

**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:

**«Строительство Двухпутной вставки на перегоне Сакукан-Новая Чара»**  
на основании Заключения ЗАО «Ким и Партнеры»

**Заказчик:**

ОАО «Российские железные Дороги»

**Исполнители:**

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

**Генеральная проектная организация:**

**Проектно-изыскательский институт электрификации железных дорог и энергетических установок «Трансэлектропроект» - филиал АО «Росжелдорпроект»**

№ п/п	Замечание аудитора	Комментарий ОАО «РЖД»	Результат соглашения (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия (Заполняется аудитором) млн.руб.	Фактическая экономия (Заполняется Институтом) млн.руб.
1	<p>В соответствии с представленной инвестиционной программой ОАО «РЖД», бюджет на реализацию проекта составляет 2 154 881 тыс. руб. (в прогнозном уровне цен без НДС), в том числе с финансированием:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Федеральный бюджет – 504 526 тыс. руб.;</li> <li>- Средства ОАО «РЖД» - 874 155 тыс. руб.;</li> <li>- Средства ФНБ – 776 200 тыс. руб.</li> </ul> <p>В то же время, в соответствии с представленной проектно-сметной документацией, стоимость строительства объекта составляет 2 101 875,58 тыс. руб. в прогнозном уровне цен без НДС.</p> <p>Исполнитель рекомендует рассмотреть возможность приведения стоимости инвестиционной программы в соответствие со стоимостью реализации проекта.</p>	<p><b>Замечание рассмотрено.</b> Аудитору даны пояснения. Стоимость будет приведена к стоимости реализации проекта в соответствии с утвержденной программой финансирования.</p>	Принимается	0	0
2	<p>В разработанной сметной документации сметная стоимость определена с использованием отраслевой сметно-</p>	<p><b>Замечание рассмотрено.</b> Аудитору даны пояснения.</p>	Не принимается	50	0

№ п/п	Замечание аудитора	Комментарий ОАО «РЖД»	Результат согласования (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия (Заполняется аудитором) млн.руб.	Фактическая экономия (Заполняется Институтом) млн.руб.
	<p>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 увеличение сметной стоимости строительства на 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>В соответствии с письмом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации №13323-АТ/09 от 04.05.2016 г, при проверке и разработке достоверности определения сметной стоимости и определения начальной (максимальной) цены контракта объектов капитального строительства, строительством которых финансируется с привлечением средств федерального бюджета, используются сметные нормативы, включенные в федеральный реестр сметных нормативов, а также индексы изменения сметной стоимости строительства, сообщаемые ежеквартальными письмами Минстроя России.</p> <p>В соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 19.03.2013 г. № 666р при заключении контрактов применяется твердая договорная цена в пределах начальной (максимальной) цены на выполнение подрядных работ, проектных и изыскательских работ, поставку оборудования, других работ и услуг, по результатам проведенного конкурса, условия которого предусматривает приемку и оплату выполненных работ и затрат по твердой договорной цене, которая рассчитана по сметам стадии «П» с применением индексов Минстрой России</p>			
3	<p>Аудитор отмечает ряд замечаний по томам ПЗ и ТКР, в том числе:</p> <p>1) На стр. 31 ПЗ 5629 Том 1 ПЗ указано, что произведен расчет наливной пропускной способности перегона Сакукан — Новая Чара. Однако, расчет в ПЗ не приведен.</p> <p>2) На стр. 41 п.10.2 «Расчет потребной пропускной способности» 5629 ТКР.ТЧ Том 3.1 указано, что расчет потребной пропускной способности определен делением числа приведенных поездов на допустимый коэффициент использования мощности, согласно, как указано в Пояснительной записке Инструкции по расчету наливной про-</p>	<p><b>Замечание принимается частично</b></p> <p>1) Аудитору даны пояснения.</p> <p>2) Аудитору представлена откорректированная документация.</p> <p>3) Аудитору даны пояснения.</p>	Принимается. Проектная документация откорректирована.	0	0

№ п/п	Замечание аудитора	Комментарий ОАО «РЖД»	Результат соглашения (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия (Заполняется аудитором) млн.руб.	Фактическая экономия (Заполняется Институтом) млн.руб.
4	<p>пусковой способности железных дорог. Приводится <math>K_{им}=0,97</math> для однопутных линий.</p> <p>Однако, согласно п. 6.1 (стр. 176) Раздела 6 «Использование наличной пропускной способности основных сооружений и устройств» «...критерием использования наличной пропускной способности сооружений и устройств является допустимый коэффициент заполнения пропускной способности.</p> <p>Согласно п. 6.4 Инструкции по расчету наличной пропускной способности железных дорог для однопутных линий <math>K=0,85</math>. Наличная пропускная способность однопутной линии должна быть не менее отношения числа приведенных поездов и указанного коэффициента.</p> <p>3) На стр. 41 п.10.2 «Расчет потребной пропускной способности» 5629 ТКР1.ТЧ Том 3.1 в расчете потребной пропускной способности участка Сакукан — Новая Чара округление значения <math>N_{пот}</math> произведено в меньшую сторону.</p> <p><math>N_{пот} = (20+1,2x3+1,3x3)/0,97 = 28,35 = 29</math>, а не 28, как указано в тексте.</p> <p>Однако, с учетом замечания в п.2 <math>N_{пот} = (20+1,2x3+1,3x3)/0,85 = 33</math> пары поездов/сут</p>	<p><b>Замечание рассмотрено.</b></p> <p>Аудитору даны пояснения.</p> <p>Документация разрабатывалась до отмены указанных документов.</p>	<p>Замечание рассмотрено.</p> <p>Проектировщиком даны пояснения. По результатам обсуждения замечание снято.</p>	0	0
5	<p>В томе 5629-ПЗ п. 3.3 отсутствуют ссылки на данные ИЭРТ. Принята грузонапряженность линии 68,7 млн т/г (стр. 21), по данным, приведенным в паспорте проекта, провозная способность после реализации проекта в грузовом направлении – 33 млн т/г. В соответствии с паспортом проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» наличная пропускная способность, после реализации проекта на участке Таксимо – Новая Чара</p>	<p><b>Замечание принимается частично.</b></p> <p>Аудитору представлена откорректированная документация.</p> <p>Документация откорректирована. Вопрос по обоснованию дополнительного увеличения грузооборота по сравнению с паспортом проекта необходимо пересмотреть к АО «ИЭРТ».</p>	<p>Принимается частично.</p> <p>Проектная документация откорректирована.</p>	0	0

№ п/п	Замечание аудитора	Комментарий ОАО «РЖД»	Результат согласования (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия (Заполняется аудитором) млн.руб.	Фактическая экономия (Заполняется Институтом) млн.руб.
6	В томе 5629-П3 стр. 33 указано, что ширина земляного полотна земляного полотна принята 10,7 м. В соответствии с действующим СП 119.13330.2012 ширина основной площадки земляного полотна на однопутном прямых линиях должна составлять 12,0 м;	<b>Замечание не принимается.</b> <b>Аудитору даны пояснения.</b> Ширина земляного полотна принята на основании действующего на момент проектирования СНиП 32-01-95.	Замечание рассмотрено. Проектировщиком даны пояснения. По результатам обсуждения замечание снято.	0	0
7	На стр. 41 тома 5629-П3 указано, что проектом предусматривается строительство технологических подъездов по нормам СП 37.13330.2012 по категории IV. Ширина обочины принята – 1,0 м. В соответствии с примечанием 3 к табл. 7.9 ширина обочины для однопутных дорог принимается не менее 1,5 м;	<b>Замечание рассмотрено.</b> <b>Аудитору даны пояснения.</b> Приводим необходимые пояснения: в соответствии с табл.7.9 СП 37.13330.2012 основные параметры поперечного профиля технологических съездов приняты как для дороги IV-в категории, а именно: число полос движения-1, ширина проезжей части 4,5м, ширина обочины - 1,0 м. Данное решение обусловлено стесненными условиями расположения съездов вдоль земляного полотна железной дороги. Для автомобилей расчетной шириной 2,25м (типа «Камаз») в случае поломки или проведения работ суммарной ширины проезда 6,5м достаточно для обеспечения разезда техники. Устройство обочины шириной 1,5м на технологической дороге экономически не целесообразно.	Замечание рассмотрено. Проектировщиком даны пояснения. По результатам обсуждения замечание снято.	0	0
8	На стр. 48 тома 5629-П3 указано, что на участке проектирования применяется МПЦ ЕВЛ.оск950. Следует обособить устройство МПЦ ЕВЛ.оск950. Рассмотреть варианты применения российских аналогов МПЦ-2, МПЦ-И и д.р.;	<b>Замечание учтено.</b> <b>Аудитору даны пояснения.</b> 1.Выбор системы электрической централизации выполнен на основании Технического	Замечание рассмотрено. Проектировщиком даны пояснения.	0	0

№ п/п	Замечание аудитора	Комментарий ОАО «РЖД»	Результат согласования (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия (Заполняется аудитором) млн.руб.	Фактическая экономия (Заполняется Институтом) млн.руб.
9	В проекте принято устройство рельсовых креплений типа ЖБР-65Ш, что не соответствует требованиям «Исходных данных...» (Приложение Б Том 5629-ПЗ) п. III 1.1 – Бесстыковой путь, рельсы Р65, крепление АРС-4, шпалы ШС-АРС. В соответствии с ТЗ (Приложение А) п. 11.3 так же предусматривается устройство анкерного рельсового крепления. Аудитор отмечает необходимость согласования принятой конструкции ВСП с Восточно-Сибирской железной дорогой;	задания, утвержденного В.А.Гапановичем 28.04.2014г. и изменения №1 к заданию на проектирование, утвержденного В.А.Гапановичем 27.01.2016г. ("микропроцессорная электрическая централизация с функциями бесконтактного управления стрелками и светофорами, ..., устройства электропитания на базе шины постоянного тока и автономным резервным источником питания"). Данному требованию соответствует только МПЦ«Еврюк-950». Также выбор данной системы МПЦ обусловлен требованием Технического задания по обеспечению единообразия в выборе систем МПЦ и тем, что на Восточно-Сибирской железной дороге имеется в эксплуатации 12 станций оборудованных данной системой (общее количество стрелок – 292) и наличием на дороге сервисного центра компании «Бомбардье Транспортейшн (Сигнал)».	По результатам обсуждения замечание снято.	0	0
10	В проектной документации не представлены результаты тяговых расчетов, на основании которых выполнен расчет двухпутной вставки на перетоне;	Замечание принимается. Документация откорректирована.	Принимается	0	0
11	В проекте отсутствуют сведения о принятой массе и длине поезда;	Весовые нормы представлены в Таблице 7.3 (стр.30). В проекте предусмотрено увеличение грузонапряженности за счёт увеличения весовых норм, а не составности поезда, поэтому длина остаётся неизменной и составляет 71 условный вагон в обоих направлениях (стр.9).	Замечание рассмотрено. Проектровщиком даны пояснения. По результатам обсуждения замечание снято.	0	0

№ п/п	Замечание аудитора	Комментарий ОАО «РЖД»	Результат согласования (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия (Заполняется аудитором) млн.руб.	Фактическая экономия (Заполняется Институтом) млн.руб.
12	В проекте (том 5629/0040-2014-ТКР2) не указаны характеристики геотекстиля применяемого в качестве защитного слоя;	Замечание не принимается. Подробные характеристики материала указаны в "Руководстве по применению полимерных материалов(пенопластов, геотекстилей, георешеток, полимерных дренажных труб) для усиления земляного полотна при ремонтах пути" и в рабочей документации в спецификации изделий, оборудования и материалов путей железнодорожных. В путь укладывается геотекстиль со следующими основными техническими характеристиками: <ul style="list-style-type: none"> <li>- поверхностная плотность <math>\geq 280 \text{ г/м}^2</math>;</li> <li>- разрывная нагрузка на полосу шириной 5 см в направлении минимального сопротивления <math>&gt; 0,8 \text{ кН}</math>;</li> <li>- относительное удлинение при разрыве <math>&lt; 80\%</math>;</li> <li>- прочность при продавливании шариком <math>\geq 1,2 \text{ кН}</math>;</li> <li>- коэффициент фильтрации при давлении <math>200 \text{ кПа} \geq 1 \times 10^{-4} \text{ м/с}</math>;</li> <li>- действующий диаметр пор <math>\leq 80 \text{ мкм}</math>;</li> </ul>	Замечание рассмотрено. Проектировщиком представлена дополнительная информация. При реализации последующих проектов Аудитор рекомендует проводить соответствующую ин-формацию в составе Проектной документации.	0	0
13	В <del>томе 5629/0040-2014-ТКР2</del> указано, что проектом предусматривается устройство водоотжимных берм, однако в проекте не приведены данные по УВВ;	Замечание не принимается. Отметки бровки водоотжимных берм приняты в соответствии с п. 9 СП 32-104-98 с учетом УВВ.	Замечание рассмотрено. Проектировщиком представлена дополнительная информация. При реализации последующих проектов Аудитор рекомендует проводить соответствующую ин-формацию в составе Проектной документации.	0	0



№ п/п	Замечание аудитора	Комментарий ОАО «РЖД»	Результат согласования (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия (Заполняется аудитором) млн.руб.	Фактическая экономия (Заполняется Институтом) млн.руб.
14	В томе 5629/0040-2014-ТКР2 на чертежах поперечных профилей Тип X, XI, XII и д.р. показано устройство водоотводной канавы вплотную с проектируемой охлаждающей бермой. В соответствии с СП 32-104-98 п. 17.12 расстояние между подшовой насыпью и водоотводной канавой следует принимать не менее 3 м. Так же для исключения негативного воздействия водоотводной канавы на охлаждающие сооружения и просадочное основание насыпи, водоотводные канавы следует размещать на расстоянии 5 – 10 м от подшвы насыпи;	Замечание не принимается. Расстояние от путевой бровки канавы до основания насыпи принято соответствии с п.10.3. «Временных технических условий на проектирование земляного полотна железно-дорожной линии Улак – Эльга с сохранением мерзлого состояния грунтов основания», утвержденных Департаментом пути и сооружений МПС России и п.8.7. "Дополнения к ВСН 61-89. Проектирование земляного полотна железных дорог с сохранением мерзлого состояния грунтов основания," исходя из условия обеспечения максимальной возможности расположения всех сооружений в существующей полосе отвода железной дороги. Данное решение согласовано с Тыдинской мерзлотной станцией (приложение 14.1). Технологический расчет прилагается (см. приложение 14.2).	Замечание рассмотрено. Проектровщиком представлена дополнительная информация. По результатам представления дополнительной информации замечание снято.	0	0
15	На стр. 25 тома 5629/0040-2014-ТКР3 указано, что толщина цинкового покрытия на МГТ принята 80 мкм, согласно п. 3.3.1. Технические условия по применению металлических гофрированных конструкций антикоррозийное цинковое покрытие должно быть не менее 85 мкм;	Замечание рассмотрено, приводим необходимые пояснения: толщина цинкового покрытия принята в соответствии с типовым проектом 3.501.3-187.10. Типовым проектом предусмотрено в качестве дополнительной антикоррозийной защиты для труб северного исполнения применение эпоксидно-полиамидной эмали ЭП-1155 и нетканого геотекстильного материала. Увеличение толщины защитного покрытия приведет к увеличению стоимости сооружений.	Замечание рассмотрено. Проектровщиком представлена дополнительная информация. По результатам представления дополнительной информации замечание снято.	0	0
16	В проекте не приведены сведения о толщине металлических листов гофрированных труб. В соответствии с СП 35.13330.2011 «Мосты и трубы» табл. 8.37 толщина листа металлических гофрированных труб для северных условий должна быть не менее 4,0 мм;	Проектная документация разработана до вступления в силу СП 35.13330.2011. Проектная документация имеет положительное заключение ГТЭ. В проектной документации толщина листов принята в соответствии с типовым проектом 3.501.3-187.10. Увеличение толщины листов приведет к увеличению стоимости сооружений.	Замечание рассмотрено. Проектровщиком представлена дополнительная информация. По результатам представления дополнительной информации замечание снято.	0	0

№ п/п	Замечание аудитора	Комментарий ОАО «РЖД»	Результат согласования (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия (Заполняется аудитором) млн.руб.	Фактическая экономия (Заполняется Институтом) млн.руб.
17	В проектной документации не представлен расчет дорожных одежд применяемых на автомобильных дорогах;	Замечание не принимается. В соответствии с п. 4.1.9 ГОСТ Р 21.1101-2013 расчеты не включаются в состав проектной документации. Расчеты приведены в приложении 17.1	Замечание рассмотрено. Проектровщиком представлена дополнительная информация. По результатам представления дополнительной информации замечание снято.	0	0
18	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, определенных объектами и локальными сметами.  В соответствии с п. 3.10 «Правила 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	Замечание принимается. По результатам ГТЭ принята оптимизация. Окончательная стоимость составит - 1 846 231,71 тыс.руб.	Принимается	150, кроме того примеры возможностей получения экономической эффективности учтены в приведенных замечаниях ниже.	Частично учтены проектровщиком в итоговой экономии



№ п/п	Замечание аудитора	Комментарий ОАО «РЖД»	Результат согласования (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия (Заполняется аудитором) млн.руб.	Фактическая экономия (Заполняется Институтом) млн.руб.
19	На прямых участках проектируемый второй путь запроектирован с междупутьем более 4,1 м, что приводит к увеличению объемов земляных работ и работ по устройству балластной призмы на перегоне. В соответствии с п. 4.6 СП 119.13330.2012 минимальное расстояние между осями первого и второго пути – 4100 мм;	Замечание не принимается. На прямых участках пути минимальное расстояние между осями первого и проектируемого второго пути составляет 4,30 м, что обеспечивает минимальную ширину плеча балластной призмы на существующем пути и позволяет производить земляные работы при движении поездов по существующему пути. На кривых участках пути расстояние между осями первого и проектируемого пути увеличено в зависимости от радиуса кривой на величину габаритного уширения в соответствии с ГОСТ 9238-2013.	Не принимается	13	0
20	На стр. 34 тома 5629-ПЗ указано, что ширина водоотжимных берм принята 4 м поверху. В соответствии с СП 32-104-98 п. 9.6 ширина бермы поверху допускается 3,0м;	Замечание не принимается. Ширина водоотжимных берм из местного недренирующего грунта принята в соответствии таблицей 35, п. 14.37. ВСН 186-75 «Технические указания по технологии сооружения железнодорожного земляного полотна» (расчет устойчивости см. в приложении 20.1)	Не принимается	2	0
21	В томе 5629-ПЗ стр. 35 указано, что на приемо-отправочных путях предусмотрена укладка бесстыкового пути, в соответствии с разд. 6 СП 119.13330.2012 допускается укладка звеньевоего пути на приемо-отправочных путях;	Замечание не принимается. В связи со строительством двухпутной вставки на перегоне Сакужан – Новая Чара, на станции Новая Чара изменяется специализация 2 приемо-отправочного пути на главный путь ПА, вследствие этого проектом предусмотрена укладка бесстыкового пути.	Не принимается	20	0
22	На чертеже тома 5629/0040-2014-ТКР2 представлена конструкция укрепления водоотводной канавы. Толщина укрепления принята 0,5 м из скального грунта, что представляется избыточным. Следует применить конструкцию укрепления толщиной 0,3 м аналогично примененной на смежных участках проектирования;	Замечание не принимается. Конструкция принята из условия сохранения мерзлоты под дном канавы, толщиной не менее трехкратной величины среднего размера камней, согласно «Временных технических условий на проектирование земляного полотна железнодорожной линии Улак – Эльга с сохранением мерзлого состояния грунтов осно-	Не принимается	5	0

№ п/п	Замечание аудитора	Комментарий ОАО «РЖД»	Результат согласования (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия (Заполняется аудитором) млн.руб.	Фактическая экономия (Заполняется Институтом) млн.руб.
23	На поперечных профилях в томе 5629/0040-2014-ТКР2 указана срезка существующего земляного полотна в уровне основной площадки мощностью 0,3 – 0,5 мс устройством защитного слоя из геотекстиля. Учитывая что существующая насыпь сложена дренирующими грунтами устройство геотекстиля в ОПЗІІ представляется избыточным и требует обособования.	Замечание не принимается. Геотекстиль в качестве разделительного слоя уложен согласно п.5.1.2. "Руководства по применению полимерных материалов(геонопланов, геотекстилей, георешеток, полимерных дренажных труб) для укрепления земляного полотна при ремонтах пути", согласно которого при наличии в подбалластном дренирующем грунте пылеватых частиц менее 0,1 мм больше 4% по массе. Грансостав песка прилагается (см. приложение 23.1).	Не принимается	5	0
24	Аудитор рекомендует рассмотреть возможность оптимизации затрат с применением более производительной техники, в том числе, например, бульдозеров и экскаваторов. Так, например, в смете на земляное полотно ЛС 00-02-2-00-01 не целесообразно выбраны маломощные экскаваторы и бульдозеры при больших объемах работ по разработке, перемещению и потрузки грунта. Например поз. 18. при объеме грунта 38 860м3 выбран бульдозер мощностью 79 кВт.	Замечание принимается. Раздел ПОС откорректирован с заменой бульдозера на более производительный.	Принимается	10	Учтено в итоговой сумме экономии
25	При строительстве мостов и перевооружении пропускных труб в сметах заложены работы относимые к временным зданиям и сооружениям. Аудитор считает, что эти затраты стоит исключить из ЛС расчетов и внести их в главу 8 ССР.	Замечание принимается. Затраты внесены в главу 8.	Принимается	Учтено в итоговой сумме экономии	Учтено в итоговой сумме экономии
26	Согласно письму №2536-ИП/12/ТС от 27.11.2012г. Федерального агентства по строительству и жилищно-коммунальному хозяйству при строительстве объектов «финансируемых с привлечением средств федерального бюджета» к нормативам накладных расходов применяется понижающий коэффициент-0,85, к нормативам сметной	В соответствии с ОПДС-2821.2011 п.2.5.1.2 данные коэффициенты применяются при расчете смет в текущий уровень цен, но согласно п.2.2.1 локальные сметы составляются только в базисном уровне цен на 01.2000 г., как на стадии "Проект", так и на стадии	Не принимается	10	0

№ п/п	Замечание аудитора	Комментарий ОАО «РЖД»	Результат согласования (принимается / не принимается)	Потенциальная экономия (Заполняется аудитором) млн.руб.	Фактическая экономия (Заполняется Институтом) млн.руб.
27	прибыли - 0,80. Аудитор рекомендует учесть требования данного ценообразования при формировании стоимости в текущем уровне цен, а также при разработке рабочей документации.	"РД", соответственно к-ты 0.8 и 0.85 не применяются.			
27	В сметных расчетах заложена геомембрана НДС 1,5мм по стоимости в уровне цен 2000г. 87,32руб/м2. При пересчете в текущий уровень цен стоимость с НДС составит 722,29руб. Анализ рынка геомембраны показал, что ее цена на текущий момент находится в диапазоне 200-400руб. с НДС. На данном основании, аудитор считает стоимость мембраны завышенной и рекомендует в смете предусмотреть стоимость материала на основании прайс-листов поставщиков. При выборе поставщика аудитор рекомендует рассматривать отечественные аналоги материала.	Согласно ОПДС-2821.2011 п.3.4.4 применение прайс-листов возможно только при отсутствии необходимых материалов в ОССПЖ-2001 и невозможности подбора материала-аналог. Учтенная в сметных расчетах геомембрана соответствует техническим характеристикам, заложенным в проектных решениях, поэтому применение прайс-листа в данном случае не правомерно.	Не принимается	10	0
ИТОГО	с учетом рекомендаций, с НДС (в текущих ценах)			275	131*
	с учетом пересчета ССР в текущих ценах, с НДС			275	131*
	с учетом пересчета ССР в прогнозных цены (без НДС)			265,4	122,5*

\*Фактическая экономия, достигнута по итогам рассмотрения проектной документации в ФАУ «Главгосэкспертиза России» и по результатам проведения ТДА

**ЗАО «Ким и Партнеры»:**

Генеральный директор

Ким В.Н.

**«Трансэлектропроект»**

Главный инженер проекта

Тубитер А.А.

Директор по Развитию

Кондрахов М.Е.