МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ О СОСТАВЕ, ПОРЯДКЕ РАЗРАБОТКИ, СОГЛАСОВАНИЯ, УТВЕРЖДЕНИЯ И УТОЧНЕНИЯ СХЕМЫ РАЗВИТИЯ И РАЗМЕЩЕНИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

РД 31.01.22-85

Москва · В/О "Мортехинформреклама"
1985

gost.e-ecolog.ru

МИНИСТЕРСТВО
МОРСКОГО ФЛОТА
(МИНМОРФЛОТ)

103759 Москва, Жданова, 1/4

от 23.07.85г. № ПВФУ-01/46-1725

Руководителям предприятий,
организаций и учреждений
Министерства морского флота
(по списку)

О введении в действие
РД 31.01.22.- 85

Во исполнение постановления Госплана СССР от 14 ноября 1984 г. № 268 " О разработке Генеральной схемы развития и размещения производительных сил СССР, схем развития и размещения отраслей народного хозяйства и отраслей промышленности и схем развития и размещения производительных сил по экономическим районам и союзным республикам на период до 2005 года " Минморфлотом утверждены " Методические указания о составе, порядке разработки, согласования, утверждения и уточнения схемы развития и размещения морского транспорта " (РД 31.01.22.- 85).

ПРЕДЛАГАЮ :

1. Ввести в действие настоящие Методические указания с 1 августа 1985 года .
2. Предприятиям, организациям и учреждениям Министерства морского флота по вопросам организации планирования на морском транспорте руководствоваться настоящими Методическими указаниями.

Начальник планового и
валютно-финансового управления Г.Д.Герасимчук

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОГО ФЛОТА

МЕТОДИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ
О СОСТАВЕ, ПОРЯДКЕ РАЗРАБОТКИ, СОГЛАСОВАНИЯ, УТВЕРЖДЕНИЯ И УТОЧНЕНИЯ СХЕМЫ РАЗВИТИЯ И РАЗМЕЩЕНИЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА

РД 31.01.22-85

Москва . В/О "Мортехинформреклама"
1985

РАЗРАБОТАН: Государственным проектно-изыскательским и научно-исследовательским институтом морского транспорта "Союзморниипроект". Руководитель проблемы, к.э.н. Б.А.Волков

СОГЛАСОВАН: Главным управлением перевозок, эксплуатации флота и портов ММФ
Зам.начальника Главфлота Б.В.Черепанов
23.03.85 г.

Управлением организации труда и заработной платы ММФ
Начальник УОТиЗ В.В.Дегтярев
23.03.85 г.

Председатель В/О "Морстройзагран-поставка" В.В.Аристархов
I8.07.85 г.

Председатель В/О "Мортехсудоремпром" В.М.Первов
22.03.85 г.

ИКТП при Госплане СССР
№ 69-0I-I6/I55 от I5.02.85 г.

Совет по изучению производительных сил при Госплане СССР № 68 - 342 от I9.03.85 г.

© В/О "МОРТЕХИНФОРМРЕКЛАМА", 1985

Методические указания о составе, порядке разработки, согласования, утверждения и уточнения схемы развития и размещения морского транспорта	РД 3I.0I.22. – 85 Вводится впервые

Письмом Минморфлота
от 23 июля I985 г.
№ ПВФУ-0I/46-I725

Срок введения в действие установлен с 0I августа I985 г.

Настоящие методические указания определяют состав, порядок разработки, согласования, утверждения и уточнения схем развития и размещения морского транспорта.

РД разработан на основе "Методических указаний о составе, порядке разработки, согласования, утверждения и уточнения схем развития и размещения отраслей народного хозяйства и отраслей промышленности и схем развития и размещения производительных сил по экономическим районам и союзным республикам", утвержденных Постановлением Госплана СССР от "I5" июля I985 г. № I74, и с учетом Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР "Об улучшении планирования, организации и управления капитальным строительством" от 29 апреля I984 г. № 387.

I. Основные положения

I.I. Схема развития и размещения морского транспорта представляет собой предплановое научное исследование факторов экономического роста, направлений и темпов экономического и социального развития в отраслевом и территориальном разрезах. Ее практическая направленность заключается в определении потребностей страны в морских перевозках грузов и пассажиров, и обоснования на этой основе потребности в ресурсах путей интенсификации работы отрасли, масштабов, темпов и пропорций развития и размещения морского транспорта.

I.2. Разработка схемы основывается на программных и директивных документах Коммунистической партии и Советского правительства по решению экономических и социальных задач на длительную перспективу, Комплексной программе научно-технического прогресса и его социально-экономических последствий на морском транспорте на 20 лет, Комплексном прогнозе развития морского транспорта на 25 лет, Концепции развития и размещения производительных сил СССР на расчетный период, подготавливаемой Советом по изучению производительных сил (СОПС) и Научно-исследовательским экономическим институтом (НИЭИ) при Госплане СССР.

I.3. Схема используется при подготовке проектов основных направлений экономического и социального развития морского транспорта, целевых комплексных программ, перечней вновь начинаемых строек и перечней проектов, разрабатываемых в составе пятилетнего плана, и служит исходной базой для разработки технико-эконо-

мических обоснований (ТЭО) строительства предприятий и сооружений морского транспорта и другой предпроектной документации.

I.4. Общее научно-методическое руководство разработкой схем осуществляет СОПС с участием НИЭИ при Госплане, а разработкой схем по транспорту - с участием Института комплексных транспортных проблем (ИКТП) при Госплане СССР.

I.5. СОПС и НИЭИ при Госплане СССР подготавливают концепцию развития и размещения производительных сил СССР исходя из проекта основных направлений экономического и социального развития СССР, представленного в директивные органы, ранее разработанной и одобренной Госпланом СССР Генеральной схемы развития и размещения производительных сил СССР, а также расчетов развернутого перспективного натурально-стоимостного межотраслевого баланса и направляют ее министерствам и ведомствам СССР и совета министров союзных республик для использования при разработке отраслевых и территориальных схем.

I.6. Схема разрабатывается не менее чем на I5 лет (по пятилетиям, с более подробными обоснованиями первого пятилетия). Министерство морского флота представляет проект отраслевой схемы на рассмотрение в СОПС при Госплане СССР, а проекты территориальных схем - соответствующим советам министров союзных республик и в СОПС.

Материалы схем, представляемые советам министров союзных республик, должны содержать показатели и обоснования экономического и социального развития отрасли в базисном и перспективном периодах на соответствующей территории и приложения, перечисленные в пункте I.I3 настоящих Методических указаний (кроме результатов оптимизационных расчетов и материалов по науке и научному обслуживанию).

Госплану СССР и СОПС"у отраслевые и территориальные схемы представляются в полном объеме.

I.7. При разработке отраслевой и территориальных схем применяются формы, разработанные СОПСом для Генеральной схемы, а также формы, рекомендуемые настоящими Методическими указаниями. Методические указания и частные методики подлежат периодическому уточнению по итогам разработки схем на очередную расчетную перспективу.

I.8. Генеральным заказчиком схемы является Плановое и валютно-финансовое управление ММФ, которое привлекает к разработке схемы другие заинтересованные управления и объединения ММФ согласно Положению о перспективном планировании экономического и социального развития морского транспорта (РД 3I.0I.I2-83). Головной организацией по разработке отраслевой и территориальных схем является Союзморниипроект и его филиалы.

I.9. Генеральный заказчик утверждает задание на разработку схемы, которое должно содержать показатели развития и размещения отрасли, морского транспорта союзных республик и пароходств, соответствующие проекту основных направлений экономического и социального развития морского транспорта на очередную пятилетку и долгосрочный период; рекомендации по социальным мероприятиям и вариантам развития и размещения, направлениям технической политики; перечень вопросов, на которые в схеме должно быть обращено особое внимание.

I.I0. Союзморниипроект составляет по согласованию с СОПСом при Госплане СССР программу и координационный план разработки схем, осуществляет непосредственное организационное и методи-

ческое руководство деятельностью соисполнителей и составляет проект схемы в целом.

I.II. Работа над схемой начинается в последнем году текущей пятилетки, осуществляется в порядке и сроки, устанавливаемые Госпланом СССР, и заканчивается утверждением схем Минморфлотом по согласованию с Госпланом СССР не позднее чем за год до представления в Совет Министров СССР проекта основных направлений экономического и социального развития морского транспорта на долгосрочный период (за 2,5 года до очередной пятилетки).

После подготовки проекта плана экономического и социального развития морского транспорта на очередное пятилетие в схеме производятся необходимые уточнения и разработка перспектив развития и размещения на следующие 5 лет.

I.I2. Финансирование работ по составлению схемы осуществляется из ЕФРНТ ММФ по планам научных исследований по естественным и общественным наукам (важнейшие экономические проблемы), утверждаемым Академией Наук СССР, ГКНТ и Госпланом СССР, а также по планам проектно-изыскательских работ, выполняемых за счет средств государственного бюджета, утверждаемым министерством по согласованию с Госпланом СССР.

I.I3. Отраслевая схема, схема союзной республики и схема пароходства должны иметь следующую структуру:

том I – Анализ развития и размещения морского транспорта за базисный период;

том II – Обоснование развития и размещения морского транспорта в перспективном периоде.

При небольших объемах материалы первого и второго тома могут быть объединены. В дополнение к основным томам схем разраба-

тываются следующие приложения:

характеристика морского транспорта в базисном и перспективном периодах, в том числе ввода в действие производственных мощностей;

результаты оптимизационных расчетов развития и размещения подотраслей морского транспорта;

территориальные балансы (в соответствии с Методическими указаниями по разработке территориальных балансов производства и распределения важнейших видов продукции, утвержденными постановлением Госплана СССР и Госснаба СССР от 5 октября 1982 г. № 221/82);

перечни строек производственного назначения (по форме 14 пкв ПП) и сводная таблица дополнительной потребности в ресурсах многоцелевого назначения;

раздел по вопросам устойчивого функционирования морского транспорта (в соответствии с Методическими указаниями, утвержденными Госпланом СССР);

раздел "Наука и научное обслуживание" (в соответствии с Методическими указаниями по разработке сводной схемы развития и размещения отрасли народного хозяйства "Наука и научное обслуживание", ИКНТ, 1985 г.);

карты, схемы, диаграммы и другие демонстрационные материалы.

1.14. Схема разрабатывается в два этапа. На первом этапе при составлении I и II томов в соответствии с предложениями Комплексной программы НТП и его социально-экономических последствий на морском транспорте на 20 лет уточняются и определяются задачи и основные показатели развития отрасли в целом и раздельно - по союзным республикам и пароходствам на 15 лет,

а также предусматриваются мероприятия по рациональному сочетанию отраслевого и территориального развития.

На втором этапе в составе схемы разрабатываются материалы с необходимыми расчетами, обосновывающие целесообразность проектирования, строительства, реконструкции или расширения предприятий и сооружений в первом пятилетии и в первые два-три года второго пятилетия. При этом определяется расчетная стоимость строительства (реконструкции, расширения) и другие основные технико-экономические показатели объектов.

2. Анализ развития и размещения морского транспорта за базисный период

2.I. Анализ выполняется в соответствии с Методическими указаниями к проведению комплексного анализа развития морского транспорта (М., СМНИП, I984 г.).

2.2. Анализ проводится на основе статистических данных, плановых и проектных материалов, результатов научных исследований за ретроспективный I5-летний период по конечным (базисным) годам пятилеток в отраслевом и территориальном разрезах. При этом должно быть обращено внимание на выявление закономерностей и тенденций в развитии и размещении морского транспорта, диспропорций и "узких мест", производственных резервов, источников и факторов повышения технического уровня и экономической эффективности работы отрасли.

2.3. Динамика развития в отраслевом и территориальном разрезах анализируется по конечным годам пятилеток применительно к основным показателям, характеризующим социально-экономический и материально-технический потенциал отрасли, эффективности его использования, а также факторы, влияющие на конечные результаты работы морского транспорта. К основным показателям относятся:

объем перевозок грузов и пассажиров, грузооборот флота и портов, объем погрузочно-разгрузочных работ, объем промышленной продукции;

численность работающих во всех видах деятельности, в том числе промышленно-производственный персонал;

капитальные вложения (в том числе строительно-монтажные работы) с выделением затрат на реконструкцию, техническое пере-

вооружение, расширение действующих предприятий и новое строительство;

стоимость основных фондов (с выделением производственных);

ввод в действие и выбытие производственных мощностей;

объемы незавершенного строительства и стоимость неустановленного оборудования, в том числе импортного;

объемы капитального ремонта

2.4. В целом по отрасли и по подотраслям (предприятиям) анализируются изменения: энергоемкости, материалоемкости и трудоемкости продукции; ее себестоимости, удельных капитальных вложений, рентабельности производства и основных фондов, фондоотдачи, сроков окупаемости капитальных вложений; производительности труда, его механо- и энерговооруженности, степени применения ручного труда; факторов воздействия производства на состояние окружающей среды, эффективности природоохранных мероприятий, а также других технико-экономических показателей, обусловленные спецификой морского транспорта (см. Методические указания к проведению комплексного анализа развития морского транспорта).

2.5. Показатели современного состояния морского транспорта дополняются данными, характеризующими:

соотношение достигнутых объемов перевозок, погрузочно-разгрузочных работ в портах, производства продукции судоремонта и т.п. с потребностью народного хозяйства и населения в целом по отрасли и отдельным регионам, а также с соответствующими показателями в экономически развитых странах;

пропорциональность и сбалансированность развития элементов материально-технической базы;

технический уровень развития морского транспорта (структура флота и берегового перегрузочного оборудования, оснащенность СРЗ, средств связи и электрорадионавигации по типам технических средств, техническим характеристикам, срокам эксплуатации и другим признакам, конкурентоспособность советского морского транспорта в мировом судоходстве, объемы внедрения прогрессивных транспортно-технологических систем и технических средств морского транспорта, влияние внедрения достижений научно-технического прогресса на развитие и размещение отрасли, охрану окружающей среды и рациональное использование природных ресурсов);

возрастную структуру основных производственных фондов морского транспорта;

обеспеченность в территориальном разрезе трудовыми, топливно-энергетическими и другими ресурсами и их влияние на экономические показатели развития и размещения отрасли; уровни концентрации, специализации и кооперирования предприятий морского транспорта (пароходств, портов, СРЗ и т.п.) по объему продукции, стоимости основных производственных фондов, численности работающих, соответствие фактических размеров предприятий оптимальным величинам, межотраслевые, внутриотраслевые и межхозяйственные кооперированные связи;

совершенствование управления морским транспортом на уровне отрасли, пароходства, порта;

участие морского транспорта в международном социалистическом разделении труда в рамках стран-членов СЭВ и во внешнеэкономических связях с другими странами;

мероприятия в области охраны окружающей среды и рационального использования природных ресурсов.

3. Обоснование развития и размещения морского транспорта в перспективном периоде

3.I. Том II отраслевой и территориальных (по пароходствам и союзным республикам) схем должен разрабатываться по следующей схеме:

определение основных условий и факторов развития и размещения морского транспорта на перспективу;

разработка концепции перспективного развития и размещения отрасли;

разработка вариантов перспективного развития и размещения отрасли;

определение оптимального варианта развития и размещения морского транспорта.

3.2. Основные условия и факторы развития и размещения морского транспорта на перспективу.

3.2.I. Потребность народного хозяйства и населения в перевозках грузов и пассажиров морским транспортом принимается:

на конечные годы первого и второго пятилетия перспективного периода - в соответствии с проектом основных направлений экономического и социального развития морского транспорта на I0 лет, представленном в директивные органы (после его утверждения объемы, принятые в схеме, корректируются);

на конечный год перспективного периода - в соответствии с объемами, определенными в концепции развития и размещения производительных сил СССР, подготовленной СОПСом и НИЭИ при Госплане СССР при участии ИКТП при Госплане СССР.

Потребность в перевозках в территориальном разрезе принимается головным разработчиком - Союзморниипроектом по данным ММФ.

Потребность в перевозках определяется на основе изучения заявок клиентуры морского транспорта, территориальных балансов производства и распределения важнейших видов продукции, транспортно-экономических балансов, прогнозов потребностей в транспортном обеспечении целевых комплексных программ и других данных.

Грузооборот флота по каботажным перевозкам определяется на основе междупортовой корреспонденции грузов, по внешнеторговым перевозкам – на направлениях между морскими бассейнами и странами-контрагентами.

Расчеты производятся по установленной номенклатуре грузов: в целом по ММФ, бассейнам и пароходствам с разбивкой на наливные и сухие; сухие – на навалочные, зерновые, лесные и генеральные.

Для обоснования технических средств морского транспорта используется номенклатура, учитывающая транспортно-перегрузочные характеристики грузов.

3.2.2. Направления технической политики в отрасли разрабатываются на основе Комплексной программы научно-технического прогресса на 20 лет, при этом предусматривается дальнейший переход к интенсивному развитию морского транспорта, под которым понимается опережающий рост конечных народнохозяйственных результатов в сравнении с увеличением капитальных вложений, материальных и трудовых затрат путем наиболее рационального использования всех имеющихся ресурсов. Наибольшая эффективность деятельности отрасли определяется уровнем и масштабами развития транспортно-технологических систем на перспективу.

Среди главных направлений технической политики рассматривается специализация, нацеленная на решение важнейшей народнохозяйственной проблемы – повышение эффективности использования флота

и резкое сокращение трудоемкости погрузочно разгрузочных работ, и, как следствие этого, на удешевление транспортного процесса. Определяется тенденция развития многоцелевых технических средств, обеспечивающих более гибкое использование флота и берегового перегрузочного оборудования.

Исследуется влияние научно-технического прогресса на развитие и размещение отрасли, определяется воздействие новой техники и технологии на показатели работы пароходств и портов, устанавливаются тенденции изменения показателей капиталоемкости, энергоемкости, трудоемкости, производительности труда и его механо- и энерговооруженности, себестоимости перевозок и погрузочно-разгрузочных работ, проверяется соответствие направлений и темпов научно-технического прогресса задачам развития морского транспорта в отраслевом и территориальном разрезах.

3.2.3. Потребности отрасли в материальных, финансовых и трудовых ресурсах определяются исходя из намеченных объемов перевозок и грузооборота флота и портов в отраслевом и территориальном разрезах с применением прогрессивных норм и нормативов, дифференцированных по морским бассейнам и пароходствам.

Предложения по ресурсному обеспечению для I5-I0 летнего периода обсновываются на потребность отрасли с учетом возможных ограничений, для 5-летнего периода - на лимиты Госплана СССР с сценкой возможных потерь от ограничения капитальных вложений в развитие морского транспорта. Распределение выделенных отрасли ресурсов (лимитов) по бассейнам выполняет Союзморниипроект и ЦНИИ морского флота (по всем видам флота) по согласованию с ММФ Потребности в ресурсах определяют разработчики схем развития и размещения морского транспорта (филиалы Союзморниипроекта, ЦПКБ, вузы, головные институты).

Потребность отрасли в трудовых ресурсах определяется, исходя из намечаемого роста производительности труда и других показателей развития отрасли на перспективу с учетом обеспечения как основной деятельности, так и инфраструктуры. При этом учитываются необходимость улучшения использования трудовых ресурсов, а также обеспеченность рабочей силой действующих предприятий отрасли.

Показатели обеспеченности отрасли ресурсами, включая трудовые, уточняются после рассмотрения проектов территориальных схем советами министров союзных республик и получения от них заключений по схемам развития пароходств и союзных республик.

3.3. Концепция перспективного развития и размещения отрасли.

3.3.I. Под концепцией понимается система представлений о целях, задачах, путях и средствах развития и размещения морского транспорта на долгосрочную перспективу.

3.3.2. Концепция разрабатывается в отраслевом и территориальном (по пароходствам и союзным республикам) разрезах и содержит замысел дальнейшего развития и размещения морского транспорта в целом и отдельных его подотраслей.

3.3.3. Горизонт разработки концепции на 5 лет превышает горизонт обоснований схемы развития и размещения морского транспорта.

Концепция развития и размещения отрасли разрабатывается на основе концепции развития и размещения производительных сил СССР, подготавливаемой СОПСом при Госплане СССР.

3.3.4. Разработке концепции предшествуют ситуационный анализ достигнутого уровня развития отрасли и анализ условий и факторов будущего развития и размещения морского транспорта. В ана-

лизе рассматриваются наиболее важные и существенные тенденции, направления, динамика показателей, темпы, "узкие места" и проблемы развития и размещения морского транспорта. В анализе условий и факторов будущего развития и размещения отрасли описывается внешний и внутренний фон этого развития, учитываются тенденции мирового судоходства и народного хозяйства страны, экономические, политические, социальные, экологические и другие условия и факторы, оказывающие воздействие на морской транспорт.

Прежде чем формулировать цели развития и размещения морского транспорта на расчетную перспективу, необходимо сравнить современные представления о назначении и функциях морского транспорта в настоящее время с новыми теоретическими представлениями о роли и месте морского транспорта в народном хозяйстве и мировом судоходстве в будущем, т.е. дать сравнительное описание сферы морского транспорта в настоящее время и через 20 лет.

3.3.5. Постановка целей развития и размещения морского транспорта с учетом изменений в сфере морского транспорта, народного хозяйства и мирового судоходства за 20-летний период предусматривает формулировку генеральной цели и подцелей, исходя из которых выявляются основные задачи развития и размещения морского транспорта. Решение этих задач должно обеспечить перевод морского транспорта из современного состояния в будущее.

3.3.6. В концепции дается описание путей, средств, методов, стадий, этапов и последовательности достижения целей и решения задач долгосрочного развития и размещения отрасли, а также указывается, в каких последующих работах должны найти конкретизацию отдельные положения концепции.

3.3.7. Положения, рассматриваемые при формировании концепции.

3.3.7.1. Морской транспорт как экономически и технологически взаимоувязанная подсистема в единой транспортной системе страны и мировом судоходстве. Зависимость конечных показателей работы отрасли от сбалансированности и комплексности развития всех видов транспорта. Оценка соответствия перспективного развития морского транспорта требованиям высокоэффективной единой транспортной системы страны.

3.3.7.2. Транспортно-технологические системы как основное средство интеграции морского транспорта с другими видами транспорта. Доля охвата прогрессивными транспортно-технологическими системами перевозок грузов.

3.3.7.3. Краткая характеристика объемов перевозок грузов и пассажиров, изменения структуры грузооборота и соотношения между перевозками наливных и сухих грузов. Появление новых грузопотоков, стабилизация, уменьшение или исчезновение основных традиционных грузопотоков. Оценка доли участия советского флота в перевозках внешнеторговых грузов и степени удовлетворения потребности в перевозках каботажных грузов. Обеспечение конкурентоспособности советского морского флота на мировом рынке транспортных услуг. Расширение экспорта транспортной продукции как средство повышения эффективности работы отрасли.

3.3.7.4. Общая оценка потребности в ресурсах для выполнения поставленных перед отраслью задач. Принцип и варианты распределения ресурсов по подотраслям и элементам морского транспорта.

3.3.7.5. Основные параметры и варианты развития флота. Наличие флота на начало и конец расчетного периода. Оценка пропор-

циональности развития транспортного и прочих видов флота. Соответствие структуры флота структуре перевозок и ТТС. Данные о среднем возрасте судов. Создание резервов провозной способности как средство повышения надежности и эффективности транспортного процесса.

3.3.7.6. Основные параметры и варианты развития морских портов. Оценка соответствия перспективных портовых мощностей потребностям отрасли. Соотношение между новым строительством, реконструкцией и техническим перевооружением портов. Пути повышения пропускной способности портов. Специализация перегрузочных комплексов. Строительство и развитие новых портов. Строительство портовых гидротехнических сооружений с глубинами более II м. Развитие объектов комплексного обслуживания судоходства. Требования к развитию объектов, принадлежащих другим ведомствам (транспортно-экспедиторские центры Минвнешторга, припортовые холодильники Минторга и др.). Создание резервов портовых мощностей.

3.3.7.7. Основные параметры и варианты развития судоремонтной базы. Оценка соответствия мощности судоремонтного производства потребностям флота. Соотношение между развитием судоремонтных заводов и баз технического обслуживания флота. Направления повышения технического уровня судоремонта. Создание резерва мощностей судоремонтных предприятий.

3.3.7.8. Основные параметры и варианты развития средств передачи информации и связи. Роль спутниковой связи и радионавигации. Развитие технических средств судовождения. Оценка степени удовлетворения требованиям международных соглашений в области средств передачи информации и связи.

3.3.7.9. Принципы развития морского транспорта в Арктике. Пути обеспечения надежного и регулярного судоходства при любых ледовых условиях. Система круглогодичного плавания транспортных судов на трассе Северного морского пути.

3.3.7.10. Главные направления совершенствования организации перевозок и работы морского транспорта: развитие и совершенствование технологии перевозок, наиболее эффективные организационные формы и методы управления отраслью, пути совершенствования взаимодействия морского транспорта с другими видами транспорта и клиентурой внутри страны и за рубежом.

3.3.7.11. Важнейшие научные проблемы, проектно-изыскательские и конструкторские работы перспективного периода, направленные на ускорение внедрения достижений научно-технического прогресса в области судоходства, судо- и портостроения, связи, вычислительной техники и т.д.

3.3.7.12. Направления механизации и автоматизации трудоемких процессов. Расширение использования высокопроизводительных специализированных и многоцелевых перегрузочных комплексов. Механизация перегрузочных операций на универсальных перегрузочных комплексах. Динамика показателя комплексной механизации погрузочно-разгрузочных работ и уровня механизации в судоремонте.

3.3.7.13. Оценка соответствия развития технических средств морского транспорта требованиям международных соглашений в области охраны окружающей среды и рационального использования природных ресурсов. Основные направления деятельности по предотвращению загрязнения моря и прибрежной зоны в результате судоходства.

3.3.7.14. Основные мероприятия по совершенствованию управления морским транспортом. Автоматизированные системы управления

отраслью и предприятиями. Оценка влияния мероприятий по совершенствованию управления морским транспортом на конечные результаты отрасли.

3.3.7.I5. Направления решения социальных вопросов в динамике изменения численности работников основной деятельности.

3.3.7.I6. Потребность в кадрах. Социальная и профессиональная структура кадров. Пути сокращения текучести кадров.

3.3.7.I7. Конечные экономические, валютные и финансовые показатели отрасли в результате реализации мероприятий, заложенных в схему развития и размещения морского транспорта.

3.3.7.I8. Тенденции изменения показателей экономической эффективности капитальных вложений и основных фондов.

3.3.7.I9. Заключение по готовности отрасли обеспечить в рассматриваемом периоде повышение качества транспортного обслуживания и скорости доставки грузов за счет улучшения структуры технических средств отрасли, повышения их надежности, снижения трудоемкости обслуживания и ремонта, автоматизации транспортного процесса, создания автоматизированных систем управления, механизации и автоматизации погрузочно-разгрузочных работ, расширения контейнерных и пакетных перевозок.

3.4. Варианты перспективного развития и размещения морского транспорта.

3.4.I. В соответствии с принятой концепцией в схемах в обязательном порядке разрабатываются варианты решения поставленных задач, включающих разные соотношения между новым строительством и реконструкцией и техническим перевооружением действующим объектов, а также различающихся набором технических решений и сроками их реализации.

При разработке вариантов необходимо исходить из принципа первоочередного наращивания действующих производственных мощностей за счет их технического перевооружения и реконструкции с учетом совершенствования и развития отраслевой и бассейновой специализации и кооперирования производства.

3.4.2. Строительство новых объектов может планироваться при условии, что мощности действующих предприятий с учетом их технического перевооружения и реконструкции используются полностью, а для переходящих строек выделены капитальные вложения для своевременного обеспечения ввода их в действие. В целях последующей оптимизации развития и размещения производственных мощностей в каждом из пунктов размещения следует варьировать объемы и технологию производства на действующих и намечаемых к строительству объектах, располагающих для этого необходимыми условиями. При этом рекомендуется обосновать потребность в резерве производственных мощностей, необходимого для гарантированного решения поставленных перед отраслью задач.

3.4.3. По всем вариантам, включенным в расчеты, определяются объемы и технологии производства, единовременные и текущие затраты. Элементы единовременных и текущих затрат рассчитываются в соответствии с действующей инструкцией по определению экономической эффективности капитальных вложений на морском транспорте.

3.5. Определение оптимального варианта развития и размещения морского транспорта.

3.5.1. В процессе разработки вариантов развития и размещения производственных мощностей отрасли выполняется оценка их экономической эффективности с применением экономико-математических методов и вычислительной техники в соответствии с Методическими ука-

заниями к разработке планов экономического и социального развития морского транспорта. Проведение оптимизационных расчетов развития и размещения производства является обязательным.

Оценка вариантов развития и размещения отрасли производится по показателю приведенных затрат. Сравнение этих показателей по вариантам расчета позволяет выбрать вариант, отвечающий критерию минимума суммарных приведенных затрат. Этот вариант развития и размещения отрасли, как правило, рекомендуется в качестве оптимального для реализации в составе схемы.

3.5.2. Выбор оптимального (или близкого к нему) варианта развития и размещения отрасли при одинаковых или близких показателях приведенных затрат осуществляется с помощью дополнительного анализа их абсолютной эффективности, капиталоемкости и соответствия данного варианта другим требованиям народного хозяйства (эффективное использование трудовых, финансовых, топливно-энергетических и других ресурсов, специализация и комплексное развитие хозяйства союзных республик, экономических районов и территориальных производственных комплексов, состояние окружающей среды, лучшие условия осуществления строительства).

3.5.3. В ряде случаев при выборе оптимального варианта развития и размещения отрасли учитывается эффект от капитальных вложений в морской транспорт, возникающий в других отраслях народного хозяйства (внеотраслевой эффект или эффект у потребителя). При его определении необходимо учитывать такие эффекты, как экономия затрат от ускорения доставки груза, сокращения расходов по перевалке, повышения сохранности груза в процессе транспортировки, снижения расходов на тару, тарно-упаковочные операции, сепарацию, снижения расходов на хранение груза, эффект от улучшения транспортного обслуживания отдельных регионов и др.

3.5.4. На основе оптимального варианта уточняются конечные показатели отрасли, выполняются расчеты потребности в пополнении флота, капитальных вложениях с выделением объема строительно-монтажных работ, трудовых, топливно-энергетических, водных и других ресурсах; определяются сравнительная эффективность и очередность строительства объектов морского транспорта, выделяется группа объектов, целесообразность развития (строительства) которых подтверждается во всех рассматриваемых вариантах, и формулируются требования к развитию и размещению смежных отраслей и проблемы, подлежащие дальнейшей разработке.

4. Материалы, обосновывающие целесообразность проектирования, строительства, реконструкции или расширения предприятий и сооружений

4.I. Обосновывающие материалы разрабатываются в составе отраслевой и территориальных схем исходя из показателей основных направлений экономического и социального развития морского транспорта, а также с учетом хода выполнения плана капитального строительства и заданий по вводу в действие производственных мощностей и объектов в текущей пятилетке.

4.2. Обосновывающие материалы разрабатываются по флоту и береговым объектам. По флоту материалы разрабатываются ЦНИИ морского флота совместно с соисполнителями для каждого типа судна, вошедшего в программу пополнения флота. Состав обосновывающих материалов по каждому типу судна определяется эталоном (приложение I).

Обосновывающие материалы для береговых объектов разрабатываются Союзморниипроектом и его филиалами по стройкам сметной

стоимостью 4 млн.руб. и выше. При строительстве, намечаемом по очередям, в обосновывающих материалах выделяются показатели первой очереди строительства.

По крупным и сложным предприятиям и сооружениям (а при необходимости и по другим объектам), определяемым Госпланом СССР и Госстроем СССР при составлении проектов планов, разрабатываются технико-экономические обоснования (ТЭО), имея в виду, что строительство технически несложных зданий и сооружений должно осуществляться, как правило, по типовым и повторно применяемым экономичным индивидуальным проектам в соответствии с утвержденными ценниками.

В схемах приводится список строек (в порядке приоритета), включаемых в оптимальный вариант развития и размещения отрасли.

4.3. Обосновывающие материалы по стройкам производственного назначения, вошедшим в оптимальный вариант развития и размещения морского транспорта, разрабатываются в соответствии с эталонами для морских портов и судоремонтных заводов (состав эталонов приведен в приложениях 2 и 3) и должны содержать:

объем и структуру грузооборота портов, принцип и возможные варианты распределения грузооборота между портами, выбор оптимального варианта; выбор технологии перегрузочных работ; выбор максимального судна для определения глубины и размеров портовой акватории, внутренних рейдов и бассейнов, причальных сооружений и глубин у причалов; потребности флота в судоремонте и техническом обслуживании, принцип и возможные варианты распределения потребности по базам (судоремонтные заводы ММФ и других ведомств базы технического обслуживания, зарубежные верфи), бассейнам и предприятиям, выбор оптимального варианта; потребности в разви-

тии прочих береговых объектов, варианты их развития, выбор оптимального варианта (по данным первого этапа разработки схем);

обоснование необходимости реконструкции, технического перевооружения действующих объектов или нового строительства на основе баланса производственных мощностей;

обоснование оптимальной мощности предприятия (сооружения) исходя из потребности отрасли и с учетом специализации и кооперирования производства;

расчеты по укрупненным показателям потребности в трудовых и финансовых ресурсах, расхода электроэнергии, топлива, воды в сопоставлении с отраслевыми нормативами их расхода;

предложения о поставках основных комплектующих изделий по кооперации;

обоснование места строительства предприятия (сооружения) на основе данных оптимального варианта развития и размещения отрасли с учетом обеспеченности местными трудовыми и другими ресурсами, а также с учетом возможного влияния деятельности предприятия на окружающую природную среду;

предложения по технологии производства с оценкой прогрессивности этой технологии с учетом обеспечения требований по охране природы и рациональному использованию природных ресурсов, а также по экономному и комплексному использованию сырья и материалов;

требования к смежным видам транспорта для организации транспортного процесса от грузоотправителя до грузополучателя по схеме "от двери до двери";

сведения о наличии строительной базы и возможностях строительных организаций осуществить строительство в нормативные сроки;

расчеты стоимости строительства (в том числе строительно-монтажных работ) с использованием:

- нормативов удельных капитальных вложений на единицу вводимой в действие мощности или прироста продукции по отрасли, подотраслям и видам деятельности, разработанных Союзморниипроектом и утвержденных ММФ (М., В/О "Мортехинформреклама", 1985 г.);

- показателей сметной стоимости построенных аналогичных предприятий и сооружений, а также типовых и наиболее экономичных индивидуальных проектов;

- материалов обследования на месте условий осуществления строительства

предложения по очередности и срокам строительства;

сопоставления удельных затрат на единицу мощности, производительности труда и других показателей намечаемого к проектированию предприятия и сооружения с аналогичными показателями действующих передовых отечественных и зарубежных предприятий и сооружений.

Номенклатура продукции и проектная мощность, размещение предприятий и сооружений, потребность в топливе, электроэнергии, трудовых ресурсах, стоимость и сроки строительства согласовываются с Госпланом СССР.

Примечание

В необходимых случаях для расчета стоимости строительства определяются основные строительные решения. В расчете стоимости строительства выделяются затраты на осуществление основных природоохранных мероприятий.

Расчетная стоимость строительства крупных и сложных предприятий и сооружений, предусмотренная в утвержденном технико-экономическом обосновании, должна являться лимитом на весь период проектирования и строительства и учитываться при составлении планов капитального строительства.

4.4. Обосновывающие материалы строительства объектов непроизводственного назначения сметной стоимостью 4 млн.руб. и выше разрабатываются в порядке, приведенном в п.4.3 настоящих Методических указаний. При этом учитывается специфика проектирования строительства и использования этих объектов.

4.5. Вопросы о необходимости включения в состав схем обосновывающих материалов по стройкам производственного и непроизводственного назначения сметной стоимостью до 4 млн.рублей, а также вопросы о порядке разработки этих материалов в каждом конкретном случае решаются Министерством морского флота.

5. Состав и порядок разработки первого этапа (том I и том II) схемы развития и размещения морского транспорта

5.I. Том I "Анализ развития и размещения морского транспорта за базисный период" выполняется в соответствии с п.2 настоящих Методических указаний. Том I состоит из введения, общей части, разделов 3-I3, указанных в пп.5.2,и заключения.

5.2. Том II "Обоснования развития и размещения морского транспорта в перспективном периоде" выполняется в соответствии с пунктом 3 настоящих Методических указаний и должен состоять из следующих разделов:

Введение.

Раздел I. Основные условия и факторы развития и размещения морского транспорта на перспективу (общая часть).

Раздел 2. Концепция развития и размещения морского транспорта на перспективу (общая часть).

Раздел 3. Перевозки грузов и пассажиров, грузо - и пассажирооборот, объем погрузочно-разгрузочных работ.

3.I. Перевозки грузов и грузооборот флота в каботажном плавании.

3.2. Перевозки грузов и грузооборот флота в заграничном плавании.

3.2.I. Внешняя торговля морем и морские перевозки экспортных и импортных грузов.

3.2.2. Перевозки грузов иностранных фрахтователей.

3.3. Грузооборот портов и объем погрузочно-разгрузочных работ.

3.4. Перевозки пассажиров и пассажирооборот флота.

Раздел 4. Транспортно-технологические системы.

Раздел 5. Материально-техническая база.

5.I. Флот.

5.I.I. Транспортный грузовой и ледокольный флот.

5.I.2. Транспортный пассажирский флот.

5.I.3. Служебно-вспомогательный флот.

5.I.4. Технический и аварийно-спасательный флот.

5.I.5. Гидрографический флот.

5.I.6. Плавсредства охраны окружающей среды.

5.I.7. Речной флот р.Дунай и Среднеазиатского пароходства.

5.I.8. Плавсредства судоремонтных заводов и баз технического обслуживания.

5.I.9. Местный пассажирский флот.

5.2. Морские порты.

5.3. Судоремонтные заводы (включая плавсредства СРЗ).

5.4. Базы технического обслуживания (включая плавсредства БТО).

5.5. Прочие объекты производственного назначения.

5.5.I. Средства связи и электрорадионавигации.

5.5.2. Бассейновые управления путей и экспедиционные отряды АСПТР.

5.5.3. Другие объекты производственного назначения.

5.6. Объекты непроизводственного назначения.

5.6.I. Жилищное и культурно-бытовое строительство.

Раздел 6. Труд и темпы роста его производительности.

Раздел 7. Социальное развитие морского транспорта.

Раздел 8. Внешнеэкономические связи в области морского транспорта.

Раздел 9. Охрана природы и рациональное использование природных ресурсов.

Раздел I0. Совершенствование управления морским транспортом.

Раздел II. Развитие науки и техники.

Раздел I2. Валютные и финансовые показатели.

Раздел I3. Экономическая эффективность основных фондов и капитальных вложений.

Раздел I4. Целевые программы развития морского транспорта (арктические перевозки и их материально-техническое обеспечение).

Раздел I5. Требования к смежным видам транспорта и отраслям народного хозяйства.

Заключение.

Разделы 4-II выполняются в соответствии с пунктом 3, т.е. с учетом особенностей каждого раздела включают:

основные условия и факторы развития и размещения морского транспорта на перспективу;

концепцию перспективного развития и размещения морского транспорта;

варианты перспективного развития и размещения морского транспорта;

определение оптимального варианта развития и размещения морского транспорта.

При необходимости в разделах приводятся требования к смежным видам транспорта и отраслям народного хозяйства в связи с обоснованным развитием и размещением морского транспорта

Работа по всем разделам выполняется в соответствии с Методическими указаниями к составлению планов экономического и социального развития морского транспорта (М.: В/О "Мортехинформреклама", 1985).

5.3. Составной частью отраслевой схемы являются территориальные схемы развития и размещения морского транспорта, разрабатываемые по всем пароходствам и союзным республикам. Филиалы Союзморниипроекта обосновывают схемы развития и размещения следующих морских пароходств:

Ленморниипроект - Северное, Мурманское, Балтийское, Эстонское, Латвийское, Литовское;

Черноморниипроект - Черноморское, Азовское, Советское Дунайское, Новороссийское, Грузинское;

Каспморниипроект - Каспийское, Среднеазиатское;

Дальморниипроект - Дальневосточное, Приморское, Камчатское, Сахалинское, Северо-Восточное управление морского флота

Принадлежность пароходств к административным и экономическим районам приведена в приложении 4.

Схему развития и размещения морского транспорта РСФСР составляет Союзморниипроект на основе схем пароходств, расположенных на территории республики. Аналогично схеми развития и размещения морского транспорта Эстонской, Латвийской и Литовской ССР выполняет Ленморниипроект, Украинской и Грузинской ССР - Черноморниипроект. Каспморниипроект, разрабатывая схемы развития и размещения Каспийского и Среднеазиатского пароходств,

готовит материалы по соответствующим союзным республикам.

Отраслевая схема и схемы союзных республик и пароходств одинаковы по структуре, но отличаются по степени агрегирования показателей. Макеты отраслевой схемы, схем развития и размещения морского транспорта союзных республик и пароходств являются составной частью настоящих Методических указаний.

5.4. Разработку первого этапа отраслевой схемы возглавляет научный руководитель проблемы.

Разработку отраслевых разделов I-2 возглавляет руководитель темы, разделов 3-I4 - руководители разделов, утверждаемые приказами директоров Союзморниипроекта и ЦНИИ морского флота (по разделам 5.I и 5.4). Раздел I5 составляется руководителем темы по материалам остальных разделов отраслевой схемы.

5.5. Разработку первого этапа территориальных схем возглавляет руководитель темы по бассейну, отдельных разделов - руководители разделов, утверждаемые директором филиала Союзморниипроекта.

5.6. Научный руководитель проблемы выполняет свои функции в соответствии с Положением о научном руководителе проблемы плана НИР по Минморфлоту.

Руководитель проблемы (темы) и руководители отраслевых разделов выполняют функции головной организации по проблеме в соответствии с Положением о головной организации по научно-технической проблеме плана НИР по Минморфлоту.

6. Порядок разработки второго этапа схемы развития и размещения морского транспорта

6.I. На втором этапе, согласно подпункту I.I4 настоящих Методических указаний, в составе схемы разрабатываются материалы

с необходимыми расчетами, обосновывающие целесообразность проектирования, строительства, реконструкции или расширения предприятий и сооружений в первом пятилетии и в первые два-три года второго пятилетия, а также экономические обоснования строительства крупных и сложных предприятий и сооружений. При этом определяется расчетная стоимость строительства (реконструкции, расширения) и другие основные технико-экономические показатели объектов. Обосновывающие материалы и ТЭО являются неотъемлемой частью схемы. Их разработка должна быть закончена ко времени завершения отраслевой схемы, т.е. за 2,5 года до начала очередной пятилетки.

При условии, что разработка схем развития и размещения морского транспорта представляет собой непрерывный процесс и после завершения схемы через каждые 5 лет составляется новая - на новое пятилетие, устанавливается следующий порядок разработки обосновывающих материалов.

6.2. После утверждения схемы под руководством главных инженеров филиалов в срок, установленный программой работ, составляются:

перечни вновь начинаемых строек по бассейну для включения в пятилетний план капитального строительства;

перечни намечаемых к реконструкции и расширению действующих предприятий и сооружений;

перечни разрабатываемых проектов, утверждаемых в составе пятилетних планов проектно-изыскательских работ;

списки строек в порядке приоритета, включенных в схемы развития и размещения пароходств (по годам ближайшей пятилетки и первым двум-трем годам второй пятилетки);

основные направления проектирования предприятий, зданий и сооружений в ближайшую пятилетку и первые два-три года второй пятилетки;

технико-экономические показатели объектов, планируемых к строительству в ближайшую пятилетку и первые два-три года второй пятилетки (по формам №№ I4 и I5 Госплана СССР).

6.3. По результатам обоснований первого этапа утвержденной схемы под руководством главных инженеров филиалов в трехмесячный срок разрабатывается перечень объектов, подлежащих проектированию, строительству, реконструкции или расширению во второй пятилетке и первые два-три года третьей пятилетки.

6.4. Технический отдел Союзморниипроекта под руководством главного инженера и при участии руководителя проблемы и соответствующих руководителей разделов разрабатывает проект отраслевого перечня объектов, для которых требуется разработка обосновывающих материалов и ТЭО с указанием по годам сроков завершения разработки. Указанный перечень направляется на согласование В/О "Мостройзаграпоставка" при участии ПВФУ и В/О "Мортехсудоремпром". При необходимости в перечень вносятся объекты первой пятилетки, для которых не были разработаны обосновывающие материалы и ТЭО.

6.5. Объекты, для которых требуется разработка обосновывающих материалов и ТЭО, вносятся в Приложение к плану работ по составлению схем развития и размещения отраслей народного хозяйства и отраслей промышленности и схем развития и размещения производительных сил по экономическим районам и союзным республикам на данный год по Министерству морского флота. Проект плана работ и приложения на данный год составляются начальником технического отдела Союзморниипроекта. План работ утверждается заместителем министра, приложение - председателем В/О "Морстройзаграпоставка" при участии ПВФУ и В/О "Мортехсудоремпром".

6.6. На основе утвержденных плана работ и приложения главный инженер Союзморниипроекта совместно с главными инженерами филиалов института определяет исполнителей и стоимость разработки обосновывающих материалов и ТЭО по каждому объекту. Общая стоимость работ не должна превышать суммы, выделяемой из государственного бюджета для разработки обосновывающих материалов и ТЭО.

6.7. Программа работ по составлению отраслевой схемы разрабатывается руководителем проблемы (темы), согласовывается с ИнТП при Госплане СССР и утверждается начальником ПВФУ по согласованию с председателем В/О "Морстройзагранпоставка".

6.8. Разработка Союзморниипроектом и его филиалами обосновывающих материалов ведется в соответствии с п.4 настоящих Методических указаний.

Руководитель схемы по бассейну и руководитель соответствующего раздела представляют исполнителям обосновывающих материалов и ТЭО исходную информацию, на базе которой было признано целесообразным приступить к более подробным обоснованиям данного объекта в объеме, приведенном в подпункте 4.2 Методических указаний.

В результате разработки обосновывающих материалов и ТЭО должны быть точно определены окончательно параметры объектов (по месту размещения, мощности и другим основным технико-экономическим показателям, стоимости строительства, в том числе строительно-монтажных работ).

6.9. Разработкой второго этапа территориальных схем руководят главные инженеры филиалов Союзморниипроекта. Разработкой обосновывающих материалов по конкретным объектам руководят главные инженеры проектов.

Подготовленные обосновывающие материалы рассматриваются техническими отделами и секциями научно-технических советов филиалов Союзморниипроекта. Окончательные параметры объектов должны быть согласованы с руководителем темы по бассейну. Указанное согласование фиксируется на титульном листе обосновывающих материалов.

6.10.Разработанные филиалами обосновывающие материалы в качестве составной части территориальных схем направляются главному инженеру Союзморниипроекта и проходят рассмотрение в техническом отделе и на секции научно-технического совета головного института.

6.11.Утвержденные главным инженером Союзморниипроекта обосновывающие материалы используются разработчиками первого этапа схемы при ее уточнении на следующем горизонте планирования как исходные данные для оптимизационных расчетов.

Приложение I

Э Т А Л О Н

Технико-экономического обоснования (ТЭО)
типа судна пополнения транспортного флота

I. Предпосылки к строительству рассматриваемого типа судна.

I.I. Тенденции мирового судоходства.

I.2. Требования к судам, определяемые характером перевозок в рассматриваемом периоде.

I.3. Современное состояние отечественного флота и его характерные особенности применительно к данному типу судна.

I.4. Наличие дефицита в рассматриваемом типе судна.

I.5. Отчетные эксплуатационно-экономические показатели работы судов данного типа.

2. Перспективные условия эксплуатации судов рассматриваемого типа.

2.I. Бассейны, пароходства, линии и направления перевозок.

2.2. Перспективные объемы и структура грузопотоков.

3. Обоснование экономической эффективности рассматриваемого типа судна.

3.I. Обоснование эксплуатационных и экономических нормативов измерителей для расчета показателей работы.

3.2. Расчет показателей сравнительной экономической эффективности новых судов данного типа по сравнению с базовым (заменяемым).

3.3. Расчет показателей абсолютной (общей) экономической эффективности.

3.4. Расчет народнохозяйственной и отраслевой эффективности судов, приобретаемых по импорту в соответствии с требованиям методики эффективности внешнеэкономических связей.

Приложение 2

С О С Т А В

эталона материалов, обосновывающих целесообразность проектирования, строительства или расширения морского порта

1. Исходные положения.
2. Обоснование расчетного объема работы.
3. Основные технологические решения.
4. Главные строительные решения.
5. Организация и стоимость строительства.
6. Эффективность капитальных вложений, выводы и предложения.

1. Исходные положения.

1.1. Основание для разработки обосновывающих материалов развития порта.

1.2. Основные решения Схем развития и размещения пароходств и союзных республик.

1.3. Транспортно-экономическая характеристика порта, место порта в системе портового хозяйства бассейна (пароходства), транспортных узлах, специализация, число и характеристика ТПК, мощность.

1.4. Размещение порта, схема генплана, оценка возможных районов для размещения новых мощностей, расширения, реконструкции действующих ТПК и условий строительства; увязка планировочных схем с генеральными планами города, населенного пункта, транспортного узла.

1.5. Оценка условий развития порта по факторам транспортных подключений, водоснабжения, энергоснабжения, водных подходов,

безопасности мореплавания, градостроительным требованиям, охраны окружающей среды, социальным условиям.

I.6. Технико-экономические данные состояния материально-технической базы порта и показатели его работы.

2. Обоснование расчетного объема работы

2.I. Объем и структура грузооборота (пассажирооборота) портов бассейна (пароходства) и характеристика морского транспортного флота, обеспечивающего направление основных потоков по портам.

2.2. Баланс ресурсов пропускной способности портов и потребностей в обслуживании транспортных потоков по объему и структуре грузооборота (пассажирооборота) с определением сальдо сопоставительного расчета.

2.3. Характеристика и принципы построения вариантов распределения неразмещенных в действующих портах потоков и обоснование выбора оптимального варианта, определившего целесообразность развития данного порта.

2.4. Общий и дополнительный грузооборот (пассажирооборот) порта на расчетные периоды с распределением по родам грузов раздельно по прибытию и отправлению с выделением специальных грузопотоков (подгрузов, укрупненных мест, контейнерных, накатных, паромных, лихтерных, опасных и др.) и распределением каждого потока по типам и тоннажным группам транспортного флота.

2.5. Технико-экономические характеристики флота.

3. Основные технологические решения

3.1. Выбор и обоснование оптимальной схемы развития порта при рассмотрении возможных вариантов, различающихся по:

- воспроизводственной структуре капиталовложений, а именно; в расширение, реконструкцию либо новое строительство;

- видам технологии и схемам механизации перегрузочных работ, схемам организации комплексного обслуживания флота;

- районированию и специализации ТПК;

- выбору площадок строительства с учетом естественных условий и требований по подключению к транспортным и инженерным коммуникациям;

- компоновочным решениям по площадкам строительства;

- типам конструкций гидротехнических сооружений;

- видам организаций строительства, очередности и последовательности ввода в эксплуатацию пусковых комплексов, определяющих различное распределение объемов работ по периодам строительства и срокам ввода объектов.

3.2. Общая структура технологической части обосновывающих материалов по результату оптимизации рассмотренных вариантов:

- схема принятой механизации и технологии перегрузочных работ, специализация, причальный фронт, склады, подъемно-транспортное оборудование, портовый флот;

- схема электроснабжения, теплоснабжения, связи и ЭРН;

- подсобно-производственное обеспечение, объекты комплексного обслуживания флота, пассажирские комплексы.

4. Главные строительные решения

4.I. Гидротехнические сооружения, перечень, нагрузки, конструктивные схемы, укрупненный объем работ, оценка условий строительства.

4.2. Архитектурно-строительные решения по основным группам сооружений, перечень, основные строительные показатели раздельно по типовым и повторно используемым проектам, оценки объемов работ.

4.3. Водоснабжение, канализация, отопление, вентиляция, очистка территории, акватории и воздушной среды.

4.4. Спецмероприятия и объекты ГО. Соображения по объему работ для учета в общей сумме затрат (по установленному порядку разработки).

5. Организация и стоимость строительства

5.I. Условия осуществления строительства по рассматриваемым вариантам.

5.2. Сопоставительная характеристика вариантов по условию обеспечения строительства мощностями генподрядчика, основными строительными материалами.

5.3. Основные объекты строительства, объемы работ в целом, по очередям, последовательность осуществления строительства.

5.4. Соображения по подготовительным работам, основным строительным и монтажным работам.

5.5. Оценка потребности в материально-технических и трудовых ресурсах, соображения по организации строительства.

5.6. Расчеты стоимости строительства, состоящие из:

- сведений о порядке определения сметной стоимости по гла-

вам сводного расчета стоимости строительства;

- ведомости расчетной стоимости строительства объектов, входящих в пусковой комплекс;

- сводка расчетов стоимости строительства.

6. Экономическая эффективность капитальных вложений, выводы и предложения

6.1. Капитальные вложения производственного назначения на расчетные периоды по вариантам проектных решений (прямые и сопряженные) и их структура.

6.2. Эксплуатационные расходы (прямые и сопряженные) по элементам затрат по вариантам проектных решений.

6.3. Приведенные затраты и выбор оптимального варианта.

6.4. Ввод в действие основных фондов в результате строительства, выбытие и изменение структуры фондов.

6.5. Расчет общей эффективности оптимального варианта: показатели доходов, прибыли, рентабельности, срока окупаемости, производительности труда, удельных капвложений, фондоотдачи.

6.6. Сравнение технико-экономических показателей с уровнем показателей проектируемых, действующих передовых отечественных и зарубежных портов-аналогов.

6.7. Выводы и предложения, содержащие:

общую оценку экономической целесообразности и хозяйственной необходимости проектирования и строительства порта на расчетный объем работы:

требования к другим отраслям народного хозяйства, обеспечивающим строительство и будущую эксплуатацию порта;

таблицу основных технико-экономических показателей порта.

Приложение 3

С О С Т А В

эталона материалов, обосновывающих целесообразность проектирования, строительства или расширения судоремонтного завода

1. Исходные положения.
2. Обоснование загрузки завода на период развития.
3. Основные технологические решения.
4. Основные строительные решения.
5. Генеральный план: территория, акватория, безопасность мореплавания, дноуглубление и навигационная обстановка.
6. Техника безопасности и охрана окружающей среды.
7. Организация и стоимость строительства.
8. Экономическая эффективность капитальных вложений.
9. Приложение.

1. Исходные положения

1.1. Основание для разработки обосновывающих материалов развития промышленного предприятия (судоремонтного либо иного завода, далее - завод).

1.2. Основные решения Схемы развития и размещения пароходства.

1.3. Технико-экономическая характеристика современного состояния завода; его место среди промпредприятий бассейна (пароходства), специализация, мощность и ее использование.

1.4. Размещение завода, схема генплана, оценка возможности создания новых мощностей, расширения, реконструкции, условий строительства.

I.5. Оценка условий для развития завода по факторам водоснабжения, электроснабжения, транспортных коммуникаций, водных подходов, градостроительным, демографическим и охраны окружающей среды.

2. Обоснование загрузки завода на период развития

2.I. Закрепление транспортного флота и объем потребности в ремонте.

2.2. Объемы ремонта портового и вспомогательного флота, технического флота и флота АСПТР; объемы навигационного и других видов судоремонта.

2.3. Номенклатура и объем судостроения.

2.4. Объемы продукции машиностроения, изготовление СЗЧ, ремонта обменного фонда.

2.5. Объемы других видов продукции для нужд отрасли в соответствии с принятыми решениями Схемы развития и размещения.

2.6. Баланс потребности и ее покрытия.

2.7 Производственная программа завода.

3. Основные технологические решения

3.I. Определение основных технологических элементов завода с помощью укрупненных показателей (удельных нормативов, нормативов съема и другое):

- численность работающих;

- площади и состав производственных подразделений: производственные, заготовительные и вспомогательные цехи, общезаводские склады; выбор промышленных зданий;

- требования к технологическому оборудованию; при необходимости – обоснование поставок импортного оборудования;

- судоремонтные причалы и судоподъемные сооружения;

- транспорт и энергетика.

3.2. Выбор и обоснование оптимальной схемы развития предприятия при рассмотрении возможных вариантов, различающихся по воспроизводственной структуре капитальных вложений (расширение, реконструкция, новое строительство), компоновочным решениям генерального плана, типам судоподъемных сооружений.

4. Основные строительные решения

4.1. Архитектурно-строительные решения по основным зданиям и сооружениям.

4.2. Гидротехнические сооружения.

4.3. Водоснабжение, канализация, отопление, вентиляция.

5. Генеральный план: территория, акватория, безопасность мореплавания, дноуглубление и навигационная обстановка.

6. Техника безопасности и охрана окружающей среды; взрыво- и пожаробезопасность, охрана труда, мероприятия по охране среды и очистке территории и акватории.

7. Организация и стоимость строительства

7.1. Условия осуществления строительства в соответствии с рассматриваемыми вариантами; оценка потребности в материально-технических и трудовых ресурсах; обеспеченность мощностями генподрядчика.

7.2. Соображения по очередности строительства, пусковым комплексам и объектам.

7.3. Расчеты стоимости строительства.

8. Экономическая эффективность капитальных вложений

8.I. Эффективность капитальных вложений:

- капитальные вложения на расчетные периоды по вариантам проектных решений;

- эксплуатационные расходы по вариантам проектных решений;

- сравнительная оценка и выбор оптимального варианта по показателю приведенных затрат;

- основные производственные фонды по вновь создаваемым, расширяемым и реконструируемым объектам;

- расчет общей эффективности оптимального варианта, показатели себестоимости производства, роста производительности труда, удельных капвложений, фондоотдачи;

- сравнение технико-экономических показателей с показателями проектируемых, действующих передовых отечественных и зарубежных предприятий-аналогов.

8.2. Выводы и предложения.

- общая оценка экономической целесообразности и хозяйственной необходимости проектирования и строительства завода на обоснованную мощность при соблюдении ограничений по капитальным затратам, материальным и трудовым ресурсам;

- требования к обеспечивающим строительство и будущую эксплуатацию завода другим областям народного хозяйства;

- таблица основных технико-экономических показателей.

9. Приложение

(таблицы, чертежи)

Приложение 4

АДМИНИСТРАТИВНАЯ И ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПРИНАДЛЕЖНОСТЬ ПАРОХОДСТВ ММФ

Пароходство	Республика	Экономический район	Примечание
Северное	РСФСР	Северо-Западный	К западу от Амдермы
		Западно-Сибирский	К западу от Гыды до Амдермы
		Восточно-Сибирский	к западу от Хатанги исключительно до Гыды
Мурманское	РСФСР	Северо-Западный	
Балтийское	РСФСР	Северо-Западный	все, кроме Калининграда
	РСФСР	Прибалтийский	Калининград
Эстонское	ЭССР	Прибалтийский	
Латвийское	Лат.ССР	Прибалтийский	
Литовское	Лит.ССР	Прибалтийский	
Советское Дунайское	УССР	Южный	
Черноморское	УССР	Южный	
Азовское	УССР	Южный	Керчь, Геническ
	УССР	Донецко-Приднепровский	Жданов, Осипенко
	РСФСР	Северо-Кавказский	Таганрог
Новороссийское	РСФСР	Северо-Кавказский	
Грузинское	Груз.ССР	Закавказский	
Каспийское	Азерб.ССР	Закавказский	Зап.побережье к югу от Дербента искл.

Приложение 4
(продолжение)

Пароходство	Республика	Экономический район	Примечание
Каспийское	РСФСР	Северо-Кавказский	Дербент, Махачкала
	РСФСР	Поволжский	Астрахань
	Каз.ССР	Казахстанский	Восточное побережье к северу от Бекдаша искл.
	Туркм.ССР	Среднеазиатский	Восточное побережье к югу от Бекдаша
Среднеазиатские	Каз.ССР	Казахстанский	Аральск
	УзбССР	Среднеазиатский	от устья до Турткуля, Термез
	Туркм.ССР	Среднеазиатский	Остальные
Дальневосточное	РСФСР	Дальневосточный	
Сахалинское	РСФСР	Дальневосточный	
Камчатское	РСФСР	Дальневосточный	
Приморское	РСФСР	Дальневосточный	
СВУ МФ	РСФСР	Восточносибирский	

Содержание

		стр.
	Ведение	5
I.	Основные положения.	6
2.	Анализ развития и размещения морского транспорта за базисный период.	I2
3.	Обоснование развития и размещения морского транспорта в перспективном периоде	I5
4.	Материалы, обосновывающие целесообразность проектирования, строительства, реконструкции или расширения предприятий и сооружений	26
5.	Состав и порядок разработки первого этапа (том I и том П) схемы развития и размещения морского транспорта.	30
6.	Порядок разработки второго этапа схемы развития и размещения морского транспорта.	34
	Приложение I. Эталон ТЭО типа судна пополнения транспортного флота	39
	Приложение 2. Состав эталона материалов, обосновывающих целесообразность проектирования, строительства или расширения морского порта . . .	40
	Приложение 3. Состав эталона материалов, обосновывающих целесообразность проектирования, строительства или расширения судоремонтного завода	45
	Приложение 4. Административная и экономическая принадлежность пароходств ММФ	49

Подписано в печать 11.09.85. Формат 60х84/16. Печать офсетная. Усл.печ.л. 3,14. Уч.-изд.л. 1,99. Печ.л. 3,375.
Тираж 75. Заказ 1674. Изд. № 784-и. Цена 40 коп.

Типография В/О "Мортехинформреклама", 113114, Москва, Ж-114, Кожевническая ул., д.19

gost.e-ecolog.ru