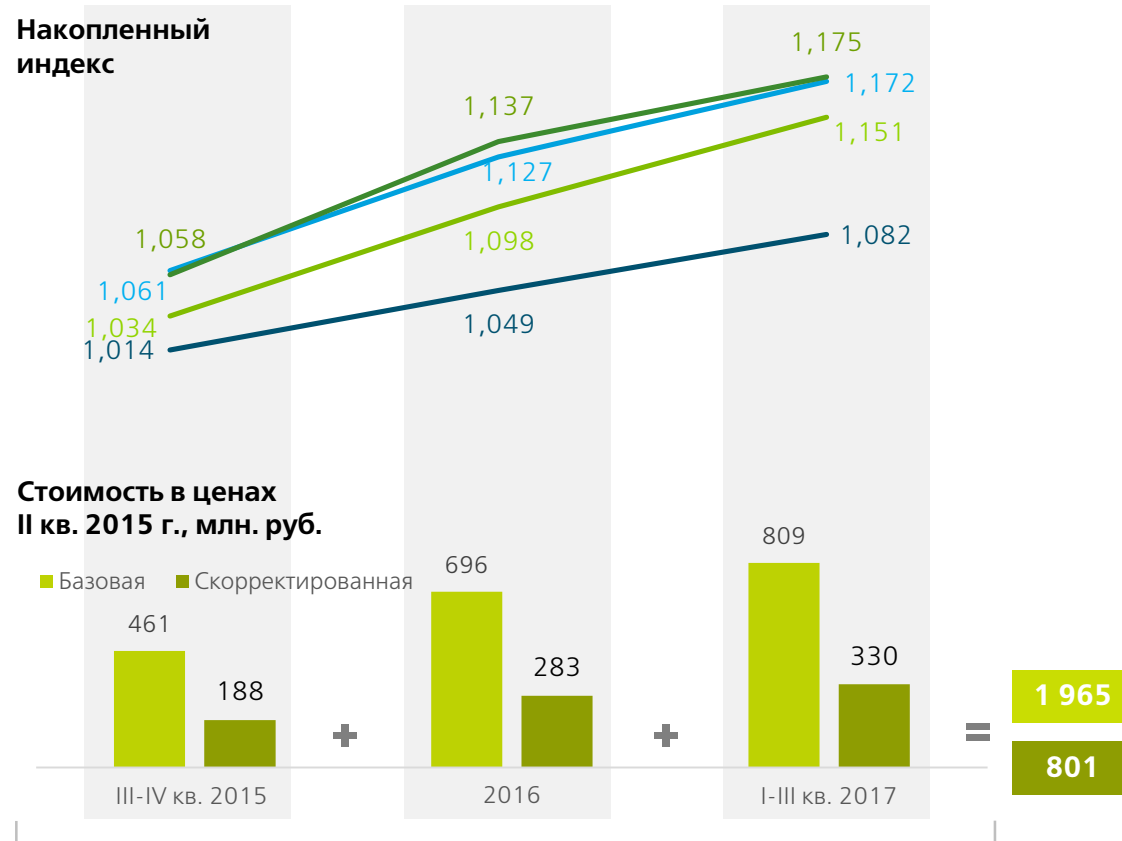
Дополнительные расходы

**40** млн руб.

Организация	Индекс	Публикация	Дата
РЖД	Строительство	ЦУЭП	26.06.2015
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 (**2 072 млн руб.**) определялась путем индексации базовой стоимости на собственные коэффициенты РЖД, которые фактически оказались **в 2 раза ниже** самых консервативных прогнозов МЭР (прогнозы независимых агентств дают еще больший разброс). По сути, это означает, что, ожидая некоторого завышения нормативной сметы, РЖД снизила итоговую стоимость строительства посредством собственных индексов и довело ее до рыночного уровня. Любая попытка применить индексы РЖД к рыночной стоимости строительства, определенной по итогам ТЦА, окажется некорректной. В такой ситуации единственно корректным подходом является использование прогнозов МЭР (пусть даже минимальных из имеющихся).

Их применение к оптимизированной базовой стоимости дает результат в **885 млн руб.** (удорожание, по сравнению с индексами РЖД, на **40 млн руб.**:  $(1\ 965 - 1\ 164) \times 2\ 072 / 1\ 965 = 844$ ).



Индекс	Стоимость в ценах II кв. 2015 г.	Стоимость в прогнозных ценах
■ РЖД	■ Базовая	<b>2 072</b>
■ МЭР	■ Скорректированная	<b>885</b>
■ РЖД	■ Скорректированная	<b>844</b>

## Итоговый резерв экономии – **1 187 млн руб.**, или **57%** от сметы

млн руб.

	Сметная стоимость	Результаты ТЦА	Утверждено Паспортом Программы	ТЦА к смете	ТЦА к Паспорту
<b>В ценах I кв. 2015 г.</b>	1 965	801	–	1 164	–
<b>В прогнозных ценах</b>	2 072	855	2 047	1 187	1 162

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](http://www.deloitte.com/about). Подробная информация о юридической структуре компании «Делойт» в СНГ представлена на сайте [www.deloitte.com/ru/about](http://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.**