

**СВОДНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ОТРАБОТАННЫХ С ПРОЕКТНЫМ ИНСТИТУТОМ РЕКОМЕНДАЦИЙ ИСПОЛНИТЕЛЯ
(Приложение к Отчету о проведении технологического и ценового аудита проектной документации*)**

в рамках проведения технологического и ценового аудита проектной документации по объекту:
«Реконструкция моста на 2305км ПК10 участка Хани-Тында Дальневосточной железной дороги»
на основании Заключения ЗАО «Ким и Партнеры»

Заказчик:

ОАО «Российские железные дороги»

Исполнители:

ЗАО «Центр Экономико-Управленческого Консультирования «Ким и Партнеры»

Генеральная проектная организация:

«Сибгипротранспуть» - филиал АО «Росжелдорпроект».

№ п/п	Рекомендации Исполнителя (Аудитор)	Комментарии проектного института (Проектировщик)	Результат согласования (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия в соответствии с заключениями Аудиторов, млн. руб.	Фактический резерв экономии по результатам ТЦА, млн. руб.
1	<p>Принимая во внимание, что в настоящее время ИЭРТ проводит актуализацию расчетов потребной пропускной и провозной способностей объектов, входящих в состав железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей</p> <p>Аудитор рекомендует дополнить проектную документацию обоснованиями необходимости достижения текущих целевых показателей пропускной способности объекта, достигаемых по результатам осуществления проекта.</p>	<p>Замечание поясняется.</p> <p>Документация дополнена соответствующей информацией об увеличении пропускной и провозной способности участка проектирования после реконструкции существующего железнодорожного моста.</p> <p>В настоящий момент участок железнодорожной линии в виде ж.д. моста является барьерным местом в виде ограничения участковой скорости движения грузовых и пассажирских поездов, что не отвечает заявленным требованиям пропуска обращающегося подвижного состава (по классификации – допустимая нагрузка менее I категории, ограничение скорости до 15-25км час и т.д.), что не вписывается в программу по достижению показателей пропускной и провозной способности перегона Кутыкан-Кувыкта, и в целом Восточного полигона.</p> <p>После переустройства искусственного сооружения по данному участку ж.д. линии скорость движения поездов будет увеличена до размера установленных</p>	<p>Замечание рассмотрено.</p> <p>Аудитору представлены дополнительные материалы.</p> <p>По результатам представления дополнительных материалов замечание снято.</p>	0	0

№ п/п	Рекомендации Исполнителя (Аудитор)	Комментарии проектного института (Проектировщик)	Результат соглашения (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия в соответствии с заключениями Аудиторов, млн. руб.	Фактический резерв экономии по результатам ТЦА, млн. руб.
		<p>скоростей движения по данному участку ж.д. пути. При этом будет обеспечен пропуск грузовых поездов с максимально допустимой временной нагрузкой от подвижного состава - С-14.</p> <p>Основные проектные решения по организации строительства искусственного сооружения согласованы с заказчиком (ДКРС-Хабаровск ОАО «РЖД») и эксплуатирующей организацией (Дальневосточной ж.д.). Письменно определены размеры максимальных перерывов движения поездов и их количество, для возможности работы в «окна», с учетом пропуска обращающегося и перспективного движения поездов по данному участку железнодорожной линии. В соответствии с календарным планом – срок строительства моста составит 12 месяцев. Предварительные сроки реализации объекта - 2017-2018г.</p>			
2	<p>Проектная документация разработана на основании СТН Ц 01-95 и СНиП 32-01-95 (4292-ПЗ). Данные документы являются в настоящее время недействующими (отменены 14.12.2015 г.), заменены на СП 119.13330.2012;</p>	<p>Замечание поясняется.</p> <p>На момент разработки и передачи проектной документации заказчику от 06.11.2015г. СТН Ц 01-95 являлся действующим нормативным документом.</p> <p>Разработанные проектные решения по объекту учитывают требования действующих нормативных документов РФ, в том числе положения СП 119.13330.2012.</p>	<p>Не принимается.</p> <p>Аудитору даны пояснения. По результатам обсуждения замечание снято но рекомендовано для учета на последующих проектах</p>	0	0
3	<p>На л. 13 ПЗ указано, что при устройстве верхнего строения пути применяются скрепления типа КБ. Следует обосновать данное решение, т.к. на смежных участках запроектировано верхнее строение пути с применением рельсового скрепления ЖБР-65Ш;</p>	<p>Замечание поясняется.</p> <p>Конструкция верхнего строения пути на мосту и на подходах в пределах охранных уголков принята со скреплениями КБ на основании «Технических условий на реконструкцию моста на 2305км ПК10 участка Хани-Тында Дальневосточной железной дороги» - письма Главного инженера Дальневосточной ж.д. от 07. 02. 2015г. №1441/ДВОСТ., и сопроводительного письма заказчика в лице Заместителя начальника ДКРС-Хабаровск №384/ДКРС-Хаб. от 09.02.2015г.</p> <p>При разработке проектов в дальнейшем будут учтены замечания экспертов по унификации применяемых конструкций для комплексных проектов для сниже-</p>	<p>Принимается.</p> <p>Замечание будет учтено при проектировании последующих объектов.</p>	0	0

№ п/п	Рекомендации Исполнителя (Аудитор)	Комментарии проектного института (Проектировщик)	Результат соглашения (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия в соответствии с заключениями Аудиторов, млн. руб.	Фактический резерв экономии по результатам ТЦА, млн. руб.
		ния эксплуатационных расходов.			
4	<p>На л.15 ПЗ указано, что производится вырезка некондиционного балласта на толщ. 0,35-0,45 м. Требуется привести обоснование вырезки балласта на такую толщину на основании обследования существующего верхнего строения пути.</p> <p>Аудитор рекомендует дополнить Проектную документацию актом с указанием степени загрязненности балласта ВСП;</p>	<p>Замечание поясняется.</p> <p>Обоснование вырезки балласта приведено в 34-0/3740/ДКРС-Хаб/СГТП-ТКР2, том 3.2, часть 1, л. 7,9, а также в 34-0/3740/ДКРС-Хаб/СГТП-ИГ1.1, том 2.1.1 «Технический отчет по результатам инженерно-геологических изысканий. Часть 1. Текстовая и графическая часть», раздел 8.1. «Балласт щебеночный, некондиционный, с содержанием песчаного заполнителя от 6,8% (ИГЭ 1а) до 7,6% (ИГЭ 2а). Балласт щебеночный старой отсыпки (ИГЭ 2а) малой степени водонасыщения, загрязнен мазутом и угольной пылью».</p> <p>По оценке зернового состава балласт ИГЭ 2а не удовлетворяет требованиям ГОСТ Р 54748-2011 на щебень из природного камня для балластного слоя железнодорожного пути по содержанию зерен 25, 60, 70мм. Содержание частиц балласта размером 25-60мм должно быть в соответствии с ГОСТ 7392-2014 от 95% до 100%, а по испытанным пробам балласта ИГЭ 2а – 69,9%. Данный балласт не соответствует ГОСТ 7392-2014 по содержанию частиц менее 30мм и более 60мм.</p> <p>В соответствующий том №3.2, шифр. 34-0/3740/ДКРС-Хаб/СГТП-ТКР2, Раздел 3 Технологические и конструктивные решения линейного объекта. Часть 2. «Пути железнодорожные», пояснительной записки добавлены ссылки на соответствующие разделы отчетно-технической документации по инженерным изысканиям с обоснованием принятых решений.</p>	Не принимается	15	0
5	<p>В томе СГТП-ПОС не указана схема доставки элементов верхнего строения пути.</p> <p>Аудитор рекомендует дополнить проект соответствующей информацией.</p>	<p>Замечание поясняется.</p> <p>Из-за малого объема работ по верхнему строению пути дополнительно не учтена калькуляция на его транспортировку.</p> <p>Затраты на транспортировку верхнего строения пути учтены непосредственно в применяемой расценке не</p>	Принимается частично.	0	0

№ п/п	Рекомендации Исполнителя (Аудитор)	Комментарии проектного института (Проектировщик)	Результат согласования (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия в соответствии с заключениями Аудиторов, млн. руб.	Фактический резерв экономии по результатам ТЦА, млн. руб.
		<p>его устройство. Пояснительная записка по проекту организации строительства сооружения моста (Том №5, «Проект организации строительства», шифр 34-0/3740/ДКРС-Хаб/СГТП-ПОС) дополнена соответствующей информацией о предполагаемом месте отгрузки материалов для устройства верхнего строения пути. При разработке проектов в дальнейшем будут учтены рекомендации экспертных органов по дополнительному учету затрат по калькуляции затрат доставки элементов верхнего строения пути.</p>			
6	<p>В смете 00-02-3-01-02к1 перечень работ по мнению Аудитора относятся к временным зданиям и сооружениям (являющихся не титульными), которые необходимо относить к накладным расходам подрядчика и должны быть исключены из сметы. В том числе, по мнению Аудитора, к ним можно отнести: работы по возведению и демонтажу инвентарных пакетов временных мостов, монтаж и демонтаж плит для организации проезжей части рабочего моста, устройство и демонтаж деревянных пролетных строений и т.д. Аудитор рекомендует рассмотреть возможность оптимизации стоимости проекта путем исключения их из перечня смет по титульным работам в виду наличия затрат на ВЗиС.</p>	<p>Замечание поясняется. Согласно п.1.7 ГСН 81-05-01-2001 в сметные нормы не включены и учитываются непосредственно в объектных сметах в соответствии с ПОС затраты на сооружение временных устройств, необходимых на период выполнения отдельных видов строительных и монтажных работ. В главу 8 «Временные здания и сооружения» ССР дополнительно включаются средства на работы перечисленные в п.1.5 ГСН 81-05-01-2001. Согласно Порядку определения стоимости строительства объектов инфраструктуры ж.д. транспорта и других объектов ОАО «РЖД» с применением ОСНБЖ-2001 (ОПДС-2821.2011 в действующей редакции №1720р от 08.08.2013г.) приложения №3 п.13: Затраты определяются объектной сметой, которая составляется на одно или группу сооружений, в пределах перегона, с учетом затрат на вспомогательные обустройства. Перечень работ и затрат в смете 00-02-3-01-02к1 на сооружение и разборку рабочего мостика №2, относящихся к не титульным, не учтены в составе норм накладных расходов. В приложении 2 п.4 ГСН 81-05-01-2001 прописаны – переходные мосты, которые учтены в составе норм накладных расходов.</p>	Не принимается	7	0

№ п/п	Рекомендации Исполнителя (Аудитор)	Комментарии проектного института (Проектировщик)	Результат соглашения (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия в соответствии с заключениями Аудиторов, млн. руб.	Фактический резерв экономии по результатам ТЦА, млн. руб.
		<p>Рабочий мостик №2 необходим для сооружения основных конструкций мостового перехода, т.е непосредственно участвует в технологии строительства основного сооружения согласно проекта организации строительства (ПОС).</p> <p>Работы по возведению и демонтажу инвентарных пакетов рабочего мостика №2, монтаж и демонтаж плит для организации проезжей части рабочего мостика № 2, устройство и демонтаж деревянных пролетных строений и т.д. относятся непосредственно к сооружению данного моста, необходимого для сооружения основных конструкций мостового перехода. Все временные конструкции учтены с 5-ти кратной оборачиваемостью, инвентарные пакеты учтены с 20-ти кратной оборачиваемостью.</p>			
7	Аудитор рекомендует рассмотреть возможность достижения экономии путем оптимизации оборачиваемости таких работ, как, например, указаны в смете 00-02-3-01-02к1 в п. 31 (оборотность пакетов в смете не указана).	<p>Стоимость пакетов в смете уже учтена с 20-ти кратной оборачиваемостью.</p> <p>В локальной смете 00-02-3-01-02к1-на устройство и разборку временного мостика №2 в п.31 учтена 20-ти кратная оборачиваемость на пролетные строения из инвентарных пакетов. Необходимый тоннаж инвентарного пс- 51,2+2,8 т, в локальной смете учтено-2,7 т и в расценке прописано пояснение, что учтено с оборачиваемостью.</p>	<p>Замечание рассмотрено.</p> <p>Аудитору представлены дополнительные обоснования.</p> <p>По результатам представления дополнительных материалов замечание снято.</p>	0	0
8	В смете 00-02-3-01-03к1 предусмотрен монтаж шпунтового ограждения из трубы диаметром 820мм толщиной 10мм, при этом объемы работ и материала не соотносятся между собой. Вес 1п.м. данной трубы составляет 199,758кг соответственно разница между объемом работы в тоннах и материалом в метрах должен соотноситься в 5 раз, а не в раз как в смете.	<p>Замечание поясняется.</p> <p>В смете 00-02-3-01-03к1 предусмотрен монтаж шпунтового ограждения из трубы диаметром 820мм и толщиной 10мм. В соответствии с ПОС погружается 24,5 т, что составляет - 122,5м трубы.</p> <p>Так как на металл по всему объекту принята 5-ти кратная оборачиваемость, стоимость трубы в смете рассчитывается по формуле: $C=122,5 \times 0,2$, что соответствует- 24,5м. Исходя из этого в смете размерность работы в тоннах, и размерность материалов в метрах соотносится в раз</p>	<p>Замечание рассмотрено.</p> <p>Аудитору представлены дополнительные обоснования.</p> <p>По результатам представления дополнительных материалов замечание снято.</p>	0	0
9	(00-02-3-01-05к1) Аудитор рекомендует при включении	Замечание поясняется.	Замечание рас-	0	0

№ п/п	Рекомендации Исполнителя (Аудитор)	Комментарии проектного института (Проектировщик)	Результат согласования (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия в соответствии с заключениями Аудиторов, млн. руб.	Фактический резерв экономии по результатам ТЦА, млн. руб.
	работ с оборачиваемостью материалов в смету, при применении расценок учитывающих уже стоимость материалов, дополнительно включать позиции минусующие полную стоимость материала, а также позицию применения материала с физ. объемом уже учитывающим оборачиваемость. В настоящий момент аудитор не видит каким образом исполнитель применил оборачиваемость. Пример поз.11, 12.	В позициях сметы п.п.11, 12 не применяется оборачиваемость. Осуществляется разборка существующих контруголков с коэффициентом - 0 к материалам, и возврат металлолома с коэффициентом - 0,2. В данной смете только в позициях п.п.164,165 учтена оборачиваемость в расценке, в которой уже учтен материал. В этих пунктах учтена 3-х кратная оборачиваемость на материал, это прописано в расценке и показан коэффициент - 0,33.	смотрено. Аудитору представлены дополнительные обоснования. По результатам представления дополнительных материалов замечание снято.		
10	В смете 00-02-3-01-05к1 поз.75 предусмотрена срезка грунта в объеме 11 480м3. Требуется обосновать этот объем работ.	Замечание поясняется. Для работы техники предусмотрена отсыпка рабочих площадок песчано-гравийной смесью объемом 11480,0м3. По окончании строительства производится рекультивация территории с разборкой выше названных рабочих площадок.	Не принимается.	5	0
11	Согласно поз.76 этой же сметы предусмотрена погрузка объема грунта 11 480м3 экскаваторами с объемом ковша 0,65м3. Аудитор считает целесообразным увеличить объем ковша.	Замечание принимается.. Объем ковша применяемого экскаваторного оборудования увеличен до 1,8м3. Смета № 00-02-3-01-05к1 откорректирована с учетом изменения соответствующей расценки.	Принимается	0,2	0,194
12	Аудитор рекомендует убрать расценки в сметах на устройство и содержание землевозных дорог, которые относятся к ВЗиСам. Пример 00-02-3-01-05к1 поз.79.	Замечание поясняется. На основании письма Минрегиона от 31 марта 2009г. №8990-ИМ/08 затраты на ремонт и содержание грунтовых землевозных дорог включаются в сметную стоимость строительства в случаях, когда проектом организации строительства предусмотрено устройство таких дорог. Согласно п.1.6 ГСН 81-05-01-2001 в сметных нормах на строительство титульных временных зданий и сооружений не учитываются затраты на устройство временных землевозных дорог в карьере и на отвале (учитываются в составе единичных расценок на земляные работы)	Не принимается	3	0
13	Аудитор рекомендует убрать расценки в сметах на устройство и демонтаж дорог из плит, как работы относящиеся к ВЗиС. Пример 00-02-3-01-05к1 поз.88,89 и пр.	Замечание поясняется. В соответствии с приложением 2 ГСН 81-05-01-2001 «Перечень работ и затрат, относящихся к титульным временным зданиям и сооружениям, учтенных в со-	Не принимается	7	0

№ п/п	Рекомендации Исполнителя (Аудитор)	Комментарии проектного института (Проектировщик)	Результат согласования (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия в соответствии с заключениями Аудиторов, млн. руб.	Фактический резерв экономии по результатам ТЦА, млн. руб.
		<p>ставе сметных норм» п.22: Устройство оснований и фундаментов под машины и механизмы (кроме устройства оснований для обеспечения устойчивой работы сваебойного оборудования при забивке свай и подкрановых путей для грузоподъемных кранов). Дорожные плиты, расцененные в смете 00-02-3-01-05к1, согласно проекта применяются в качестве оснований для обеспечения устойчивой работы сваебойного оборудования при забивке свай рабочего мостика.</p> <p>Согласно п.1.7 ГСН 81-05-01-2001 указанные затраты определены на сооружение временных устройств, необходимых на период выполнения отдельных видов строительных и монтажных работ только для конкретного объекта.</p>			
14	<p>Аудитор рекомендует работы направленные на возведение временных зданий и сооружений вынести в раздел 8. (это позволит не накручивать на временные здания процент ВЗиС в размере 8,08%).</p>	<p>Замечание поясняется.</p> <p>В локальной смете №00-02-3-01-05к1 п.п.116-121 сооружаются и разбираются временные конструкции для устройства пирсов для передвижки пролетных строений моста непосредственно участвующие в технологии замены пролётных строений.</p> <p>Согласно Порядку определения стоимости строительства объектов инфраструктуры ж.д. транспорта и других объектов ОАО «РЖД» с применением ОСНБЖ-2001 (ОПДС-2821.2011 в действующей редакции №1720р от 08.08.2013г.) приложения №3 п.13:</p> <p>Затраты определяются объектной сметой, которая составляется на одно или группу сооружений, в пределах перегона, с учетом затрат на вспомогательные обустройства.</p> <p>Согласно ГСН 81-05-01-2001 в главу 8 «Временные здания и сооружения» ССР дополнительно включаются средства на работы перечисленные в п.1.5. Работы предусмотренные ПОС и учтенные в локальных сметных расчетах не относятся к данному перечню работ</p>	Не принимается	7	0
15	В ПОС предусмотрены работы вахтовым методом 15-15	Замечание принимается.	Принимается	2	1,615

№ п/п	Рекомендации Исполнителя (Аудитор)	Комментарии проектного института (Проектировщик)	Результат соглашения (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия в соответствии с заключениями Аудиторов, млн. руб.	Фактический резерв экономии по результатам ТЦА, млн. руб.
	суток. При этом в ПОСе указано, что подрядная организация базируется в Тынде. Проживание рабочих предусмотрено в гостинице Тынды. Аудитор на основании выше изложенного считает, что указание вахтовых затрат для «местной» организации нецелесообразно и предлагает исключить данные затраты.	Сметы откорректированы с учетом принятого замечания.			
16	Временные опоры из трубы диаметром 820 согласно проекту заполняются песком. В целях экономии аудитор рекомендует заполнять опоры обычным грунтом с места производства работ.	Замечание рассмотрено. Для устройства свай рабочего мостика и стоек временных опор и пирсов в крупнообломочные и мёрзлые грунты в соответствии с принятой технологией работ проектом предусматривается: 1.Этап 1. Предварительное бурение скважин диаметром 0,85м; 2.Этап 2. Заполнение пробуренных скважин песком; 3.Этап 3. Погружение с помощью вибропогружателя металлических труб диаметром 820мм в подготовленные для погружения скважины. Объём песка, необходимого для заполнения скважин, пробуренных под опоры рабочего мостика – 43,0м ³ , под стойки пирсов 2,3,4,5,6,7,8 – 186,0м ³ . Стойки временных опор и пирсов, выполненные из труб диаметром 820мм, песком не заполняются. Составленные сметы соответствуют заявленным объемам работ.	Замечание рассмотрено. Аудитору представлены дополнительные обоснования. По результатам представления дополнительных материалов замечание снято.	0	0
17	Аудитор, рассмотрев документацию, пришел к мнению, что в результате производства работ мост будет иметь один путь (см. чертеж). В понимании аудитора мост является двухпутным. Аудитор просит разъяснить этот вопрос, а также дать подробное описание существующего моста и моста после реконструкции в разделах ПОС, ПЗ.	Замечание рассмотрено. Восьмипролетный двухпутный металлический мост через р. Кованга расположен на 2305км ПК9+01м линии Лена Восточная - Тында Дальневосточной железной дороги. В настоящий момент на двухпутных (совмещенных) опорах ж.д. моста установлены пролетные строения только по одному пути. Проектом предусмотрена замена существующих пролетных строений и ремонт опор. Описание существующего моста приведено в Пояснительной записке 34-0/3740/ДКРС-Хаб/СГТП-ТКР1 п.3.2 и в Пояснительной записке 34-0/3740/ДКРС-Хаб/СГТП-ПОС п.1.1. После реконструкции моста выполненному по насто-	Замечание рассмотрено. Аудитору представлена дополнительная информация. По результатам представления дополнительных материалов замечание снято.	0	0

№ п/п	Рекомендации Исполнителя (Аудитор)	Комментарии проектного института (Проектировщик)	Результат согласования (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия в соответствии с заключениями Аудиторов, млн. руб.	Фактический резерв экономии по результатам ТЦА, млн. руб.
		<p>ящему проекту предусматривается монтаж пролетных строений по соседнему (перспективному) пути. Описание принятых решений по монтажу пролетных строений по перспективному пути приведено в Пояснительных записках Проектной документации титул «Строительство второго пути на перегоне Кутыкан-Кувькта Дальневосточной ж.д.» шифр РЖИ БАМ-1-0/34/001.2013.10004254/ДКРС-Хаб/СГТП. (Дополнительно представлено).</p>			
18	<p>В некоторых сметах применены повышающие коэффициенты как для работ при движении поездов со скоростью 140 км/ч, однако в ПЗ указано что мост является ограниченно-пригодным и движение поездов по нему составляет 25 км/ч. (Например в смете 00-01-0-06-01).</p>	<p>Замечание поясняется. Повышающий коэффициент на движение поездов применяется либо для участков пути со скоростным движением, либо для участков пути со скоростями движения до 140 км/ч. В данном случае участок пути со скоростью движения до 140 км/ч. Определяющим фактором при выборе повышающего коэффициента является количество поездов, проходящих по действующим ж.д. путям в сутки (п.1.20.21 технической части к сборнику ОЕРЖм-2001 часть 20). В сметах 00-01-0-06-01 пп.1-4,6,7, 00-01-0-06-02 пп.1-7 применен коэффициент на движение поездов 1,15,определенный методом указанным в технической части к сборнику ОЕРЖм-2001 часть 20 п.1.20.21.Количество поездов проходящих по участку пути в сутки определяется на основании справки о среднесуточном движении поездов Дирекции управления движением на конкретном участке пути.Расценки сборников ОЕРЖм части 20, ОЕРЖ части 28 определены при работе в «окно» продолжительностью 2 часа и учитывают маневрирование и следования монтажного поезда к месту работы и обратно на станцию дислокацииВ смете 00-01-0-00-04 пп.1,4,9,14,39-41 и т.д. применен понижающий коэффициент К= 0,8 часов (ТЧ п.1.28.41 ОЕРЖ изм.4 часть 28 прил. 28.1 п.1.7, 1.20.34 ОЕРЖм часть 20 прил.20.2), так как согласно ПОС средняя продолжительность окна составляет свыше 4х часов.</p>	<p>Замечание рассмотрено. Аудитору представлены дополнительные обоснования. По результатам представления дополнительных материалов замечание снято.</p>	0	0
19	<p>Необходимо привести обоснование 4-х кратной достав-</p>	<p>Замечание принимается.</p>	<p>Принимается</p>	3	0,817

№ п/п	Рекомендации Исполнителя (Аудитор)	Комментарии проектного института (Проектировщик)	Результат согласования (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия в соответствии с заключениями Аудиторов, млн. руб.	Фактический резерв экономии по результатам ТЦА, млн. руб.
	ки крана ЕДК с плечом возки 1365км. При обосновании Аудитор рекомендует рассмотреть возможность оптимизации данных затрат с учетом возможности вынесения в 9 раздел (Прочие затраты).	4-х кратная доставка крана железнодорожного крана ЕДК, заявленной грузоподъемности, обоснована требованиями проектом организации строительства. Затраты по его доставки оптимизированы с учетом обновленной справки дислокации восстановительных поездов. Плечо доставки сокращено до 292км. Сметы откорректированы с учетом оптимизированного расстояния доставки крана. Согласно ОССПЖ-2001 прил.1, затраты на доставку кранов включаются в сметный расчет.			
20	<p>Аудитор отмечает, что в Проектной документации по ряду вышеуказанных замечаний 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.</p> <p>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>Примеры возможностей получения эффекта при этом приведены в замечаниях в настоящей таблице.</p>	<p>Замечания рассмотрены.</p> <p>В процессе разработки «Проектной документации» совместно с заказчиком, в лице ДКРС-Хабаровск ОАО «РЖД» и эксплуатирующей организацией, в лице представителей Дальневосточной железной дороги, разработаны основные проектные решения (ОПР) по намечаемым конструктивным решениям, и основные проектные решения (ОПР) по намечаемым решениям касающихся проекта организации строительства, в увязке с другими смежными объектами проектирования.</p> <p>В процессе проведения экспертизы «Проектная документация» еще раз проанализирована на предмет возможной оптимизации затрат, с точки зрения принятия более технологичных схем строительномонтажных работ, транспортных схем доставки материалов, составления сметной документации и применения конкретных видов расценок к тому или иному виду работ.</p> <p>По принятым замечаниям в техническую часть проектной документации и сметные расчеты внесены соответствующие изменения.</p> <p>Работа по оптимизации затрат реализации данного объекта будет продолжена с учетом полученных рекомендаций от экспертных органов.</p> <p>При разработке проектов в дальнейшем будут учтены собственный опыт проектирования и рекомендации</p>	Принимается проектировщиком частично в размере итоговой фактической экономии	10	Учтено проектировщиком в итоговой экономии

№ п/п	Рекомендации Исполнителя (Аудитор)	Комментарии проектного института (Проектировщик)	Результат согласования (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия в соответствии с заключениями Аудиторов, млн. руб.	Фактический резерв экономии по результатам ТЦА, млн. руб.
		экспертных органов, выдавших замечания и предложения по оптимизации затрат по объекту проектирования : «Реконструкция моста на 2305км ПК10 участка Хани-Тында Дальневосточной железной дороги».			
21	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 увеличение сметной стоимости строительства на 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		Не принимается	35	0
	ИТОГО с учетом рекомендаций, с НДС (в текущих ценах)			94,2	2,626
	с учетом пересчета ССР в текущих ценах, с НДС			94,2	2,626
	с учетом пересчета ССР в прогнозные цены (без НДС)			87,8	2,448

***Примечание:** данный Сводный перечень обработанных с проектным институтом рекомендаций Исполнителя является неотъемлемой частью Отчета о проведении технологического и ценового аудита проектной документации.

ЗАО «Ким и Партнеры:

Генеральный директор

Ким В.Н.

Директор по Развитию

Кондрахов М.Е.

«Сибгипротранспуть» филиал АО «Росинжпроект»

Главный инженер проекта

И.Ф. Волков