

Заключение

**по результатам проведения технологического
и ценового аудита проектной документации
по объекту «Строительство второго пути на
участке Ровное (искл.) - Порошинская (искл.)»**

г. Москва, 2016 г.

Краткое описание Проекта

Проекта «Строительство второго пути на участке Ровное (искл.) - Порошинская (искл.)» является составной частью инвестиционного проекта «Комплексная реконструкция участка Котельниково - Тихорецкая - Корсновок - Тимашевская - Крымская с обходом Краснодарского узла Северо-Кавказской железной дороги», целью которого является обеспечение доставки грузов в порты Азово-Черноморского транспортного узла

Перегон Ровное (искл.) - Порошинская (искл.) входит в состав участка Сальск - Тихорецкая Ростовского отделения Северо-Кавказской железной дороги и находится на 497 - 515 км железнодорожной линии Волгоград – Новороссийск

Основное назначение линии соответствует цели Комплексного инвестиционного проекта - обеспечению перевозок грузов из центральных и восточных районов России в порты Азово-Черноморского побережья

Строительство второго пути на данном перегоне предусматривается для увеличения пропускной способности и освоения объемов перевозок, возрастающих грузопотоков в адрес портов Новороссийск и Грушевая, порты Таманского полуострова и Азовского моря в обход Краснодарского узла в период с 2011 по 2020 г.

Схема расположения участка в сети железных дорог



Основные выводы по Проекту

- 1. Проект «Строительство второго пути на участке Ровное (искл.) - Порошинская (искл.)» направлен на достижение установленных целей проекта, в том числе увеличение пропускной способности и освоения объемов перевозок, возрастающих грузопотоков в адрес портов Новороссийск и Грушевая, порты Таманского полуострова и Азовского моря в обход Краснодарского узла в период с 2011 по 2020 г.**
- 2. Аудитор подтверждает в целом правильность выбранных в Проекте основных технических и конструктивных решений. Принятые при проектировании объекта решения соответствуют требованиям законодательства Российской Федерации и иным нормативно-правовым и нормативно-техническим документам, в целом соответствуют современному уровню развития отечественной техники и технологии**
- 3. Сметная стоимость строительства объекта в целом соответствует действующим нормативам сметного ценообразования в строительстве с учетом замечаний и рекомендаций, изложенных в настоящем Заключении. Ориентировочная величина потенциальной экономии составляет 317 млн. руб. (без НДС)**
- 4. С учетом вышесказанного, Аудитор считает целесообразным реализацию проекта «Строительство второго пути на участке Ровное (искл.) - Порошинская (искл.)» с учетом рекомендаций и замечаний, изложенных в настоящем Заключении**

Основные результаты, замечания и рекомендации по проекту

1. Проект в целом соответствует современным нормам и технологиям строительства железных дорог в Российской Федерации

Аудитор отмечает, что хотя примененные проектные решения и технологии строительства отвечают уровню транспортного строительства в Российской Федерации, для аналогичных проектов в будущем имеются резервы повышения эффективности путем использования современных передовых технологий и опыта ведущих мировых производителей

В то же время, Аудитор отмечает, что в Правление ОАО "Российские железные дороги" на заседании 31 марта 2016 г. одобрило "Комплексную программу инновационного развития холдинга на 2016 – 2020 годы". Документ был разработан в соответствии с поручением Правительства РФ в развитие ранее действовавшей программы инновационного развития ОАО "РЖД" до 2015 года

Программа предусматривает реализацию основных направлений инновационного развития, определенных Стратегией, и содержит комплекс мероприятий, направленных на разработку и внедрение новых технологий, инновационных продуктов и услуг, соответствующих мировому уровню, а также стимулирующих инновационное развитие ключевых отраслей промышленности Российской Федерации

ОАО «РЖД» является одной из немногих российских компаний, которая по объемам вложений в НИОКР стоит в одном ряду с ведущими мировыми корпорациями в своей отрасли

Основные результаты, замечания и рекомендации по проекту

2. В разработанной сметной документации сметная стоимость определена с использованием отраслевой сметно-нормативной базы ОСНБЖ-2001 с пересчетом в текущий уровень цен согласно индексам Минстроя России

При пересчете согласно индексам Минстроя в сравнении расчетом согласно индексам ОАО "РЖД" происходит завышение сметной стоимости строительства в размере 5-10%

Аудитор полагает, что фактическая предельная стоимость строительства не должна превышать стоимость, полученную с учетом расчета по индексам ОАО "РЖД«

Аудитор рекомендует учесть эту разницу при заключении контрактов и разработке рабочей документации

3. Аудитор отмечает разночтения в сводном сметном расчете стоимости строительства (на титуле – 1 кв. 2016 г., в итоговой строке – 2 кв. 2016 г.)

4. В файле тома 5535-ТКР1.1 приведен том с другого объекта (5533-ТКР1 Развильная – Песчанокопская)

5. Проектная документация разработана на основании СТН Ц 01-95 и СНиП 32-01-95 (80/Р-2011-ПЗ). Данные документы являются недействующими (отменены 14.12.2015 г.), заменены на СП 119.13330.2012

Основные результаты, замечания и рекомендации по проекту

6. Том 5535-ПЗ имеет отдельные отступления от требований Постановления Правительства РФ № 87 «О составе разделов проектной документации и требованиям к их содержанию». В том числе, в ПЗ не приведены

- Описание принципиальных проектных решений по организации строительства (п. 34 з)
- Техничко-экономические характеристики проектируемого линейного объекта (категория, протяженность, проектная мощность, пропускная способность, грузонапряженность, интенсивность движения и др) (п. 34 е). Таблица приведенная в разделе 5 «Техничко-экономические показатели объекта» больше напоминает сводную ведомость объемов работ и не отражает данных об объекте в соответствии с 87 постановлением
- Сведения о земельных участках, изымаемых во временное и постоянное пользование
- В разделе 6 отсутствует подпись главного инженера

7. В томе 5535-ПЗ стр. 9 указано, что расстояние от оси второго пути до бровки земляного полотна – 3,3 м, что соответствует земляному полотну для особогрузонапряженной линии из дренирующих грунтов в соответствии с СТН Ц 01-95. Абзацем выше на той же странице приводится информация, что земляное полотно отсыпается дренирующим грунтом. Однако на чертежах в томе 5535-ТКР1.2 указывается, что насыпь отсыпается из местного (недренирующего) грунта. Так же в соответствии с действующим СП 119.13330.2012 ширина земляного полотна особогрузонапряженной линии должна составлять 12,0 м (3,95 м от оси пути до бровки земляного полотна)

Основные результаты, замечания и рекомендации по проекту

8. На стр. 9 тома 5535- ПЗ приведены данные о принятом заложении откоса – 1:1,75. Данное заложение принято исходя из угла естественного откоса песчано-гравийной смеси. Данное решение представляется неверным, т.к. угол естественного откоса определяется для грунта в рыхлом состоянии. Решение о заложении откосов насыпи следует принять на основании п. 5.6 СП 119.13330.2012 и проверить устойчивость откосов расчетом

9. Коэффициент уплотнения грунтов в проекте принят на основании недействующего СТН Ц 01-95 и не соответствуют требованиям СП 119.13330.2012 и СП 238.1326000.2015 Приложение А – $K=0,98$ для верхней части насыпи, $0,95$ – для нижней части насыпи

10. Аудитор отмечает, что в Проектной документации отсутствуют данные или сведения о проведении расчетов возможных альтернативных вариантов, обосновывающих выбор принятых конкретных технических и организационных решений и оборудования, на уровне работ, определяемых объектными и локальными сметами

В соответствии с п. 3.10 «Правил и технических норм проектирования станций и узлов на железных дорогах колеи 1520 мм» (ЦД-858): «Для получения наиболее целесообразных решений, в Проекте, как правило, следует разрабатывать несколько конкурентоспособных вариантов строительства или переустройства как станции или узла в целом, так и отдельных элементов»

Аудитор рекомендует рассмотреть возможность соответствующей оптимизации Проектной документации либо привести дополнительные обоснования применяемых решений

Кроме того, для достижения возможной экономии по проекту Аудитор рекомендует провести оптимизацию проекта с применением резервов экономии, заключающихся в применении наиболее оптимальных расценок и устранении отдельных неточностей.

В том числе, примеры возможностей получения эффекта при этом приведены ниже и в таблице «Ориентировочный размер резерва экономии по объекту» данного Заключения

Основные результаты, замечания и рекомендации по проекту

11. В представленной проектной документации в томе 5535-ПЗ стр. 9 приведены сведения о принятом минимальном междупутье между осями первого и второго пути – 5,3 м. Данное решение требует обоснования со ссылками на нормативную документацию, т.к. это приводит к существенному увеличению объемов работ по устройству земляного полотна, верхнего строения пути и искусственных сооружений. Так, например, в томе 5533-ТКР1 участка Развильная – Песчанокотская приводятся сведения о минимальном междупутье 4,8 м, где так же проводятся работы без закрытия движения

12. В томе 5535-ПЗ стр. 10 указано, что толщина балласта щебеночного под шпалой принята 0,4 м. На стр. 9 того же тома, приводится конструкция защитного слоя в которой учитывается подбалластная подушка толщиной 0,2 м. Таким образом принятая в проекте принятая толщина балластного слоя на подушке из песка – 40/20, что не соответствует СП 119.13330.2012 табл. 6.1 – 45/20. В случае если насыпь отсыпается из дренирующего грунта, то в соответствии с табл 6.1 СП 119.13330.2012 толщину балласта под шпалой допускается принимать 35 см

13. Отсутствует достаточное обоснование принятого объема выемки в проекте 181074 м³. Выемки на участки проектирования носят локальный характер. Требуется проверка объема земляных работ по выемке грунта. Так же объем срезки существующего земляного полотна (нарезка уступов) рекомендуется привести отдельно

14. На стр. 13 тома 5535-ИЛО.ПЗУ приводятся сведения о устраиваемом настиле на ж.д. переезда из резинокордовых плит шириной 6,56 м производства ЗАО «Курскрезинотехника». В проекте не приводятся сведения о ширине проезжей части и категории пересекаемой дороги, в связи с чем принятая ширина настила переезда 6,56 м представляется завышенной. Так же в проектной документации не следует давать привязку материалов к конкретному производителю. На переезде устраивается пост дежурного. В соответствии с п. 16 Условий эксплуатации ж.д. переездов не допускается открытие вновь переездов обслуживаемых дежурным на железнодорожных путях общего пользования. Требуется привести согласование устройства переезда с дежурным с железной дорогой. Так же в проекте не приводятся данные о категории переезда и интенсивности движения

Основные результаты, замечания и рекомендации по проекту

15. Для сокращения затрат на строительство следует рассмотреть замену железобетонных труб на ПК 5063+75,12 и ПК 5135+35,80 на МГТ

16. Проектом предусматривается устройство малых мостов на ПК 5096+79,20, ПК 5083+51,10, ПК 5073+93,55, ПК 5129+55,70, ПК . Приведенные расходы на данных мостах очень малы (до 2,95 м3/с стр. 72 тома 5535-ТКР2.ТЧ), сведения о наличии опасных процессов и явлениях (карчеходов, наледей и др.) отсутствуют. В соответствии с изложенным выше, для сокращения затрат, в проекте следует рассмотреть возможность демонтажа существующих мостов и устройства водопропускных труб под существующий и проектируемый пути

17. Аудитор отмечает отсутствие достаточного обоснования принятой транспортной схемы доставки основных строительных материалов и изделий. В том числе

- В ПОС Приложение Д представлена транспортная схема доставки материалов ВСП, ПГС, и щебня. Согласно представленной схеме доставка дренирующего грунта для отсыпки насыпи предусматривается из карьера на ст. Миллерово, дальность возки 610 км. Следует рассмотреть доставку дренирующего грунта из карьеров, расположенных ближе к объекту
- В ПОС предусматривается доставка щебня из карьеров с дальностью возки 1114 км и 721 км, так же следует рассмотреть карьеры находящиеся ближе к проектируемому объекту

Основные результаты, замечания и рекомендации по проекту

18. Учитывая, что объектом строительства является строительство второго пути, Аудитор отмечает отсутствие достаточного обоснования включения в сметную документацию затрат на работы по разминированию территории строительства в районах бывших боевых действий

19. Аудитор отмечает отсутствие достаточного обоснования включения в Сводный сметный расчет отдельным пунктом «Дополнительных затрат на работу при предоставлении ночных "окон"», принятых по расчету. Затраты на работу вследствие использования окон рекомендуется учитывать соответствующими коэффициентами, принимаемыми в соответствии с требованиями сметно-нормативной базы в составе расценок

20. В составе документации, представленной Аудитору, отсутствуют документы, подтверждающие величину ряда затрат и обосновывающие включение данных затрат в состав сводного сметного расчета. В том числе

- Служебная записка ДКРС-Юг ОАО "РЖД" (Затраты на сбор и разработку исходно-разрешительной, градостроительной документации (документация по планировке территории) и землеустроительной (межевание, кадастровый учет и т.п.) документации)
- Служебная записка ДКРС-Юг ОАО "РЖД" (Арендная плата за земельные участки по договорам аренды на период строительства)
- Служебная записка ДКРС-Юг ОАО "РЖД" (Затраты рыночной стоимости аренды для заключения договоров аренды);
- Расчет (Затраты на разминирование)
- ДКРС-Юг ОАО "РЖД" (Затраты на получение технических условий и согласований проектных решений);
- Смета 1.1 (Создание ГРО)
- Смета 1 (Затраты на восстановление и разбивку трассы)
- Кроме того, аналогичные затраты отсутствуют в сводных сметных расчетах близкорасположенных участков, например по проекту «Строительство второго пути на участке Забытый-Поливянский»

Основные результаты, замечания и рекомендации по проекту

21. В соответствии с п. 3.3.1. Порядка определения стоимости строительства объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и других объектов ОАО «РЖД» с применением отраслевой сметно-нормативной базы ОСНБЖ-2001:

«Отраслевыми сметными ценами на материалы, изделия и конструкции (ОССЦЖ-2001) учтены транспортные расходы, включая стоимость погрузочно-разгрузочных работ, в том числе

- По материалам, имеющим значимый удельный вес при выполнении специализированных видов и комплексов работ, кроме материалов верхнего строения пути железных дорог колеи 1520 мм, – затраты по доставке от заводов-изготовителей железнодорожным транспортом до станции назначения и от станции назначения до приобъектного склада (места производства работ) автомобильным транспортом на расстояние до 30 км
- По материалам верхнего строения пути железных дорог колеи 1520 мм – затраты по доставке железнодорожным транспортом до звеноборочной базы (рельсосварочного предприятия) или ближайшей от стройки железнодорожной станции»
- Учитывая вышесказанное, учтенные в сметной документации затраты на доставку принимаемых по ОССЦЖ материалов представляются завышенными
- В том числе, например, Локальный сметный расчет № 00-02-4-01-02 «на устройство верхнего строения пути, участок Ровное (искл.) - Порошинская (искл.)» учитывает Транспортные расходы при перевозке звеньев РШР до 50 км (железобетонные шпалы) и Транспортные расходы при перевозке звеньев РШР до 135 км (железобетонные шпалы).
- Представляется, что для доставки материалов ВСП можно использовать более близкорасположенную станцию, чем находящуюся в 50 и 135 км соответственно (например, саму станцию Ровное)
- Аналогичное замечание касается и прочих материалов, в том числе грунта, стрелочных переводов и пр.

Основные результаты, замечания и рекомендации по проекту

22. Аудитор рекомендует рассмотреть возможность оптимизации затрат с применением более производительной техники, в том числе, например, бульдозеров и экскаваторов. Так, например
- В Локальном сметном расчете № 01-02-2-01-02 «Устройство земляного полотна (дренирующий грунт), участок Ровное (искл.) - Порошинская (искл.)», в т.ч. для позиций 5 сметы (объем работ более 158 тыс. м³ грунта) рекомендуется предусмотреть экскаватор с большим объемом ковша, что позволит сократить соответствующие затраты на 15-30%.
 - В Локальном сметном расчете №01-02-2-01-01 на устройство земляного полотна (обыкновенный грунт), в т.ч. для позиций 1, 2, 11, 12, 13,14, 37, 38, 48 сметы (объем перерабатываемого грунта более 112 тыс. м³ грунта) рекомендуется предусмотреть бульдозеры и экскаваторы большей мощности (с большим, чем 0,5 м³ объемом ковша), что также позволит сократить соответствующие затраты на 15-30%
 - Аналогичное замечание применимо ко всей маломощной технике, применяемой в сметной документации для разработок большого объема грунта

23. Контактная сеть, Локальные сметы объекта 01-02-06. строительно-монтажные работы выполняются "с пути" по устройству опор. Аудитор рекомендует предусмотреть варианты работ "с поля" на отдельных участках, так как применяемые расценки на данные виды работ значительно ниже.

Основные результаты, замечания и рекомендации по проекту

24. При строительстве Здания поста дежурного по поезду на ПК 5063 запроектированы избыточные и затратные технологии при устройстве наружных ограждающих конструкций (стен), а именно по кирпичной кладке утеплитель с вентилируемым фасадом (металлосайдинг).

Аудитор рекомендует применять ячеистый бетон (пеноблоки) со стороны помещения вместо вентилируемого фасада с утеплителем, что значительно удешевляет данный вид работ и не ухудшает требования к качеству связанное с теплозвукоизоляцией.

23. По оценке Аудитора, ориентировочный размер резерва экономии по объекту по результатам анализа представленной для проведения ТЦА сметной документации составляет до 317 млн руб. в текущих ценах

Таблица оценки ориентировочного размера резерва экономии по объекту по результатам проведения ценового аудита сметной документации приведена ниже.

Таблица оценки ориентировочного размера резерва экономии по объекту по результатам проведения ценового аудита сметной документации

№п/п	Замечание	Потенциальная экономия, млн руб.
	<p>В проектной документации не приводятся обоснования выбора и принятия оптимальных вариантов основных конструктивных решений, организационных решений, оптимизации применяемых расценок, оптимизации работ, входящих в титул стройки, в том числе, отмеченных Аудитором</p> <p>Так, например, в соответствии с п. 3.10 «Правил и технических норм проектирования станций и узлов на железных дорогах колеи 1520 мм» (ЦД-858): «Для получения наиболее целесообразных решений, в проекте, как правило, следует разрабатывать несколько конкурентоспособных вариантов строительства или переустройства как станции или узла в целом, так и отдельных элементов»</p> <p>Аудитор рекомендует дополнить проектную документацию достаточными обоснованиями принятых решений, либо провести оптимизацию, в том числе, с учетом замечаний Аудитора</p>	
1	<p>В представленной проектной документации в томе 5535-ПЗ стр. 9 приведены сведения о принятом минимальном междупутье между осями первого и второго пути – 5,3 м. Данное решение требует обоснования со ссылками на нормативную документацию, т.к. это приводит к существенному увеличению объемов работ по устройству земляного полотна, верхнего строения пути и искусственных сооружений. Так, например, в томе 5533-ТКР1 участка Развильная – Песчанокопская приводятся сведения о минимальном междупутье 4,8 м, где так же проводятся работы без закрытия движения</p>	30

Таблица оценки ориентировочного размера резерва экономии по объекту по результатам проведения ценового аудита сметной документации

№п/п	Замечание	Потенциальная экономия, млн руб.
2	<p>1) В томе 5535-ПЗ стр. 10 указано, что толщина балласта щебеночного под шпалой принята 0,4 м. На стр. 9 того же тома, приводится конструкция защитного слоя в которой учитывается подбалластная подушка толщиной 0,2 м. Таким образом принятая в проекте принята толщина балластного слоя на подушке из песка – 40/20, что не соответствует СП 119.13330.2012 табл. 6.1 – 45/20. В случае если насыпь отсыпается из дренирующего грунта, то в соответствии с табл 6.1 СП 119.13330.2012 толщину балласта под шпалой допускается принимать 35 см</p> <p>2) Отсутствует достаточное обоснование принятого объема выемки в проекте 181074 м3. Выемки на участки проектирования носят локальный характер. Требуется проверка объема земляных работ по выемке грунта. Так же объем срезки существующего земляного полотна (нарезка уступов) рекомендуется привести отдельно</p> <p>3) На стр. 13 тома 5535-ИЛО.ПЗУ приводятся сведения о устраиваемом настиле на ж.д. переезда из резинокордовых плит шириной 6,56 м производства ЗАО «Курскрезинотехника». В проекте не приводятся сведения о ширине проезжей части и категории пересекаемой дороги, в связи с чем принятая ширина настила переезда 6,56 м представляется завышенной. Так же в проектной документации не следует давать привязку материалов к конкретному производителю</p>	10

Таблица оценки ориентировочного размера резерва экономии по объекту по результатам проведения ценового аудита сметной документации

№п/п	Замечание	Потенциальная экономия, млн руб.
3	<p>Для сокращения затрат на строительство следует рассмотреть замену железобетонных труб на ПК 5063+75,12 и ПК 5135+35,80 на МГТ</p> <p>2) Проектом предусматривается устройство малых мостов на ПК 5096+79,20, ПК 5083+51,10, ПК 5073+93,55, ПК 5129+55,70, ПК . Приведенные расходы на данных мостах очень малы (до 2,95 м3/с стр. 72 тома 5535-ТКР2.ТЧ), сведения о наличии опасных процессов и явлениях (карчеходов, наледей и др.) отсутствуют. В соответствии с изложенным выше, для сокращения затрат, в проекте следует рассмотреть возможность демонтажа существующих мостов и устройства водопропускных труб под существующий и проектируемый пути</p>	10
4	<p>Аудитор отмечает отсутствие достаточного обоснования принятой транспортной схемы доставки основных строительных материалов и изделий. В том числе</p> <p>1) В ПОС Приложение Д представлена транспортная схема доставки материалов ВСП, ПГС, и щебня. Согласно представленной схеме доставка дренирующего грунта для отсыпки насыпи предусматривается из карьера на ст. Миллерово, дальность возки 610 км. Следует рассмотреть доставку дренирующего грунта из карьеров, расположенных ближе к объекту</p> <p>2) В ПОС предусматривается доставка щебня из карьеров с дальностью возки 1114 км и 721 км, так же следует рассмотреть карьеры находящиеся ближе к проектируемому объекту</p>	45

Таблица оценки ориентировочного размера резерва экономии по объекту по результатам проведения ценового аудита сметной документации

№п/п	Замечание	Потенциальная экономия, млн руб.
5	Учитывая, что объектом строительства является строительство второго пути, Аудитор отмечает отсутствие достаточного обоснования включения в сметную документацию затрат на работы по разминированию территории строительства в районах бывших боевых действий	12
6	<p>Аудитор отмечает отсутствие достаточного обоснования включения в Сводный сметный расчет отдельным пунктом «Дополнительных затрат на работу при предоставлении ночных "окон"», принятых по расчету. Затраты на работу вследствие использования окон рекомендуется учитывать соответствующими коэффициентами, принимаемыми в соответствии с требованиями сметно-нормативной базы в составе расценок</p> <p>20. В составе документации, представленной Аудитору, отсутствуют документы, подтверждающие величину ряда затрат и обосновывающие включение данных затрат в состав сводного сметного расчета. В том числе</p> <ul style="list-style-type: none"> • Служебная записка ДКРС-Юг ОАО "РЖД" (Затраты на сбор и разработку исходно-разрешительной, градостроительной документации (документация по планировке территории) и землеустроительной (межевание, кадастровый учет и т.п.) документации) • Служебная записка ДКРС-Юг ОАО "РЖД" (Арендная плата за земельные участки по договорам аренды на период строительства) • Служебная записка ДКРС-Юг ОАО "РЖД" (Затраты рыночной стоимости аренды для заключения договоров аренды) • Расчет (Затраты па разминирование) • ДКРС-Юг ОАО "РЖД" (Затраты на получение технических условий и согласований проектных решений) • Смета 1.1 (Создание ГРО) • Смета 1 (Затраты на восстановление и разбивку трассы) <p>Кроме того, аналогичные затраты отсутствуют в сводных сметных расчетах близкорасположенных участков, например по проекту «Строительство второго пути на участке Забытый-Поливянский»</p>	50

Таблица оценки ориентировочного размера резерва экономии по объекту по результатам проведения ценового аудита сметной документации

№п/п	Замечание	Потенциальная экономия, млн руб.
7	<p>В соответствии с п. 3.3.1. Порядка определения стоимости строительства объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта и других объектов ОАО «РЖД» с применением отраслевой сметно-нормативной базы ОСНБЖ-2001. «Отраслевыми сметными ценами на материалы, изделия и конструкции (ОССЦЖ-2001) учтены транспортные расходы, включая стоимость погрузочно-разгрузочных работ, в том числе:</p> <ul style="list-style-type: none"> По материалам, имеющим значимый удельный вес при выполнении специализированных видов и комплексов работ, кроме материалов верхнего строения пути железных дорог колеи 1520 мм, – затраты по доставке от заводов-изготовителей железнодорожным транспортом до станции назначения и от станции назначения до приобъектного склада (места производства работ) автомобильным транспортом на расстояние до 30 км По материалам верхнего строения пути железных дорог колеи 1520 мм – затраты по доставке железнодорожным транспортом до звеносборочной базы (рельсосварочного предприятия) или ближайшей от стройки железнодорожной станции» <p>Учитывая вышесказанное, учтенные в сметной документации затраты на доставку принимаемых по ОССЦЖ материалов представляются завышенными</p> <p>В том числе, например, Локальный сметный расчет № 00-02-4-01-02 «на устройство верхнего строения пути, участок Ровное (искл.) - Порошинская (искл.)» учитывает Транспортные расходы при перевозке звеньев РШР до 50 км (железобетонные шпалы) и Транспортные расходы при перевозке звеньев РШР до 135 км (железобетонные шпалы).</p> <p>Представляется, что для доставки материалов ВСП можно использовать более близкорасположенную станцию, чем находящуюся в 50 и 135 км соответственно (например, саму станцию Ровное)</p> <p>Аналогичное замечание касается и прочих материалов, в том числе грунта, стрелочных переводов и пр.</p>	50

Таблица оценки ориентировочного размера резерва экономии по объекту по результатам проведения ценового аудита сметной документации

№п/п	Замечание	Потенциальная экономия, млн руб.
8	<p>Аудитор рекомендует рассмотреть возможность оптимизации затрат с применением более производительной техники, в том числе, например, бульдозеров и экскаваторов. Так, например</p> <ul style="list-style-type: none"> В Локальном сметном расчете № 01-02-2-01-02 «Устройство земляного полотна (дренирующий грунт), участок Ровное (искл.) - Порошинская (искл.)», в т.ч. для позиций 5 сметы (объем работ более 158 тыс. м3 грунта) рекомендуется предусмотреть экскаватор с большим объемом ковша, что позволит сократить соответствующие затраты на 15-30% В Локальном сметном расчете №01-02-2-01-01 на устройство земляного полотна (обыкновенный грунт), в т.ч. для позиций 1, 2, 11, 12, 13,14, 37, 38, 48 сметы (объем перерабатываемого грунта более 112 тыс. м3 грунта) рекомендуется предусмотреть бульдозеры и экскаваторы большей мощности (с большим, чем 0,5 м3 объемом ковша), что также позволит сократить соответствующие затраты на 15-30% <p>Аналогичное замечание применимо ко всей маломощной технике, применяемой в сметной документации для разработок большого объема грунта</p>	10

Таблица оценки ориентировочного размера резерва экономии по объекту по результатам проведения ценового аудита сметной документации

№п/п	Замечание	Потенциальная экономия, млн руб.
9	<p>В разработанной сметной документации сметная стоимость определена с использованием отраслевой сметно-нормативной базы ОСНБЖ-2001 с пересчетом в текущий уровень цен согласно индексам Минстроя России</p> <p>При пересчете согласно индексам Минстроя в сравнении расчетом согласно индексам ОАО "РЖД" происходит завышение сметной стоимости строительства в размере 5-10%</p> <p>Аудитор полагает, что фактическая предельная стоимость строительства не должна превышать стоимость, полученную с учетом расчета по индексам ОАО "РЖД"</p> <p>Аудитор рекомендует учесть эту разницу при заключении контрактов и разработке рабочей документации</p>	100
	Итого:	317