



МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**ЗАРЕГИСТРИРОВАНО**

Регистрационный № 72870

от "04" апреля 2023.

**МИНИСТЕРСТВО ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ТОРГОВЛИ  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(Минпромторг России)**

**ПРИКАЗ**

14 марта 2023 г.

№ 822

Москва

**Об утверждении порядка определения трудоемкости проектирования,  
строительства, ремонта, утилизации судна**

В соответствии с пунктом 15 части 3 статьи 6 Федерального закона от 31 декабря 2014 г. № 488-ФЗ «О промышленной политике в Российской Федерации» и абзацем девятым пункта 1 Положения о Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 5 июня 2008 г. № 438, **п р и к а з ы в а ю:**

1. Утвердить прилагаемый порядок определения трудоемкости проектирования, строительства, ремонта, утилизации судна.

2. Контроль за соблюдением настоящего приказа возложить на статс-секретаря заместителя Министра промышленности и торговли Российской Федерации В.Л. Евтухова.

3. Настоящий приказ вступает в силу со дня вступления в силу Федерального закона от 7 октября 2022 г. № 390-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О промышленной политике в Российской Федерации».

Заместитель Председателя  
Правительства Российской Федерации –  
Министр промышленности и торговли  
Российской Федерации

  
Д.В. Мантуров

## УТВЕРЖДЕН

приказом Минпромторга России  
от 14 марта 2023 г. № 822

### **Порядок определения трудоемкости проектирования, строительства, ремонта, утилизации судна**

#### **I. Общие положения**

1. Настоящий Порядок устанавливает следующие методы определения трудоемкости проектирования, строительства, ремонта, утилизации морского судна, судна внутреннего плавания, судна смешанного (река-море) плавания, корабля (далее – судно):

а) расчет по нормативам трудоемкости проектирования, строительства, ремонта, утилизации судов, утвержденным Министерством промышленности и торговли Российской Федерации в соответствии с Правилами разработки и утверждения нормативов трудоемкости проектирования, строительства, ремонта, утилизации судов, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 1 марта 2023 г. № 331 (далее – Правила, нормативы трудоемкости проектирования судов, нормативы трудоемкости строительства судов, нормативы трудоемкости ремонта судов, нормативы трудоемкости утилизации судов, соответственно);

б) расчет по нормам труда: нормам времени, нормам выработки, нормативам численности, нормам обслуживания, применяемым в организациях, осуществляющих проектирование, строительство, ремонт, утилизацию судов, в соответствии с главой 22 Трудового кодекса Российской Федерации (далее – нормы труда);

в) расчет с использованием величины трудоемкости проектирования, строительства, ремонта, утилизации аналогичного судна (далее – судно-аналог) или судна, на основе проекта которого разработан (планируется разрабатывать) проект судна, трудоемкость проектирования, строительства, ремонта, утилизации которого определяется (далее – судно-прототип, аналого-сопоставительный метод, соответственно);

г) определение по величине затрат рабочего времени, отработанного работниками, непосредственно участвующими в процессе производства (далее – основные работники), при проектировании, строительстве, ремонте, утилизации судна.

2. Для планирования численности основных работников, необходимых для осуществления производственной деятельности по проектированию, строительству, ремонту, утилизации судна, и для обоснования затрат на оплату труда, учитываемых в цене проектирования, строительства, ремонта, утилизации судна, используются следующие величины трудоемкости проектирования, строительства, ремонта, утилизации судна, определяемые и применяемые в соответствии с настоящим Порядком:

а) величина трудоемкости проектирования судна, рассчитанная по нормативам трудоемкости проектирования судов, учитывающим конструктивные особенности судна, организационно-технические условия выполнения работ по его проектированию в организации, в которой предполагается размещение заказа на проектирование судна (далее – потенциальный исполнитель), или в организации, в которой размещен заказ на проектирование судна (далее – исполнитель, организация-проектант судна), нормам труда или аналого-сопоставительным методом (далее – плановая трудоемкость проектирования судна);

б) величина трудоемкости строительства судна, рассчитанная по нормативам трудоемкости строительства судов, учитывающим конструктивные особенности судна и организационно-технические условия выполнения работ по его строительству в организации – потенциальном исполнителе (исполнителе)

строительства судна (далее – организация – строитель судна), или аналого-сопоставительным методом (далее – проектная трудоемкость строительства судна);

в) величина трудоемкости ремонта судна, рассчитанная по нормативам трудоемкости ремонта судов, учитывающим конструктивные особенности судна и организационно-технические условия выполнения работ по его ремонту в организации-потенциальном исполнителе (исполнителе) ремонта судна (далее – судоремонтная организация), или аналого-сопоставительным методом (далее – проектная трудоемкость ремонта судна);

г) величина трудоемкости утилизации судна, рассчитанная по нормативам трудоемкости утилизации судов, учитывающим конструктивные особенности судна и организационно – технические условия выполнения работ по его утилизации в организации-потенциальном исполнителе (исполнителе) утилизации судна (далее – организация – исполнитель утилизации судна), или аналого-сопоставительным методом (далее – проектная трудоемкость утилизации судна);

д) величина трудоемкости строительства, ремонта, утилизации судна, определенная организацией – строителем судна, судоремонтной организацией, организацией – исполнителем утилизации судна путем расчета по нормам труда и последующего суммирования трудоемкости работ, составляющих технологический процесс строительства, ремонта, утилизации судна (далее – нормированная трудоемкость строительства, ремонта, утилизации судна, нормированная трудоемкость работ по строительству, ремонту, утилизации судна), включая работы по строительству, ремонту, утилизации судна, передаваемые для выполнения организациям, заключившим с организацией – строителем судна, судоремонтной организацией, организацией – исполнителем утилизации судна договор на выполнение отдельных работ по строительству, ремонту, утилизации судна (далее – организации-подрядчики);

е) величина затрат труда основных работников, понесенных организацией – проектантом судна, организацией – строителем судна, судоремонтной организацией, организацией – исполнителем утилизации судна и организациями-подрядчиками в ходе выполнения государственного контракта, договора (контракта)

на проектирование, строительство, ремонт, утилизацию судна (далее – фактическая трудоемкость проектирования, строительства, ремонта, утилизации судна, контракт).

3. В величине нормированной трудоемкости строительства, ремонта, утилизации судна не учитываются:

а) трудоемкость работ, указанных в Перечне вспомогательных и обеспечивающих работ, трудоемкость которых не включается в нормированную трудоемкость строительства, ремонта, утилизации судна, приведенном в приложении № 1 к настоящему Порядку;

б) дополнительные затраты труда, связанные с отклонениями, указанными в Перечне отклонений от нормальных условий труда при строительстве, ремонте, утилизации судна, приводящих к увеличению трудоемкости строительства, ремонта, утилизации судна, приведенном в таблице 1 приложения № 2 к настоящему Порядку (далее – дополнительные затраты труда);

в) трудоемкость работ, указанных в Перечне дополнительных работ при строительстве, ремонте, утилизации судна, необходимость в выполнении которых обусловлена отклонениями от технологического процесса строительства, ремонта, утилизации судна, приведенном в таблице 2 приложения № 2 к настоящему Порядку (далее – дополнительные работы).

Трудоемкость вспомогательных и обеспечивающих работ, указанных в приложении № 1 к настоящему Порядку, учитывается в цене строительства, ремонта, утилизации судна при обосновании затрат на оплату труда по статьям калькуляции в соответствии с Порядком определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), и начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок продукции судостроительной промышленности, утверждаемым Министерством промышленности и торговли Российской Федерации в соответствии с пунктом 1 постановления Правительства Российской Федерации от 23 января 2021 г. № 34 «О федеральном органе исполнительной власти, уполномоченном на установление порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком

(подрядчиком, исполнителем), и начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок продукции судостроительной промышленности».

4. Нормативные значения величин трудозатрат на выполнение установленного объема работ приведены в нормативах трудоемкости проектирования, строительства, ремонта, утилизации судов в человеко-часах.

Пересчет в нормо-часы величины проектной трудоемкости строительства, ремонта, утилизации судна, рассчитанной в человеко-часах, выполняется по следующей формуле:

$$T_{\text{пр.н-ч}} = T_{\text{пр.ч-ч}} * K_{\text{вн}},$$

где:

$T_{\text{пр.н-ч}}$  – проектная трудоемкость строительства, ремонта, утилизации судна, рассчитанная по нормативам трудоемкости строительства, ремонта, утилизации судов в человеко-часах и пересчитанная в нормо-часы;

$T_{\text{пр.ч-ч}}$  – проектная трудоемкость строительства, ремонта, утилизации судна, рассчитанная по нормативам трудоемкости строительства, ремонта, утилизации судов в человеко-часах;

$K_{\text{вн}}$  – коэффициент выполнения норм времени, определяемый как отношение нормированной трудоемкости работ по строительству, ремонту, утилизации судна, выполненных основными работниками организации за отчетный период времени, к фактическому рабочему времени основных работников организации за этот период времени.

Коэффициент выполнения норм времени принимается в среднем размере значений данного коэффициента, сложившемся в организации – потенциальном исполнителе (исполнителе) работ по проектированию, строительству, ремонту, утилизации судна в году, предшествующем выполнению расчета проектной трудоемкости строительства, ремонта, утилизации судна, но не более 1,20.

## **II. Определение трудоемкости проектирования судна**

5. Плановая трудоемкость проектирования судна, включающего разработку проектной конструкторской документации, рабочей конструкторской документации,

технологической документации, эксплуатационной документации, предусмотренной контрактом на проектирование судна (далее – конструкторская документация), определяется:

а) потенциальным исполнителем, исполнителем контракта на разработку конструкторской документации на судно при планировании численности основных работников, необходимых для производственной деятельности по проектированию судна, а также при обосновании затрат на оплату труда, учитываемых в цене контракта на разработку конструкторской документации на судно, при подготовке к заключению такого контракта;

б) заказчиком работ по проектированию судна при определении начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), в рамках исполнения которого предусмотрена разработка конструкторской документации на судно.

6. Плановая трудоемкость проектирования судна определяется одним из следующих методов определения трудоемкости проектирования судна:

а) расчетом по нормам труда;

б) расчетом по нормативам трудоемкости проектирования судов в случае, если на момент выполнения расчета плановой трудоемкости проектирования судна отсутствуют данные для расчета плановой трудоемкости проектирования судна по нормам труда и для проектируемого судна имеются нормативы трудоемкости проектирования судов, учитывающие организационно-технические условия проектирования судов в организации – проектанте судна;

в) расчетом аналого-сопоставительным методом в случае, если на момент выполнения расчета плановой трудоемкости проектирования судна отсутствуют данные для проведения расчета плановой трудоемкости проектирования судна по нормам труда, отсутствуют нормативы трудоемкости проектирования судов, учитывающие конструктивные особенности проектируемого судна или организационно-технические условия проектирования судов в организации – проектанте судна, в организации – проектанте судна имеются данные о фактической трудоемкости проектирования судна-аналога или судна-прототипа по контрактам,

завершенным в течение десяти лет до даты определения плановой трудоемкости проектирования судна.

7. Расчет плановой трудоемкости проектирования судна по нормам труда осуществляется путем определения величин трудоемкости работ по проектированию судна по нормам и формулам, приведенным в нормах труда, и их последующего суммирования.

8. Расчет плановой трудоемкости проектирования судна по нормативам трудоемкости проектирования судов осуществляется путем определения величины трудозатрат на выполнение необходимого для проектирования судна объема работ с учетом конструктивных особенностей судна и организационно-технических условий выполнения работ в организации – проектанте судна в соответствии с алгоритмом (методикой), приведенным в нормативах трудоемкости проектирования судов.

9. Определение плановой трудоемкости проектирования судна аналого-сопоставительным методом осуществляется:

а) на основе данных о фактической трудоемкости проектирования одного судна-аналога или судна-прототипа по формуле:

$$T_{\text{пр.пл}} = T_{\text{пр.факт.ан}} * K_{\text{пр.1}} * K_{\text{пр.2}} * \dots * K_{\text{пр.n}}$$

где:

$T_{\text{пр.пл}}$  – плановая трудоемкость проектирования судна, определенная аналого-сопоставительным методом по величине фактической трудоемкости проектирования одного судна-аналога или судна-прототипа;

$T_{\text{пр.факт.ан}}$  – фактическая трудоемкость проектирования судна-аналога или судна-прототипа;

$K_{\text{пр.1}}, K_{\text{пр.2}}, \dots, K_{\text{пр.n}}$  – коэффициенты приведения, учитывающие влияние на трудоемкость проектирования судна отличий конструктивных особенностей судна-аналога или судна-прототипа от судна, проект которого планируется разрабатывать, и отличий организационно-технических условий проектирования судов в организациях – проекантах судна-аналога (судна-прототипа) и организации – проектанте судна, проект которого планируется разрабатывать;



б) на основе данных о фактической трудоемкости проектирования двух и более судов-аналогов по формуле:

$$T_{\text{пр.пл}} = \sum_{i=1}^{m_{\text{пр}}} (T_{\text{пр.ан } i} * K_{\text{пр.вес } i}),$$

где:

$T_{\text{пр.пл}}$  – плановая трудоемкость проектирования судна, определенная аналого-сопоставительным методом по данным о фактической трудоемкости проектирования двух и более судов-аналогов;

$T_{\text{пр.ан } i}$  – фактическая трудоемкость проектирования  $i$ -го судна-аналога;

$K_{\text{пр.вес } i}$  – коэффициент весомости данных о фактической трудоемкости проектирования  $i$ -го судна-аналога ( $\sum_{i=1}^{m_{\text{пр}}} K_{\text{пр.вес } i} = 1$ ), определяемый как отношение величины водоизмещения порожнем  $i$ -го судна-аналога к сумме величин водоизмещения порожнем всех рассмотренных судов-аналогов (далее – коэффициент весомости судна-аналога);

$m_{\text{пр}}$  – количество проектов судов-аналогов, использованных в расчете плановой трудоемкости проектирования судна;

в) на основе данных о фактической трудоемкости проектирования судна-аналога (судов-аналогов) или судна-прототипа по видам конструкторских работ, указанным в пунктах 2 – 4 раздела I перечня данных о фактической трудоемкости работ по проектированию, строительству, ремонту, утилизации судов, приведенного в приложении № 2 к Правилам (далее – виды конструкторских работ), или по этапам разработки конструкторской документации. Определение трудоемкости проектирования судна аналого-сопоставительным методом осуществляется также по видам конструкторских работ или по этапам разработки конструкторской документации в соответствии с имеющимися данными о фактической трудоемкости по видам конструкторских работ или по этапам разработки конструкторской документации на судно-аналог (суда-аналоги) или судно-прототип с применением коэффициентов приведения и коэффициентов весомости судов-аналогов.

Расчет плановой трудоемкости проектирования судна, выполненный аналого-сопоставительным методом, содержит обоснование выбора судна-аналога (судов-аналогов) или судна-прототипа, сведения об основных тактико-технических

(технических) характеристиках проектируемого судна в сопоставлении с характеристиками судна-аналога (судов-аналогов) или судна-прототипа, данные о фактической трудоемкости проектирования судна-аналога (судов-аналогов) или судна-прототипа, обоснования принятых коэффициентов приведения и коэффициентов весомости судов-аналогов.

10. В случае если определение плановой трудоемкости проектирования судна осуществляется расчетом по нормативам трудоемкости проектирования судов или расчетом по нормам труда и аналого-сопоставительным методом, плановая трудоемкость проектирования судна ( $T_{пл}$ ) определяется по следующей формуле:

$$T_{пл} = (T_{пл1} + T_{пл2}) / 2,$$

где:

$T_{пл1}$  – плановая трудоемкость проектирования судна, рассчитанная по нормам труда или по нормативам трудоемкости проектирования судов;

$T_{пл2}$  – плановая трудоемкость проектирования судна, определенная с использованием аналого-сопоставительного метода.

11. Фактическая трудоемкость проектирования судна определяется по величине затрат рабочего времени, отработанного основными работниками организации-проектанта судна при разработке конструкторской документации на судно, нарастающим итогом по видам конструкторских работ.

### **III. Определение трудоемкости строительства судна**

12. Проектная трудоемкость строительства судна определяется:

а) организацией – проектантом судна при разработке проектной конструкторской документации на судно;

б) организацией – строителем судна при уточнении расчета трудоемкости строительства судна в случае, предусмотренном в пункте 16 настоящего Порядка.

13. Расчет проектной трудоемкости строительства судна выполняется при разработке проектной конструкторской документации организацией – проектантом судна в целях определения ориентировочной стоимости строительства

судна в соответствии с пунктом 2 статьи 22<sup>2</sup> Федерального закона от 31 декабря 2014 г. № 488-ФЗ «О промышленной политике в Российской Федерации».

14. Проектная трудоемкость строительства судна определяется одним из следующих методов определения трудоемкости строительства судна:

- а) расчетом по нормативам трудоемкости строительства судов;
- б) расчетом аналого-сопоставительным методом в случае отсутствия нормативов трудоемкости строительства судов, учитывающих конструктивные особенности проектируемого судна.

15. Расчет проектной трудоемкости строительства судна выполняется организацией - проектантом судна применительно к организационно-техническим условиям выполнения работ по строительству судна в каждой из следующих организаций – строителей судна:

- а) организация – строитель судна, планируемая к выбору в качестве единственного исполнителя контракта на строительство судна, в случае наличия информации от заказчика конструкторской документации о выборе (планировании выбора) единственного поставщика (подрядчика, исполнителя) строительства судна;
- б) организации – строители судна (не менее трех), выбранные организацией – проектантом судна, в случае отсутствия информации от заказчика конструкторской документации о выборе (планировании выбора) единственного поставщика (подрядчика, исполнителя) строительства судна.

В случае если в ходе разработки проектной конструкторской документации организацией – проектантом судна будет установлено, что ввиду конструктивных особенностей проектируемое судно может быть построено в организационно-технических условиях менее трех организаций – строителей судна, расчет трудоемкости строительства судна выполняется применительно к условиям организаций – строителей судна, в которых возможно строительство судна.

В расчет проектной трудоемкости строительства судна в условиях организаций-строителей судна, не планируемых к рассмотрению в качестве единственного исполнителя контракта на строительство судна, включается обоснование выбора этих организаций – строителей судна.

16. Расчет проектной трудоемкости строительства судна уточняется единственным исполнителем (потенциальным единственным исполнителем) строительства судна в случае, если организационно-технические условия выполнения работ по строительству судна, принятые в расчете проектной трудоемкости строительства судна, выполненном организацией – проектантом судна, отличаются от организационно-технических условий, сложившихся у единственного исполнителя (потенциального единственного исполнителя) строительства судна к моменту определения цены контракта на строительство судна.

17. Расчет проектной трудоемкости строительства судна по нормативам трудоемкости строительства судов осуществляется путем определения величины трудозатрат на выполнение необходимого для строительства судна объема работ с учетом конструктивных особенностей судна и организационно-технических условий выполнения работ в организации – строителе судна.

При расчете проектной трудоемкости строительства судна трудоемкость дополнительных работ, имеющих шифр отклонения 6, 7, 9 или 10 в соответствии с таблицей 2 приложения № 2 к настоящему Порядку, учитывается поправочным коэффициентом серийности (далее – коэффициент серийности).

18. Расчет проектной трудоемкости строительства судна аналого-сопоставительным методом осуществляется:

а) на основе данных о величине фактической трудоемкости строительства одного судна-аналога (судов-аналогов) или судна-прототипа по формуле:

$$T_{\text{стр.пр}} = T_{\text{стр.факт.ан}} * K_{\text{стр.1}} * K_{\text{стр.2}} * \dots * K_{\text{стр.n}},$$

где:

$T_{\text{стр.пр}}$  – проектная трудоемкость строительства судна, определенная аналого-сопоставительным методом по данным о фактической трудоемкости строительства одного судна-аналога или судна-прототипа;

$T_{\text{стр.факт.ан}}$  – фактическая трудоемкость строительства судна-аналога или судна-прототипа;

$K_{\text{стр.1}}, K_{\text{стр.2}}, \dots, K_{\text{стр.n}}$  – коэффициенты приведения, учитывающие влияние на трудоемкость строительства судна отличий конструктивных особенностей

судна-аналога или судна-прототипа от судна, проект которого разрабатывается, отличий организационно-технических условий выполнения работ по строительству судна в организациях – строителях судна-аналога (судна-прототипа) и проектируемого судна, а также отличия порядкового номера в серии судов судна-аналога (судна-прототипа) и судна, расчет трудоемкости строительства которого выполняется;

б) на основе данных о величине фактической трудоемкости строительства двух и более судов-аналогов по формуле:

$$T_{\text{стр.пр}} = \sum_{i=1}^{m_{\text{стр.}}} (T_{\text{стр.ан } i} * K_{\text{стр.вес } i}),$$

где:

$T_{\text{стр.пр}}$  – проектная трудоемкость строительства судна, определенная аналого-сопоставительным методом по данным о фактической трудоемкости строительства двух и более судов-аналогов;

$T_{\text{стр.ан } i}$  – фактическая трудоемкость строительства  $i$ -го судна-аналога;

$K_{\text{стр.вес } i}$  – коэффициент весомости  $i$ -го судна-аналога;

$m_{\text{стр.}}$  – количество судов-аналогов, использованных в расчете проектной трудоемкости строительства судна;

в) на основе данных о величине фактической трудоемкости строительства судна-аналога (судов-аналогов) или судна-прототипа по видам работ по строительству судна, указанным в пункте 6 раздела II перечня данных о фактической трудоемкости работ по проектированию, строительству, ремонту, утилизации судов, приведенного в приложении № 2 к Правилам (далее – виды работ по строительству судна), – по видам работ по строительству судна в соответствии с имеющимися данными о фактической трудоемкости по видам работ по строительству судна-аналога (судов-аналогов) или судна-прототипа с применением коэффициентов приведения и коэффициентов весомости судов-аналогов.

Расчет проектной трудоемкости строительства судна, выполненный аналого-сопоставительным методом, содержит обоснование выбора судна-аналога (судов-аналогов) или судна-прототипа, сведения об основных тактико-технических

(технических) характеристиках проектируемого судна в сопоставлении с характеристиками судна-аналога (судов-аналогов) или судна-прототипа, данные о фактической трудоемкости строительства судна-аналога (судов-аналогов) или судна-прототипа, обоснования принятых коэффициентов приведения и коэффициентов весомости судов-аналогов.

19. Нормированная трудоемкость строительства судна определяется организацией – строителем судна в ходе строительства первого судна этого проекта в организации – строителе судна (далее – головное судно) нарастающим итогом по мере разработки рабочей конструкторской документации и запуска конструкций судна в производство путем суммирования трудоемкости работ по строительству судна, рассчитанной по нормам труда (далее – техническое нормирование работ).

20. Действующей в организации-строителе судна величиной нормированной трудоемкости строительства судна является нормированная трудоемкость строительства последнего сданного в организации – строителе судна этого проекта.

21. Для обоснования затрат на оплату труда, учитываемых в цене строительства судна применяются:

а) для головного судна и последующих судов, планируемых к строительству или строящихся в организации – строителе судна по этому проекту (далее – судно серии), строительство которого планируется до сдачи головного судна, – величина проектной трудоемкости строительства судна;

б) для судна серии, начало строительство которого планируется после сдачи головного судна, – величина трудоемкости строительства судна, определяемая по следующей формуле:

$$T_{\text{стр. } i} = T_{\text{стр.норм. } 1} * K_{\text{сер } i} / K_{\text{сер } 1},$$

где:

$T_{\text{стр. } i}$  – трудоемкость строительства  $i$ -го судна серии;

$T_{\text{стр.норм. } 1}$  – нормированная трудоемкость строительства последнего сданного в организации – строителе судна серии к моменту определения нормированной трудоемкости строительства  $i$ -го судна серии, включая трудоемкость

дополнительных работ, имеющих шифр отклонения 6, 7, 9 или 10 в соответствии с таблицей 2 приложения 2 к настоящему Порядку;

$K_{сер i}$  – коэффициент серийности, соответствующий порядковому номеру  $i$ -го судна серии;

$K_{сер1}$  – коэффициент серийности, соответствующий порядковому номеру последнего сданного в организации – строителе судна серии к моменту определения нормированной трудоемкости  $i$ -го судна серии.

В случае, если проектная трудоемкость строительства судна определена аналого-сопоставительным методом, то применяются коэффициенты серийности, принятые организацией – проектантом судна при определении трудоемкости строительства  $i$ -го судна серии аналого-сопоставительным методом.

22. В случае если нормированная трудоемкость строительства судна более чем на 10 процентов превышает величину проектной трудоемкости строительства этого судна, проводится проверка расчетов трудоемкости строительства судна в соответствии с порядком проведения проверки достоверности (экспертизы) обоснований ориентировочной стоимости строительства судна и цен проектирования, строительства, ремонта, утилизации судна и выдачи заключения по результатам ее проведения, утверждаемым в соответствии с пунктом 14 части 1 статьи 6 Федерального закона от 31 декабря 2014 г. № 488-ФЗ «О промышленной политике в Российской Федерации».

#### **IV. Определение трудоемкости ремонта судна**

23. Расчет проектной трудоемкости ремонта судна осуществляется:

а) организацией – проектантом судна при разработке проектной конструкторской документации на судно для выполнения технико-экономических расчетов в составе обоснования стоимости жизненного цикла судна;

б) организацией, эксплуатирующей судно, при перспективном планировании ремонта судна для прогнозирования затрат на ремонт судна при отсутствии документов, определяющих перечень работ по ремонту судна;

в) судоремонтной организацией при планировании численности основных работников, необходимых для производственной деятельности по ремонту судна, а также при обосновании затрат на оплату труда, учитываемых в цене контракта на ремонт судна, при подготовке к заключению такого контракта, в случае, если определение нормированной трудоемкости ремонта судна невозможно вследствие отсутствия документов, определяющих перечень работ по ремонту судна.

24. Проектная трудоемкость ремонта судна определяется одним из следующих методов определения трудоемкости ремонта судна:

- а) расчетом по нормативам трудоемкости ремонта судов;
- б) расчетом с использованием аналого-сопоставительного метода в случае, если для судна отсутствуют нормативы трудоемкости ремонта судов.

25. Расчет проектной трудоемкости ремонта судна по нормативам трудоемкости ремонта судов осуществляется путем определения величины трудозатрат на выполнение необходимого для ремонта судна объема работ с учетом конструктивных особенностей судна и организационно-технических условий выполнения работ в судоремонтной организации.

26. Определение проектной трудоемкости ремонта судна аналого-сопоставительным методом осуществляется:

- а) на основе данных о величине фактической трудоемкости ремонта одного судна-аналога по формуле:

$$T_{\text{рем.пр}} = T_{\text{рем.факт.ан}} * K_{\text{рем.1}} * K_{\text{рем.2}} * \dots * K_{\text{рем.п}}$$

где:

$T_{\text{рем.пр}}$  – проектная трудоемкость ремонта судна, определенная аналого-сопоставительным методом по данным о фактической трудоемкости ремонта одного судна-аналога;

$T_{\text{рем.факт.ан}}$  – фактическая трудоемкость ремонта судна-аналога;

$K_{\text{рем.1}}, K_{\text{рем.2}}, \dots, K_{\text{рем.п}}$  – коэффициенты приведения, учитывающие влияние на трудоемкость ремонта судна отличий конструктивных особенностей судна-аналога от судна, проект которого разрабатывается, и различий в организационно-технических условиях выполнения работ по ремонту судна



в судоремонтных организациях. При выполнении расчета проектной трудоемкости ремонта судна организацией, эксплуатирующей суда, или судоремонтной организацией дополнительными коэффициентами приведения учитываются отличия в условиях эксплуатации судна, подлежащего ремонту, от условий эксплуатации судна-аналога и вид ремонта судна;

б) на основе данных о величине фактической трудоемкости ремонта двух и более судов-аналогов по формуле:

$$T_{\text{рем.пр}} = \sum_{i=1}^{m_{\text{рем}}} (T_{\text{рем.ан } i} * K_{\text{рем.вес } i}),$$

где:

$T_{\text{рем.пр}}$  – проектная трудоемкость ремонта судна, определенная аналого-сопоставительным методом по данным о фактической трудоемкости ремонта двух и более судов-аналогов;

$T_{\text{рем.ан } i}$  – фактическая трудоемкость ремонта  $i$ -го судна-аналога;

$K_{\text{рем.вес } i}$  – коэффициент весомости  $i$ -го судна-аналога;

$m_{\text{рем}}$  – количество судов-аналогов, использованных в расчете проектной трудоемкости ремонта судна;

в) на основе данных о величине фактической трудоемкости ремонта судна-аналога (судов-аналогов) по видам работ по ремонту судна, указанным в пункте 9 раздела III перечня данных о фактической трудоемкости работ по проектированию, строительству, ремонту, утилизации судов, приведенного в приложении № 2 к Правилам (далее – виды работ по ремонту судна), – по видам работ по ремонту судна в соответствии с имеющимися данными о фактической трудоемкости по видам работ по ремонту судна-аналога (судов-аналогов) с применением коэффициентов приведения и коэффициентов весомости судов-аналогов.

Расчет проектной трудоемкости ремонта судна, выполненный аналого-сопоставительным методом, содержит обоснование выбора судна-аналога (судов-аналогов), сведения об основных тактико-технических (технических) характеристиках судна в сопоставлении с характеристиками судна-аналога (судов-аналогов), сведения об условиях выполнения ремонта судна и судов-аналогов

в судоремонтной организации, условиях эксплуатации судна и судов-аналогов в предремонтный период, данные о фактической трудоемкости ремонта судна-аналога (судов-аналогов), обоснования принятых коэффициентов приведения и коэффициентов весомости судов-аналогов.

27. Нормированная трудоемкость ремонта судна определяется судоремонтной организацией путем суммирования рассчитанных техническим нормированием величин трудоемкости подлежащих выполнению работ по ремонту судна.

28. Трудоемкость работ, выполняемых при ремонте судна с целью улучшения его технических характеристик (далее – модернизация судна) или изменения его предназначения (далее – переоборудование судна), определяется в соответствии с пунктами 12–22 настоящего Порядка применительно к вновь устанавливаемым на судне по проекту модернизации судна или переоборудования судна конструкциям и оборудованию. Нормированная трудоемкость работ по демонтажу снимаемых по проекту модернизации судна или переоборудования судна конструкций и оборудования определяется техническим нормированием этих работ.

29. Для обоснования затрат на оплату труда, учитываемых в цене ремонта судна применяется величина нормированной трудоемкости ремонта судна.

В случае отсутствия документов, определяющих объем подлежащих выполнению работ по ремонту судна, вследствие чего не может быть определена нормированная трудоемкость ремонта судна, для определения ориентировочного значения цены ремонта судна применяется величина проектной трудоемкости ремонта судна.

## **V. Определение трудоемкости утилизации судна**

30. Проектная трудоемкость утилизации судна определяется:

- а) организацией – проектантом судна при обосновании стоимости жизненного цикла судна;

б) организацией, эксплуатирующей судно, при прогнозировании затрат на утилизацию судна в случае, когда определение нормированной трудоемкости утилизации судна невозможно вследствие отсутствия конструкторской документации на утилизацию судна;

в) потенциальной организацией – исполнителем утилизации судна при планировании численности основных работников, необходимых для производственной деятельности по утилизации судна, а также при обосновании затрат на оплату труда, учитываемых в цене контракта на утилизацию судна, при подготовке к заключению такого контракта в случае, если определение нормированной трудоемкости утилизации судна невозможно вследствие отсутствия конструкторской документации на утилизацию судна.

31. Проектная трудоемкость утилизации судна определяется одним из следующих методов определения трудоемкости утилизации судов:

а) при проектировании судна, за исключением судна с ядерной энергетической установкой, судна атомно-технологического обслуживания, – расчетом по нормативам трудоемкости строительства судов с применением поправочного коэффициента на демонтажные работы или аналого-сопоставительным методом;

б) при проектировании судна с ядерной энергетической установкой, судна атомно-технологического обслуживания – аналого-сопоставительным методом;

в) при определении затрат труда на утилизацию, планировании производства в организации – исполнителе утилизации судна – расчетом по нормативам трудоемкости утилизации судов или в случае, если для судна отсутствуют нормативы трудоемкости утилизации судов, аналого-сопоставительным методом.

32. Расчет проектной трудоемкости утилизации судна по нормативам трудоемкости утилизации судов осуществляется путем определения величины трудозатрат на выполнение необходимого для утилизации судна объема работ с учетом конструктивных особенностей судна и организационно-технических условий выполнения работ в организации – исполнителе утилизации судна.

33. Определение проектной трудоемкости утилизации судна аналого-сопоставительным методом осуществляется:

а) на основании данных о фактической трудоемкости утилизации одного судна-аналога по формуле:

$$T_{\text{ут.пр}} = T_{\text{ут.факт.ан}} * K_{\text{ут.1}} * K_{\text{ут.2}} * \dots * K_{\text{ут.n}},$$

где:

$T_{\text{ут.пр}}$  – проектная трудоемкость утилизации судна, определенная аналого-сопоставительным методом по данным о фактической трудоемкости утилизации одного судна-аналога;

$T_{\text{ут.факт.ан}}$  – фактическая трудоемкость утилизации судна-аналога;

$K_{\text{ут.1}}, K_{\text{ут.2}}, \dots, K_{\text{ут.n}}$  – коэффициенты приведения, учитывающие влияние на трудоемкость утилизации судна отличий конструктивных особенностей судна-аналога от судна, планируемого к утилизации, и различий в организационно-технических условиях выполнения работ по утилизации в организациях-исполнителях утилизации судна;

б) на основании данных о фактической трудоемкости утилизации двух и более судов-аналогов по формуле:

$$T_{\text{ут.пр}} = \sum_{i=1}^{m_{\text{ут}}} (T_{\text{ут.ан } i} * K_{\text{ут.вес } i}),$$

где:

$T_{\text{ут.пр}}$  – проектная трудоемкость утилизации судна, определенная аналого-сопоставительным методом по данным о фактической трудоемкости утилизации двух и более судов-аналогов;

$T_{\text{ут.ан } i}$  – фактическая трудоемкость утилизации  $i$ -го судна-аналога;

$K_{\text{ут.вес } i}$  – коэффициент весомости  $i$ -го судна-аналога;

$m_{\text{ут}}$  – количество судов-аналогов, использованных в расчете проектной трудоемкости утилизации судна;

в) на основании данных о фактической трудоемкости утилизации судна-аналога (судов-аналогов) по видам работ по утилизации судна, указанным в пункте 12 раздела IV перечня данных о фактической трудоемкости работ по проектированию, строительству, ремонту, утилизации судов, приведенного

в приложении № 2 к Правилам (далее – виды работ по утилизации судна), – по видам работ по утилизации судна в соответствии с имеющимися данными о фактической трудоемкости по видам работ по утилизации судна-аналога (судов-аналогов) с применением коэффициентов приведения и коэффициентов весомости судов-аналогов.

Расчет проектной трудоемкости утилизации судна, выполненный аналого-сопоставительным методом, содержит обоснование выбора судна-аналога (судов-аналогов), сведения об основных тактико-технических (технических) характеристиках судна в сопоставлении с характеристиками судна-аналога (судов-аналогов), сведения об условиях выполнения утилизации судна и судов-аналогов в организации – исполнителе утилизации судна, данные о фактической трудоемкости утилизации судна-аналога (судов-аналогов), обоснования принятых коэффициентов приведения и коэффициентов весомости судов-аналогов.

34. Нормированная трудоемкость утилизации судна определяется путем суммирования рассчитанных техническим нормированием величин трудоемкости работ по утилизации судна.

35. Для обоснования затрат на оплату труда, учитываемых в цене утилизации судна применяются проектная трудоемкость утилизации судна и нормированная трудоемкость утилизации судна.

## **VI. Фактическая трудоемкость строительства, ремонта, утилизации судна**

36. Величина фактической трудоемкости строительства, ремонта, утилизации судна включает понесенные организацией – строителем судна, судоремонтной организацией, организацией – исполнителем утилизации судна затраты труда на строительство, ремонт, утилизацию судна, на выполнение дополнительных работ и дополнительные затраты труда.

37. Фактическая трудоемкость строительства, ремонта, утилизации судна определяется организацией – строителем судна, судоремонтной организацией, организацией – исполнителем утилизации судна в период выполнения работ

по строительству, ремонту, утилизации судна нарастающим итогом с учетом трудоемкости работ, выполненных организациями-подрядчиками, в нормо-часах и в человеко-часах:

а) в нормо-часах – по нормированной трудоемкости выполненных работ по строительству, ремонту, утилизации судна с учетом дополнительных затрат труда и нормированной трудоемкости выполненных дополнительных работ;

б) в человеко-часах – по фактическому рабочему времени с учетом дополнительных затрат труда, отработанному основными работниками, при выполнении ими работ по строительству, ремонту, утилизации судна и дополнительных работ.

38. Фактическая трудоемкость строительства, ремонта, утилизации судна учитывается по видам работ по строительству, ремонту, утилизации судна, включая дополнительные затраты труда и дополнительные работы, с указанием причин дополнительных затрат труда и причин выполнения дополнительных работ по шифрам отклонений, приведенным в таблицах 1 и 2 приложения № 2 к настоящему Порядку.

Приложение №1  
к Порядку определения трудоемкости,  
проектирования, строительства, ремонта,  
утилизации судна, утвержденному  
приказом Минпромторга России  
от 14 марта 2023 г. № 822

**Перечень  
вспомогательных и обеспечивающих работ, трудоемкость которых  
не включается в нормированную трудоемкость строительства, ремонта,  
утилизации судна**

№ п/п	Перечень вспомогательных и обеспечивающих работ
1	Изготовление сырья, материалов, вспомогательных материалов, включая флюс для сварки, красок, клеев, шпатлевок, других лакокрасочных, герметизирующих и изоляционных материалов, полуфабрикатов собственного производства, их термическая обработка, доработка покупных полуфабрикатов
2	Изготовление, сборка и испытания изделий для поставки на строящееся, ремонтируемое судно
3	Производство тары (упаковки) собственного изготовления.
4	Восстановление возвратной тары
5	Плазменная подготовка судна
6	Изготовление, монтаж, испытания, эксплуатация, демонтаж, ремонт оборудования и систем временных коммуникаций для обслуживания строящегося, ремонтируемого, утилизируемого судна на стапеле, слипе и на плаву (отопления, освещения, связи, вентиляции, водоснабжения и пароснабжения, воздушных, ацетиленовых и кислородных магистралей)
7	Изготовление, монтаж, демонтаж, поддержание в рабочем состоянии и ремонт докового опорного устройства и судового поезда при строительстве судна
8	Изготовление, монтаж, демонтаж, испытание, обслуживание, ремонт и уборка технических средств обеспечения ядерной и радиационной безопасности при строительстве, ремонте, утилизации судна
9	Уборка помещений судна во время его нахождения на стапеле или на плаву (за исключением уборки рабочих мест, учтенной в нормах труда в составе подготовительно-заключительных операций)
10	Утепление конструкций и помещений судна в осенне-зимний период и другие работы по сохранению материальной части судна от воздействия гидрометеоявлений, монтаж, демонтаж, поддержание в рабочем состоянии временных защитных укрытий
11	Транспортирование материалов, заготовок, узлов и секций корпуса судна, блоков судна, топлива, судового оборудования со склада на судно к месту выполнения работы или с судна к месту складирования, кроме случаев, когда погрузка и перемещение являются частью технологического процесса монтажа (демонтажа) указанных

№ п/п	Перечень вспомогательных и обеспечивающих работ
	конструкций и оборудования, выполняемого производственными рабочими с использованием оснастки
12	Водолазные работы во время спуска, поднятия на причальную стенку, доставку и постановку в док судна, кроме работ, предусмотренных технологическим процессом строительства, ремонта, утилизации судна
13	Обеспечение водолазных работ специализированными судами
14	Подготовка и обеспечение работы станции безобмоточного размагничивания
15	Несение дежурно-вахтенной, старшинской службы, обеспечение безопасности взрывопожароопасных работ в период строительства (ремонта, утилизации) и испытаний судна
16	Ремонт, восстановление, консервация и упаковка конструкций и судового оборудования, демонтированных при ремонте, утилизации судна и пригодных к дальнейшему использованию, но не подлежащих установке на судно
17	Изготовление специальной технологической оснастки, включая специально спроектированные технологические приспособления, устройства, средства транспортировки, включая специальные постели и кантователи, приспособления для сборки секций, блоков и узлов, а также шаблоны, специальные пресс-формы, ограждения модели, кокили, опоки, штампы, пресс-формы, изложницы
18	Установка, монтаж, обслуживание (восстановление, ремонт, поддержание в рабочем состоянии и уборка) и демонтаж лесов, временных настилов, трапов, ограждений
19	Восстановление, ремонт и поддержание в рабочем состоянии специальной технологической оснастки, специальных инструментов и приспособлений
20	Централизованная заточка универсального инструмента
21	Ремонт зданий, сооружений, производственного оборудования, транспортных средств, производственного имущества цехов
22	Неразрушающие виды контроля качества конструкций судна, специальные измерения, диагностические работы
23	Комплектация готовых деталей и изделий
24	Проведение лабораторных испытаний (анализов, опытов, проб, исследований) для определения качества материалов собственного изготовления (включая изготовление образцов для лабораторных анализов и испытаний) или приобретенных в сторонних организациях
25	Переконсервация изделий, механизмов, устройств и приборов на складе после истечения гарантийного срока консервации
26	Намотка электродной проволоки в кассеты
27	Изготовление, монтаж, комплектация, поддержание в исправном состоянии и демонтаж временных постов противопожарного имущества



Приложение № 2  
к Порядку определения трудоемкости,  
проектирования, строительства, ремонта,  
утилизации судна, утвержденному  
приказом Минпромторга России  
от 14 марта 2023 г. № 822

**Перечни**

**отклонений при строительстве, ремонте, утилизации судна, приводящих к увеличению трудоемкости строительства, ремонта, утилизации судна, и дополнительных работ при строительстве, ремонте, утилизации судна, необходимость в выполнении которых обусловлена отклонениями от технологического процесса строительства, ремонта, утилизации судна, с указанием причины (шифра) отклонения**

**Таблица 1. Перечень отклонений от нормальных условий труда при строительстве, ремонте, утилизации судна, приводящих к увеличению трудоемкости строительства, ремонта, утилизации судна**

№ п/п	Шифр отклонения	Наименование отклонения от нормальных условий труда
1.	1	Отсутствие инструментов и приспособлений, предусмотренных технологическим процессом, несоответствие параметров применяемых инструментов и приспособлений параметрам, предусмотренным в технологическом процессе
2.	2	Несоответствие или неисправность оборудования (понижающие производительность труда), предусмотренного технологическим процессом
3.	3	Несоответствие размеров, профиля заготовки или марки материала (повышение твердости) условиям, предусмотренным технологическим процессом
4.	4	Несоответствие характеристик энергетического обеспечения производства параметрам, предусмотренным технологическим процессом (давление сжатого воздуха, ацетилен, кислорода, пара, напряжение в электросети)
5.	5	Неблагоприятные гидрометеорологические явления (дождь, снег, ветер, обледенение, низкая (<-25 <sup>0</sup> C), высокая (>+35 <sup>0</sup> C) температура воздуха) на открытых участках выполнения работ по строительству, ремонту, утилизации судна

**Таблица 2. Перечень дополнительных работ при строительстве, ремонте, утилизации судна, необходимость в выполнении которых обусловлена отклонениями от технологического процесса строительства, ремонта, утилизации судна**

№ п/п	Шифр отклонения	Перечень дополнительных работ и причин их выполнения
1.	6	Работы, вызванные изменением технологического процесса (не вызывающим брака отклонением от запроектированных последовательности и состава технологических операций)
2.	7	Работы по демонтажу и повторному изготовлению ранее изготовленных и установленных на судно деталей, конструкций и систем, связанные с изменением конструкторской документации в ходе строительства, ремонта судна, утилизации судна с ядерной энергетической установкой или судна атомно-технологического обслуживания
3.	8	Работы, вызванные несвоевременной поставкой оборудования, комплектующих изделий и материалов
4.	9	Работы по исправлению брака, допущенного вследствие ошибок в запроектированном технологическом процессе строительства, ремонта судна, утилизации судна с ядерной энергетической установкой или судна атомно-технологического обслуживания
5.	10	Демонтаж и повторное изготовление ранее изготовленных и установленных конструкций судна по замечаниям органов, осуществляющих техническое наблюдение за строительством, ремонтом судна, утилизацией судна с ядерной энергетической установкой или судна атомно-технологического обслуживания
6.	11	Работы по переконсервации оборудования, установленного на судно, ремонт и восстановление элементов конструкций и лакокрасочного покрытия судна при увеличении продолжительности его строительства, ремонта
7.	12	Работы по продлению сроков хранения и гарантийных сроков службы конструкций, систем и механизмов судна при увеличении продолжительности его строительства, ремонта