

# ОАО «РЖД»

Технологический и ценовой аудит  
проектной документации по объекту  
«Строительство III главного пути на  
участке Солнечная-Апрелевка»

Этап 1 «ст. Солнечная (вкл.) –  
ст. Лесной Городок (вкл.)»  
Этап 2 «ст. Лесной Городок (искл.) –  
ст. Апрелевка (вкл.)»



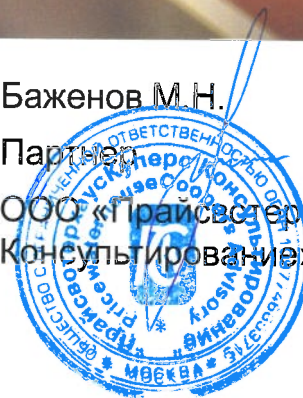
Заключение  
Март 2019

Баженов М.Н.

Партнер

ООО «ГрайсверхаусКуперс  
Консультирование»

«29» марта 2019 г.



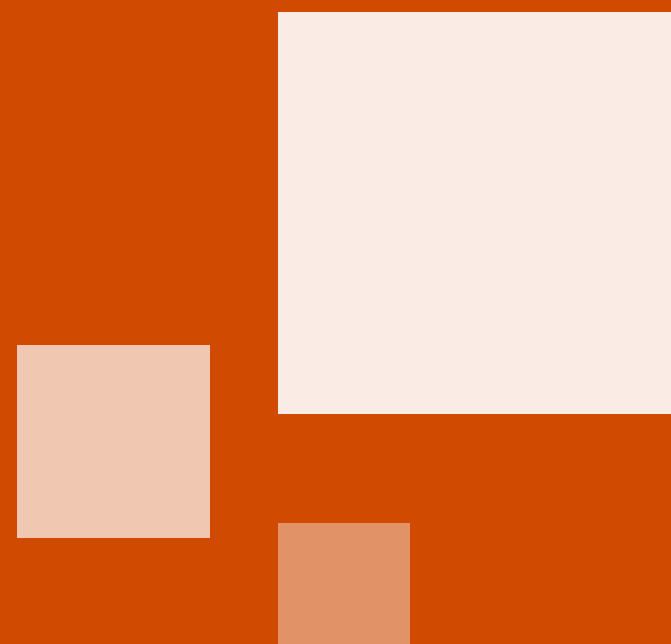
# Ограничение ответственности

- Настоящий документ (далее – «Заключение») подготовлен для ОАО «Российские железные дороги» (далее – «Заказчик»).
- ООО «ПрайсвоटरхаусКуперс Консультирование» (далее – «Исполнитель», «ПвК») в рамках оказания услуг по проведению технологического и ценового аудита проектной документации объекта «Строительство III главного пути на участке Солнечная-Апрелевка». Этап 1 «ст. Солнечная (вкл.) – ст. Лесной Городок (вкл.)» и Этап 2 «ст. Лесной Городок (искл.) – ст. Апрелевка (вкл.)» (далее - «Инвестиционный проект», «Проект») в соответствии с условиями Договора № 3331916 от 27.02.2019 г. (далее – «Договор»), заключенным между Заказчиком и ПвК. Объем работ, выполненных ПвК в соответствии с Договором, ограничен перечнем, представленным в Приложении 1 к Договору.
- Во избежание какого-либо недопонимания, обращаем ваше внимание на то, что настоящее Заключение не является аудиторским отчетом, и ПвК не дает в связи с его выполнением никаких подтверждений. Предоставляемые услуги не подпадают под Международные стандарты аудита 3000 (ISAE 3000).
- В соответствии с условиями Договора ПвК не предоставляло каких-либо консультационных услуг налогового, юридического и любого другого характера кроме тех, что оговорены в Договоре. Любому получателю настоящего Заключения рекомендуется привлечь соответствующих профессиональных консультантов для содействия в рассмотрении Проекта и для принятия собственных управленческих решений.
- Настоящее Заключение подготовлено на основе анализа информации из различных источников. Подготовка настоящего Заключения основана на предположении, что предоставленная ПвК Заказчиком, а также доступная информация, использованная для подготовки Заключения, является достоверной и полной на дату настоящего Заключения. ПвК не ставил своей целью определить степень надежности источников предоставленной информации и проверить достоверность полученной информации. Соответственно, ПвК не принимает на себя ответственности и не делает никаких заявлений в отношении точности или полноты информации, включенной в настоящее Заключение, за исключением особо оговоренных случаев.
- ПвК не несет ответственности и не берет на себя каких-либо обязательств по актуализации, пересмотру, подтверждению каких-либо данных, содержащихся в настоящем Заключении, а также восполнению какой-либо отсутствующей информации на дату Заключения, но появившейся после даты предоставления Заключения.
- ПвК оставляет за собой право ссылаться на факт предоставления настоящего Заключения Заказчику в пресс-релизах, либо иных публикациях в средствах массовой информации.
- Выводы, рекомендации и описание, содержащиеся в настоящем Заключении, основаны на прогнозных финансовых, экономических, денежных, рыночных и иных условиях и нашем анализе последних, ограниченном объемом работ ПвК, исключительно на дату настоящего Заключения. Обращаем внимание, что дальнейшие изменения вышеуказанной информации или условий могут повлиять на выводы, утверждения и рекомендации, содержащиеся в настоящем Заключении, а также на результаты анализа, проведенного ПвК в рамках выполнения Задания.
- Настоящее Заключение предоставлено исключительно для сведения ОАО «Российские железные дороги» и должно использоваться только в целях принятия внутренних управленческих решений в отношении инициативы по реализации подпроекта «Развитие Киевского направления Московского железнодорожного узла для усиления пригородного пассажирского движения». Этап 1 «ст. Солнечная (вкл.) – ст. Лесной Городок (вкл.)» и Этап 2 «ст. Лесной Городок (искл.) – ст. Апрелевка (вкл.)». Ответственность за принятие решений по осуществлению дальнейших шагов в отношении данной инициативы полностью лежит на ОАО «Российские железные дороги». Данное Заключение ни в коей мере не заменяет собой процедуры, которые ОАО «Российские железные дороги» следует осуществить для проведения анализа Проекта.
- ПвК не несет ответственности за подготовку Заключения ни перед кем, кроме Заказчика будь то на основании договора, или из деликта (включая ответственность за проявление небрежности или нарушение обязательств, предусмотренных законом), и не несет никакой ответственности за любые убытки, ущерб или расходы любого рода, вызванные любым использованием настоящего Заключения таким лицом или иным образом связанные с получением настоящего Заключения в свое распоряжение таким лицом.
- ПвК, партнеры, сотрудники и третьи лица, включая другие фирмы ПвК, привлеченные для подготовки настоящего документа, не несут перед кем-либо никаких обязательств или ответственности в связи с предоставлением настоящего документа, кроме Заказчика в соответствии с Договором. Указанные лица также не несут какой-либо ответственности за любые убытки, ущерб или расходы любого рода, вызванные любым использованием настоящего документа или иным образом связанные с получением настоящего документа в свое распоряжение каким-либо лицом, за исключением случаев, когда такая ответственность не может быть ограничена в силу положений закона.
- ПвК не принимает на себя ответственность за наличие скрытых факторов или неизвестных ему обстоятельств, которые не могли быть выявлены в процессе подготовки настоящего документа. Настоящий документ должен рассматриваться только как единое целое; использование отдельных его частей или выводов вне контекста и/или в отрыве от целей документа будет некорректным и может привести к нежелательным искажениям.

# Содержание

1.	Характеристики проекта	4
2.	Оценка влияния проекта на основные критерии эффективности инфраструктуры ОАО «РЖД», в т. ч. на безопасность движения, пропускную способность, среднюю скорость движения, объем погрузки грузооборот, пассажирооборот, скорость доставки грузов, участковую скорость, осевые нагрузки и весовые нормы	6
3.	Оценка полноты, корректности и актуальности проектной документации, использованных при ее подготовке методик и исходных данных	8
4.	Краткие выводы и предложения	10
5.	Сводный резерв потенциальной оптимизации	16

# Характеристики проекта



# Характеристики проекта

## Основные сведения о проекте

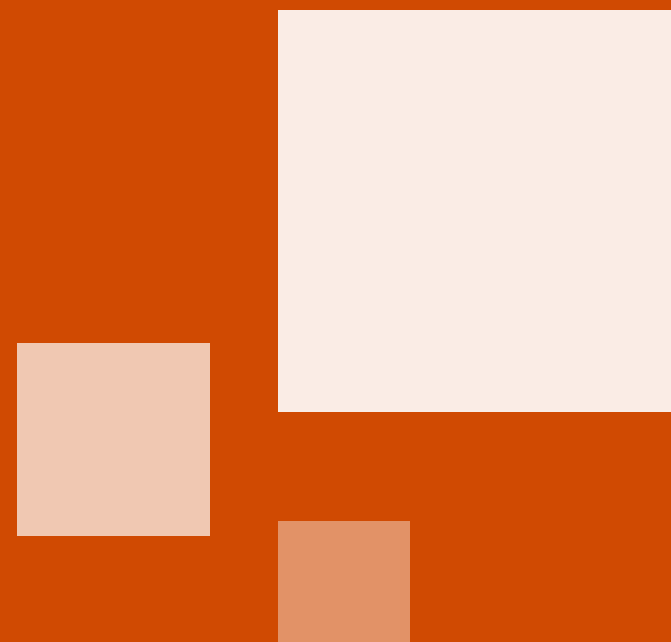
<b>Наименование проекта</b>	Развитие Киевского направления Московского железнодорожного узла для усиления пригородного пассажирского движения. Строительство III главного пути на участке Солнечная-Апрелевка
<b>Наименование этапов</b>	Этап 1 «ст. Солнечная (вкл.) – ст. Лесной Городок (вкл.)» Этап 2 «ст. Лесной Городок (искл.) – ст. Апрелевка (вкл.)»
<b>Основания для проектирования</b>	Инвестиционная программа ОАО «РЖД»
<b>Заказчик</b>	Дирекция по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта – филиал ОАО «РЖД» (ДКРС-Москва)
<b>Проектировщик</b>	Институт по проектированию инженерных сооружений и промышленных предприятий путевого хозяйства и геологическим изысканиям «Гипротранспуть» – филиал АО «Росжелдорпроект»
<b>Вид строительства</b>	Строительство новых объектов и реконструкция существующих
<b>Расположение объекта</b>	Российская Федерация, г. Москва, Новая Москва и Московская область
<b>Продолжительность строительства</b>	<b>Этап 1 «ст. Солнечная (вкл.) – ст. Лесной Городок (вкл.)»:</b> 12,5 месяцев  <b>Этап 2 «ст. Лесной Городок (искл.) – ст. Апрелевка (вкл.)»:</b> 33 месяца



<b>Источник финансирования</b>	Инвестиционный бюджет ОАО «РЖД» с использованием средств государственной поддержки
<b>Сметная стоимость</b>	<b>Этап 1 «ст. Солнечная (вкл.) – ст. Лесной Городок (вкл.)»:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 378 186,12 тыс. руб. без НДС в ценах 2000 г.;</li> <li>• 16 174 628,60 тыс. руб. без НДС в ценах I кв. 2019 г.</li> </ul> <b>Этап 2 «ст. Лесной Городок (искл.) – ст. Апрелевка (вкл.)»:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 160 787,23 тыс. руб. без НДС в ценах 2000 г.;</li> <li>• 14 962 927,53 тыс. руб. без НДС в ценах I кв. 2019 г.</li> </ul>

Источник: Проектная документация

Оценка влияния проекта  
на основные критерии  
эффективности  
инфраструктуры ОАО «РЖД»  
в т. ч. на безопасность  
движения, пропускную  
способность, среднюю  
скорость движения, объем  
погрузки грузооборот,  
пассажирооборот, скорость  
доставки грузов, участковую  
скорость, осевые нагрузки  
и весовые нормы



# Оценка влияния проекта на основные критерии эффективности инфраструктуры ОАО «РЖД»

По результатам проведенного анализа влияния проекта на основные критерии эффективности инфраструктуры ОАО «РЖД» был выявлен ряд замечаний, приведенных в таблице ниже.

Параметр	Оценка влияния
Организация пригородного пассажирского движения	Учтенные проектной документацией перспективные размеры пригородного пассажирского движения на участке Солнечная – Апрелевка незначительно превышают прогнозные значения, предоставленные АО «ИЭРТ». Перспективные размеры пригородного пассажирского движения приведены в таблице ниже.
Организация грузовых перевозок	Учтенные проектной документацией перспективные размеры грузового движения на участке Лесной городок – Апрелевка ниже прогнозных значений, предоставленных АО «ИЭРТ» на 20 %. Перспективные размеры грузового движения приведены в таблице ниже.

Источник: Анализ ПвК

## Перспективные размеры пригородного пассажирского движения

Участок	2025		2030	
	Проект	АО «ИЭРТ»	Проект	АО «ИЭРТ»
Солнечная – Лесной городок	159/74	159/73	176/83	174/84
Лесной городок – Апрелевка	105/28	103/29	116/33	114/34

## Перспективные размеры грузового движения

Участок	2025		2030	
	Проект	АО «ИЭРТ»	Проект	АО «ИЭРТ»
Лесной городок – Апрелевка	3/3*	4/4	4/4	5/5

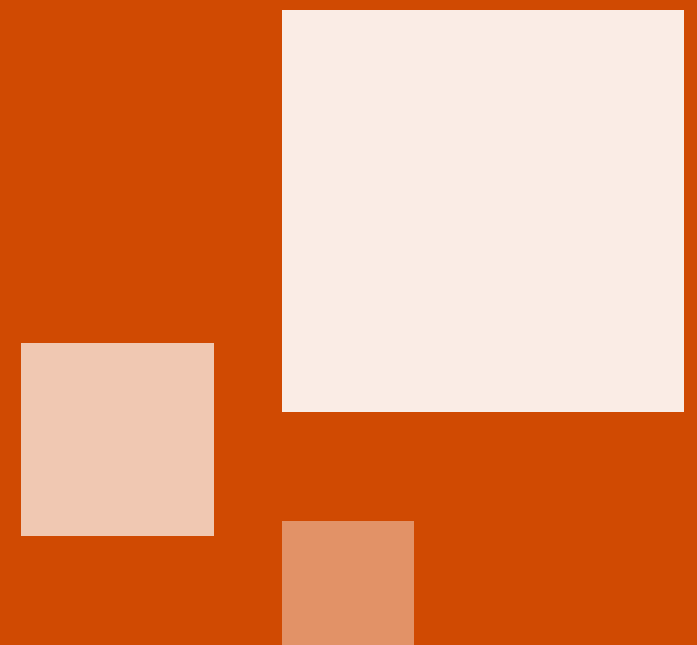
\* в направлении туда/обратно

### Вывод:

По результатам проведенного анализа влияния проекта на основные критерии эффективности инфраструктуры ОАО «РЖД» были сделаны следующие выводы:

- Предусмотренные проектной документацией решения должны позволить освоить целевые размеры движения пассажирских поездов дальнего следования и пригородного сообщения на Киевском направлении на перспективу до 2030 г.
- Выявленное несоответствие прогнозного значения объемов грузоперевозок должно быть учтено проектной документацией.

Оценка полноты, корректности  
и актуальности проектной  
документации, использованных  
при ее подготовке методик  
и исходных данных





# Основные конструктивные решения Проекта

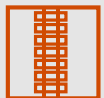


## Земляное полотно

Проектом предусматривается сооружение нового земляного полотна (устройство насыпи и разработка выемки) под III и IV путь. Также предусматривается досыпка земляного полотна на 3 метра для устройства шумозащитных экранов в насыпях.

Перед сооружением земляного полотна производится срезка загрязненного слоя на глубину от 0,2 м до 0,4 м. Насыпь отсыпается из дренирующего грунта (ПГС или песок средней крупности, удовлетворяющие ГОСТ 23735-79 и ГОСТ 25100-2011), имеющего при максимальной плотности по стандартному уплотнению коэффициент фильтрации не менее 0,5 м/сут. и содержащего в гранулометрическом составе не более 10% частиц размером менее 0,1 мм. Толщина слоев не более 0,3 м.

В целях исключения возникновения дефектов земляного полотна под балластной призмой устраивается несущий подбалластный (защитный) слой. Согласно проведенным расчетам, толщина защитного слоя принята 0,8 м. Защитный слой отсыпается из ЦГПС согласно п.6.3.2 СП 238.1326000.2015.



## ВСП

В проекте предусмотрено (в местах переключений и примыканий к существующим путям):

- Укладка рельсошпальной решетки из рельсов Р65 на железобетонных шпалах на новую с эпюрой 1840 шт./км на прямых и 2000 шт./км в кривых радиусом менее 1200 м с установкой скрепления АРС. Ширина балластной призмы поверху на прямых участках в соответствии СП 238.1326000.2015 принята равной 3,6 м;
- Укладка разделительного слоя – геотекстиль. Укладка геотекстиля производится в соответствии с «Техническими указаниями на применение пенополистирола и геотекстиля при усилении основной площадки земляного полотна без снятия рельсошпальной решетки».

При строительстве нового III главного пути предусмотрено:

- Путь бесстыковой, рельсы Р65, железобетонные шпалы, эюра 1840 шт./км на прямых и кривых радиусом 1200 м и более и эюра 2000 шт./км на кривых радиусом менее 1 200 м с установкой скрепления АРС;
- Балласт щебеночный, толщина балласта под шпалой не менее 40 см. В проекте предусматривается укладка звеньевого пути из инвентарных рельсов типа Р65 длиной 25 м на новых железобетонных шпалах с последующей заменой на плети бесстыкового пути.



## Электрификация

Проектом предусматривается:

- Переустройство контактной сети. Конструктивная высота контактной подвески равна 1800±200 мм;
- Электроосвещение платформ;
- Электроснабжение систем транспортной безопасности на пассажирских платформах;
- Резервная электростанция для устройств СЦБ в модуле ДГА;
- Внутреннее электроснабжение и электроосвещение служебно-технических зданий.



## ИССО и пассажирские обустройства

Проектной документацией предусмотрена реконструкция существующих и строительство новых искусственных сооружений.



## СЦБ

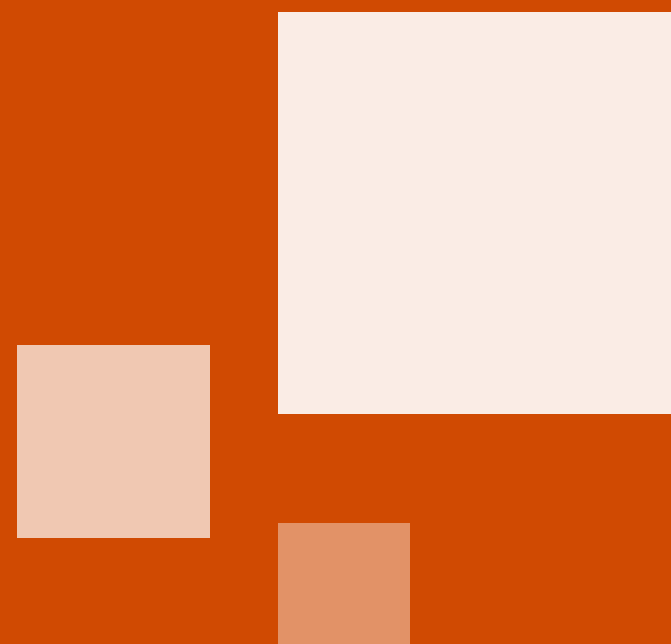
Проектом предусматривается переустройство существующих и устройство новых сетей СЦБ. Проект разработан с использованием типовых проектных решений, учитывающих требования электробезопасности, предусмотренные ПУЭ.



## Вывод:

По результатам анализа был сделан вывод о том, что основные конструктивные решения, принятые в Проектной документации, являются типовыми и многократно применялись в отечественной практике при реализации аналогичных проектов.

# Краткие выводы и предложения



# Краткие выводы по результатам ТЦА (1/5)

**Анализ рынка на предмет наличия аналогичных проектов с целью проведения сравнительного анализа**

В рамках реализации проекта развития Московского транспортного узла был реализован ряд аналогичных проектов со схожими целями строительства новых путей и развития прилегающей инфраструктуры.

Сроки реализации проекта и объем капитальных вложений по сравнению с объектами-аналогами в расчете на 1 км путей в целом сопоставимы.

**Анализ основных параметров и эффектов инвестиционного проекта**

Реализация подпроекта должна позволить реализовать целевые перспективные размеры движения пассажирских поездов между Новой Москвой и Московской областью.

**Оценка влияния проекта на основные критерии эффективности инфраструктуры ОАО «РЖД» в т. ч. на безопасность движения, пропускную способность, среднюю скорость движения, объем погрузки грузооборот, пассажирооборот, скорость доставки грузов, участковую скорость, осевые нагрузки и весовые нормы**

Предусмотренные проектной документацией решения должны позволить освоить целевые размеры движения пассажирских поездов дальнего следования и пригородного сообщения на Киевском направлении на перспективу до 2030 г.

Выявленное несоответствие прогнозного значения объемов грузоперевозок должно быть учтено проектной документацией

**Оценка соответствия проектной документации заданию на проектирование**

В целом проектная документация соответствует техническому заданию на проектирование. Тем не менее, выявлены отдельные несоответствия проектной документации техническому заданию на проектирование, что может привести к возникновению дополнительных рисков дальнейшей реализации проекта.

# Краткие выводы по результатам ТЦА (2/5)

Оценка полноты, корректности и актуальности проектной документации, использованных при ее подготовке методик и исходных данных

Основные конструктивные решения, принятые в Проектной документации, являются типовыми и многократно применялись в отечественной практике при реализации аналогичных проектов.

Рекомендуется разработать Раздел 1 «Пояснительная записка» и выполнить актуализацию технических условий с истекшим сроком действия.

Ряд данных, предусмотренных Проектной документацией, не соответствует данным, учтенным в ЛСР.

Анализ обоснованности технологических решений инвестиционного проекта

Предлагаемые технологические решения в целом соответствуют целевым размерам движения пассажирских поездов дальнего следования и пригородного сообщения на Киевском направлении на перспективу до 2030 г., а также размерам грузового движения на перспективу до 2025 г. Однако, был выявлен ряд несоответствий, требующих устранения.

Анализ соответствия технологических и конструктивных решений лучшим отечественным и мировым решениям

Выявлена возможность оптимизации существующих технологических и конструктивных решений. Предлагаемые альтернативные решения позволят сократить эксплуатационные расходы проекта, а также увеличат срок службы отдельных конструкций.

Оценка вариантов альтернативных технологических решений (в случае наличия в материалах предоставленных заказчиком)

Ввиду того, что варианты альтернативных технологических решений в материалах, предоставленных Заказчиком отсутствуют, оценка данных вариантов не проводилась.

# Краткие выводы по результатам ТЦА (3/5)

**Анализ основных технологических и экономических рисков инвестиционного проекта**

Для реализации проекта и перспективного развития Киевского направления МЖУ необходимо принятие мер по снижению возможных рисков, перечень которых представлен на страницах 38 и 39 настоящего Заключение.

**Анализ обоснованности состава работ по инвестиционному проекту**

Состав работ по проекту в основном соответствует требованиям законодательства, однако следует учесть выявленные замечания.

**Анализ соответствия сметной стоимости строительства объекта действующим и утвержденным нормативам сметного ценообразования в строительстве, а также на основе сравнимых объектов-аналогов**

Часть сметной документации составлена с применением укрупненных нормативов цен конструктивных решений (ОНЦКРЖ), что противоречит п.2.2.7 ОПДС-2821.2011. Рекомендуется определить сметную стоимость по указанным работам с применением отраслевой сметно-нормативной базы ОСНБЖ-2001 в соответствии с п. 24.1 Задания на проектирование.

Стоимость по ряду ЛСР в составе ССР учтена некорректно. Таким образом, выявлен недоучет средств на общую сумму до 59 831,14 тыс. руб. без НДС в ценах 2000 г. (1 094 585,32 тыс. руб. без НДС в ценах I кв. 2019 г.). Рекомендуется откорректировать ССР в соответствии с данными ЛСР.

**Сравнительный анализ альтернативных вариантов технических и технологических решений по критерию минимизации стоимости жизненного цикла инвестиционного проекта/объекта инвестиций**

Реализация решения по внедрению роликовых упоров на стрелочных переводах позволит снизить стоимость жизненного цикла проекта, а также повысить эффективность капитальных вложений.

# Краткие выводы по результатам ТЦА (4/5)

## Анализ обоснованности сметной стоимости инвестиционного проекта по отношению к рыночному уровню цен

По результатам анализа рекомендуется выполнить пересчет сметной стоимости части работ и затрат, рассчитанных по объектам-аналогам, в соответствии с фактическими проектными решениями и условиями производства работ, а также перед подачей Проектной документации в Главгосэкспертизу обновить конъюнктурный анализ цен, привести в соответствие с текущей рыночной стоимостью и произвести корректный пересчет стоимости материалов/оборудования из текущих цен в базисный уровень цен.

## Анализ обоснованности эксплуатационных расходов на реализацию инвестиционного проекта в процессе жизненного цикла

Ввиду того, что финансовая модель разрабатывается в целом для проекта «Развитие Киевского направления Московского железнодорожного узла для усиления пригородного пассажирского движения», а объектом настоящего технологического и ценового аудита являются отдельные этапы, а именно этап 1 «Ст. Солнечная – ст. Лесной Городок» и этап 2 «Ст. Лесной Городок – ст. Апрелевка», анализ обоснованности эксплуатационных расходов на реализацию инвестиционного проекта в процессе жизненного цикла не проводился.

## Анализ параметров финансовой модели (экономического обоснования) инвестиционного проекта

Ввиду того, что финансовая модель разрабатывается в целом для проекта «Развитие Киевского направления Московского железнодорожного узла для усиления пригородного пассажирского движения», а объектом настоящего технологического и ценового аудита являются отдельные этапы, а именно этап 1 «Ст. Солнечная – ст. Лесной Городок» и этап 2 «Ст. Лесной Городок – ст. Апрелевка», анализ параметров финансовой модели (экономического обоснования) инвестиционного проекта не проводился.

## Анализ выполнения принятых рекомендаций по результатам технологического и ценового аудита на этапе (подготовки)

Ввиду того, что технологический и ценовой аудит проекта «Строительство III главного пути на участке Солнечная-Апрелевка. Этап 1 «ст. Солнечная (вкл.) – ст. Лесной Городок (вкл.)» и Этап 2 «ст. Лесной Городок (искл.) – ст. Апрелевка (вкл.)» на этапе подготовки не проводился, анализ выполнения принятых по результатам ТЦА рекомендаций также не проводился.

# Краткие выводы по результатам ТЦА (5/5)

## Анализ сценарных вариантов реализации инвестиционного проекта

Ввиду того, что сценарные варианты реализации инвестиционного проекта разрабатываются в целом для проекта «Развитие Киевского направления Московского железнодорожного узла для усиления пригородного пассажирского движения», а объектом настоящего технологического и ценового аудита являются отдельные этапы, а именно этап 1 «Ст. Солнечная – ст. Лесной Городок» и этап 2 «Ст. Лесной Городок – ст. Апрелевка», анализ сценарных вариантов реализации инвестиционного проекта не проводился.

## Анализ основных рисков проекта и выработка рекомендаций по управлению ими и их механизмами

Было выявлено 3 основных риска Проекта:

- Риск неверной оценки стоимости проекта.
- Риск несвоевременного получения положительного заключения ФАУ «Главное управление государственной экспертизы».
- Риск недобросовестности поставщиков/подрядчиков.

Перечисленные риски имеют средние и низкие степени влияния.

## Оценка возможности оптимизации технологических и стоимостных параметров проекта

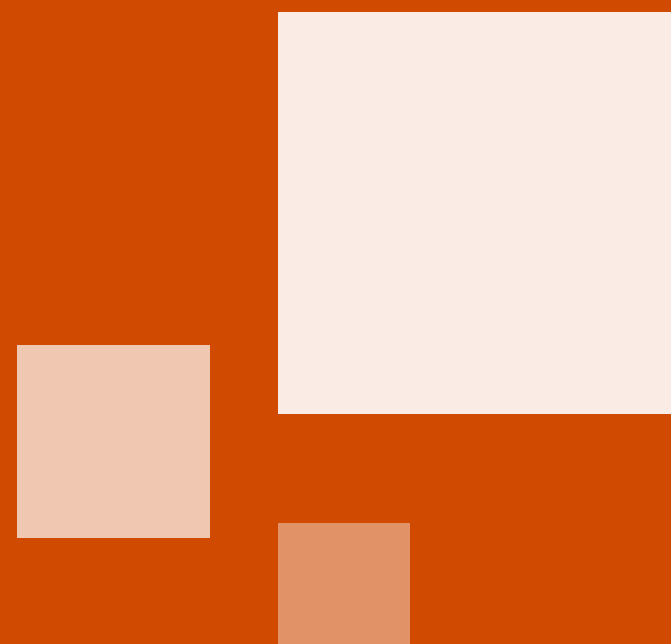
Оптимизация ряда проектных решений позволит снизить стоимость строительства на общую сумму до 2 665,84 тыс. руб. без НДС в ценах 2000 г. (до 23 299,41 тыс. руб. без НДС в ценах I кв. 2019 г.).

Выявлена возможность оптимизации сметной стоимости строительства на общую сумму до 200 688,63 тыс. руб. без НДС в ценах 2000 г. (1 325 691,03 тыс. руб. без НДС в ценах I кв. 2019 г.).

## Выявление типизированных замечаний по итогам технологического и ценового аудита и анализ принятых мер по их устранению

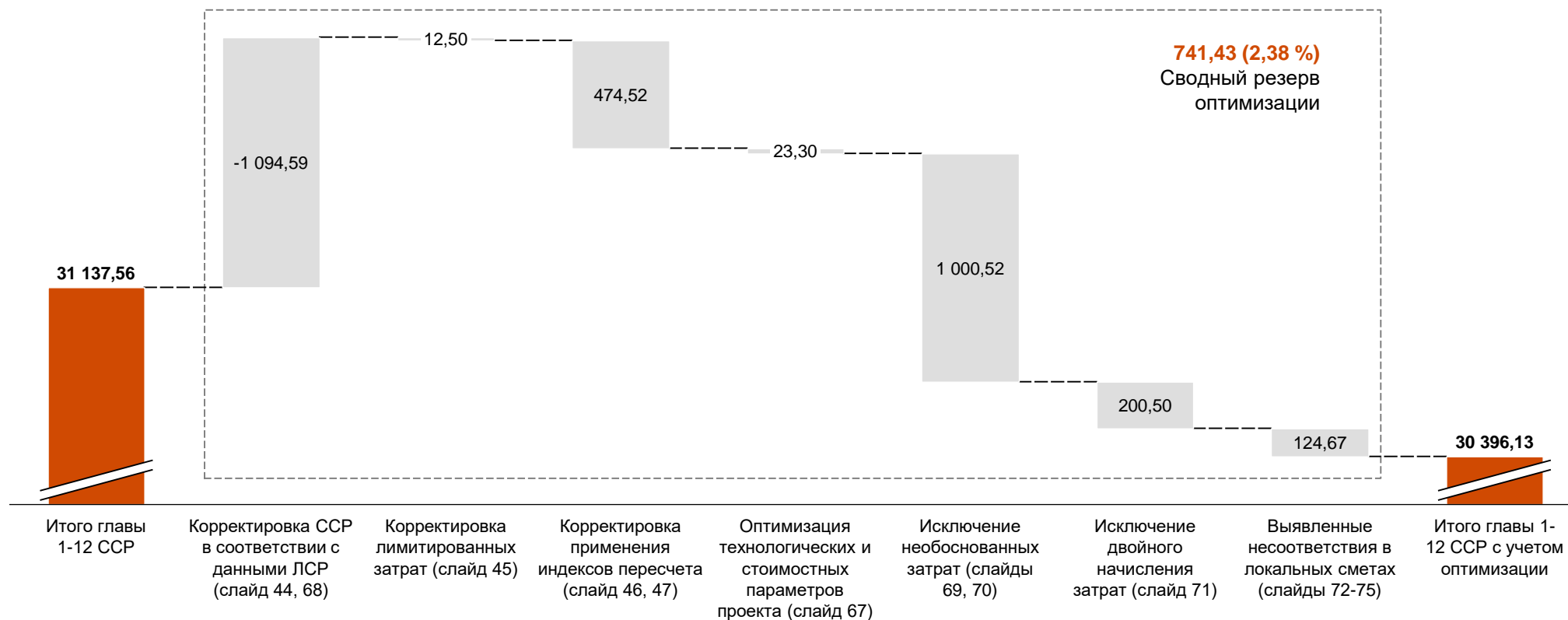
Перечень типизированных замечаний по итогам технологического и ценового аудита и анализ принятых мер по их устранению с комментариями проектной организации будет приведен на стадии сопровождения результатов ТЦА.

# Сводный резерв потенциальной оптимизации





# Сводный резерв потенциальной оптимизации (по I и II этапам), млн руб. в ценах I кв. 2019 г., без НДС



**Выявленный резерв оптимизации является ориентировочным и может быть откорректирован как в большую, так и в меньшую стороны в результате дополнения Проектной документации и выполнения пересчета сметной стоимости в соответствии с новыми проектными данными.**

Стоимость оптимизации рассчитана без учета лимитированных затрат (ВЗиС, ЗУ, НДС).

# www.pwc.ru

Настоящий документ подготовлен ООО «ПрайсвотерхаусКуперс Консультирование» («РwС»). РwС не предоставляет никаким лицам (за исключением Заказчика в соответствии с Договором) никаких заверений или гарантий в какой-либо форме (явно выраженной или подразумеваемой) относительно точности или достаточности документа. РwС не несет ответственности за подготовку документа ни перед кем, кроме Заказчика в соответствии с условиями Договора. Соответственно, РwС, ее партнеры, работники и агенты не несут и не принимают на себя никаких обязательств или ответственности перед кем-либо, Заказчиком, будь то на основании Договора, или из деликта (включая ответственность за проявление небрежности или нарушение обязательств, предусмотренных законом), и не несут никакой ответственности за любые убытки, ущерб или расходы любого рода, вызванные любым использованием настоящего отчета таким лицом или иным образом связанные с получением настоящего отчета в свое распоряжение таким лицом.

**РwС в России** ([www.pwc.ru](http://www.pwc.ru)) предоставляет услуги в области аудита и бизнес-консультирования, а также налоговые и юридические услуги компаниям разных отраслей. В офисах РwС в Москве, Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Казани, Новосибирске, Ростове-на-Дону, Краснодаре, Воронеже, Владикавказе, Уфе, Нижнем Новгороде и Перми работают более 2 700 специалистов. Мы используем свои знания, богатый опыт и творческий подход для разработки практических советов и решений, открывающих новые перспективы для бизнеса. Глобальная сеть фирм РwС объединяет более 250 000 сотрудников в 158 странах.

Под «РwС» понимается общество с ограниченной ответственностью «ПрайсвотерхаусКуперс Консультирование» или, в зависимости от контекста, другие фирмы, входящие в глобальную сеть PricewaterhouseCoopers International Limited (PwCIL). Каждая фирма сети является самостоятельным юридическим лицом.

© ООО «ПрайсвотерхаусКуперс Консультирование», 2019. Все права защищены.