

УДК 656.6

## СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ РАЗВИТИЯ ПОРТОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В ПОСЕЛКЕ НОВЫЙ ПОРТ

**Авдонин Дмитрий Иванович<sup>1</sup>**, аспирант

e-mail: [awdonin.dmitrij2017@yandex.ru](mailto:awdonin.dmitrij2017@yandex.ru)

**Лисин Александр Александрович<sup>1</sup>**, к.т.н., доцент кафедры управления транспортом

e-mail: [lisin\\_aa@mail.ru](mailto:lisin_aa@mail.ru)

<sup>1</sup> Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

**Аннотация.** Ямало-Ненецкий автономный округ (ЯНАО) является одним из ключевых регионов Арктики и стратегически важная территория России по запасам природного газа. В 2025 году ПАО «Газпром» открыло и разрабатывает на сегодняшний день новое нефтегазовое месторождение. Компания АО «Аврора Логистика» обслуживающая логистическая компания ПАО «Газпром» заключила контракт с ПАО «Северное речное пароходство» (СРП) на поставку генеральных грузов на новое месторождение. Следовательно, чтобы в дальнейшем разрабатывать необходимо доставка груза. Одним из вариантов доставки это только речными судами класса «О», а также судами река-море плавания осадкой до 2,5 метров. В период навигации 2025 года завершилось строительство 3-х причалов в п. Новый Порт на реке Пя-Сядей-Яха. В течение навигационного периода были исследованы и проанализированы направления на развитие инфраструктуры порта. Компания АО «Аврора Логистика» планирует наращивать объемы перевозок. Одним из направлений развития инфраструктуры является строительство дополнительных сухогрузных причалов для обслуживания морских судов. Предлагается строительство нефтепричала и соответственно нефтебазы. Для защиты флота от ветров необходимо построить дамбу. Так как флот компании СРП значительно устарел, возникали проблемы с опусканием и поднятием якоря которые длились более 1 часа, на этот случай рассмотрели вариант с безопасной расстановкой «якорных банок» на рейде. В дальнейшем для развития возникает идея размещения станции комплексного обслуживания флота. Перспективы развития портовой инфраструктуры в данном пункте весьма реальные.

**Ключевые слова:** Арктика, речные перевозки, перегрузочная техника, генеральный груз, баржебуксирные составы, речной порт.

## IMPROVING THE DEVELOPMENT OF PORT INFRASTRUCTURE IN NOVY PORT

**Dmitry I. Avdonin<sup>1</sup>**, Doctoral Student

e-mail: [awdonin.dmitrij2017@yandex.ru](mailto:awdonin.dmitrij2017@yandex.ru)

**Alexander A. Lisin<sup>1</sup>**, Candidate of Technical Sciences, Associate Professor of Department of Transport Management

e-mail: [lisin\\_aa@mail.ru](mailto:lisin_aa@mail.ru)

<sup>1</sup> Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

**Abstract.** The Yamalo-Nenets Autonomous Okrug (YNAO) is one of the key regions of the Arctic and a strategically important territory for Russia in terms of natural gas reserves. In 2025, Gazprom PJSC discovered and is currently developing a new oil and gas field. Aurora Logistics JSC, a logistics company serving Gazprom PJSC, has signed a contract with Northern River Shipping Company PJSC (NRS) to supply general cargo to the new field. Therefore, in order to continue developing the field, it is necessary to deliver the cargo. One of the delivery options is only by river vessels of class "O", as well as by river-sea vessels with a draft of up to 2.5 meters. During the 2025 navigation period, the construction of three berths in the village of Novy Port on the Py-Syadey-Yakh River was completed. During the navigation period, the directions for the development of the port's infrastructure were investigated and analyzed. Aurora Logistics JSC plans to increase its transportation volumes. One of the directions of infrastructure development is the construction of additional dry-cargo berths for servicing marine vessels. It is proposed to build an oil well wall and, accordingly, an oil depot. To protect the fleet from the winds, it is necessary to build a dam. Since the NRS fleet was significantly outdated, there were problems with lowering and lifting anchors that lasted more than 1 hour, in this case, we considered the option of safely placing "anchor cans" on the roadstead. In the future, the idea of placing an integrated fleet maintenance station arises for development. The prospects for developing the port infrastructure in this location are very real.

**Keywords:** The Arctic, river transportation, reloading equipment, general cargo, a barge is a tow train, river port.

## Введение

Ямало-Ненецкий автономный округ (ЯНАО) — один из ключевых регионов Арктики и стратегически важная территория России по запасам углеводородов. Его геологические условия сформировались в ходе длительной геологической истории, и их понимание критично для успешного освоения ресурсов, оценки георисков и охраны окружающей среды.

Инфраструктурно и экономически Ямал ассоциируется с масштабной добычей природного газа, где сосредоточены крупные месторождения, такие как Бованенково и Карасавай (Кхарасавэй), обеспечивающие значительную долю внутреннего и экспортного газового потенциала страны [1].

## Методы

В 2025 году ПАО «Газпром» открыло газовое месторождение в поселке Новый порт. Для дальнейшей разработки и развития необходима доставка груза. Компания АО «Аврора Логистика» обслуживающая логистическая компания ПАО «Газпром» и компания ПАО «Северное речное пароходство» доминирующий перевозчик в Обь-Иртышском бассейне заключили контракт на поставку генеральных грузов на данное месторождение. Схема доставки грузов состояла из нескольких этапов:

1. Доставка груза вагонами в порт Лабытнанги
2. Выгрузка вагонов на причал порта Лабытнанги.
3. Погрузка с причала на баржи и сухогрузные теплоходы
4. Перевозка по маршруту Лабытнанги – поселок Новый Порт.

Возникает вопрос, а где выгружать груз? В новом порту работает Салехардский речной порт, но ставка перегрузки данного порта не выгодна судоходной компании СРП. Но так как в дальнейшем грузовладельцем планировалось наращивать объемы поставки, компанией СРП было принято решение на строительство 3-х причалов для выгрузки флота.

В конце сентября 2025 года завершилось строительство 3-х причалов, которые показаны на рис. 1.





Рисунок 1 – Причалы п. Новый порт

На рис. 2 изображена схема расположения причалов и объектов инфраструктуры (вид сверху).

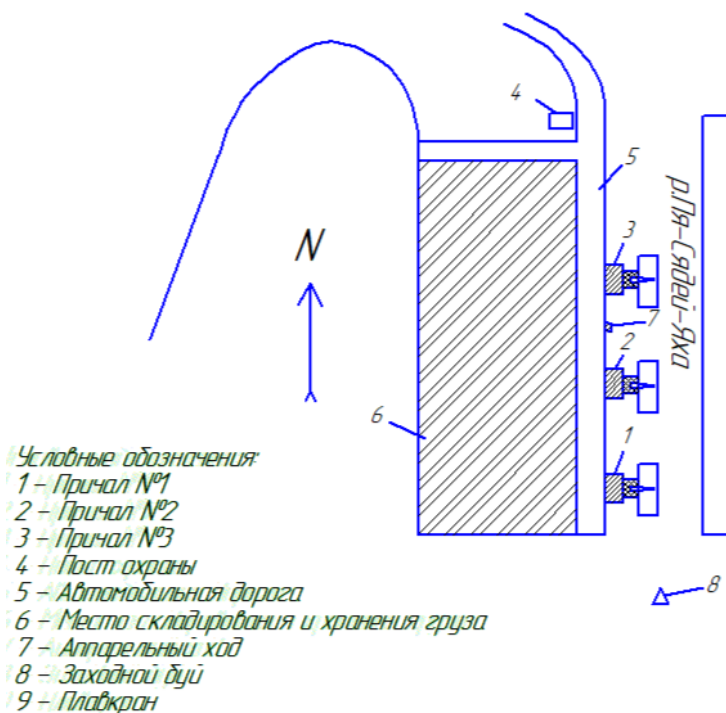


Рисунок 2 – Схематичное изображение инфраструктуры (вид сверху)

Как показала работа за период навигации 2025 года, были выявлены ряд проблем:

- простой флота из-за погодных условий. Направление и скорость ветра не позволяли совершить перегрузочные операции и маневровые работы.
- сложность постановки к причалам морских судов, а также вывода из реки на рейд. Примером может послужить т/х Надым. Данный теплоход поставили к причалу №2, сам он отойти от причала не смог, задействовали рейдовый флот для вывода.
- маневровые работы. Доставка грузов в основном осуществлялась баржебуксирными составами. Работал способ раскрепления тяги и тоннажа [4]. Транзитный флот пришел,

баржи на якорь поставил, забрал порожние и ушел дальше в рейс. Рейдовый флот работал на маневровых работах в порту. Флот компании СРП устаревший, и было очень много проблем со многими баржами при выборе якоря. Время на выбор якоря занимало больше 1,5 часов.

- несогласованность работы компаний. Строительная компания «ЮВиС» отвечала за обслуживание акватории и строительством дороги от причала до перекрёстка на газовое месторождение. Так как доставка осуществлялась только водным транспортом, груз компании ЮВиС отходил на второе место, приоритетом была «Аврора».
- аппаратный ход, построенный на данном месте, мешал выводить баржи от 3-го причала.

Оперировав на данный ряд проблем, возникает вопрос об усовершенствовании портовой инфраструктуры. Схематичное изображение представлено на рис. 3.

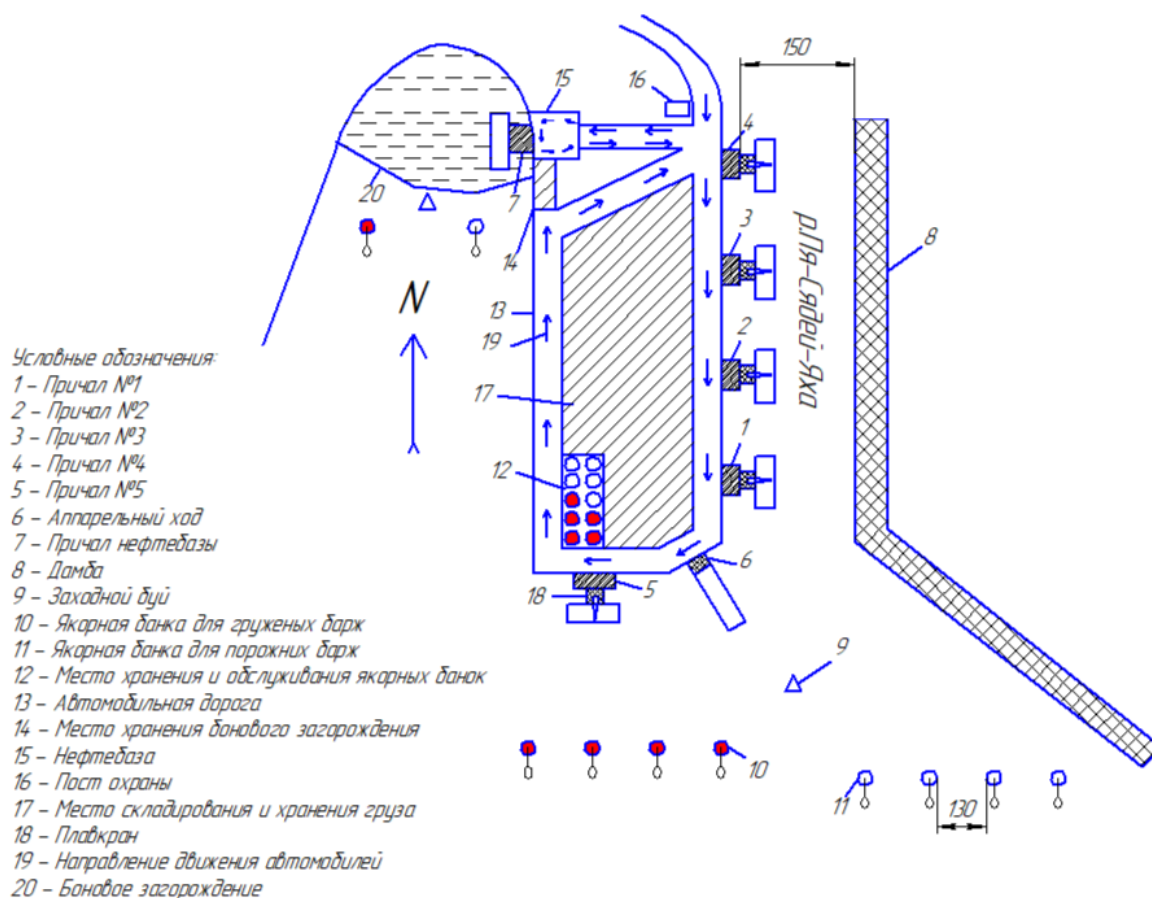


Рисунок 3 – Схема совершенствования портовой инфраструктуры

Самое главное, на что надо обратить внимание, о необходимости строительства дамбы (волнорез). Она защитит от ветроволновых условий, что существенно снизит простой на маневровые работы.

Согласно приказу Министерства транспорта РФ, в Обской губе баржебуксирные составы могут ходить формой Т+1+1 [3]. Следовательно, разработав причал №4 можно обрабатывать 2 состава одновременно. Аппарельный ход перенести на выход чтобы не мешать маневровым работам. Для обработки морских судов требуется построить причал №5. Швартовав баржи на якорные банки решается проблема об выборе якоря, что облегчит работу судового экипажа. Место и площадь хранения якорных банок будет не большой и

удобной для их перемещения. Заходные буи обеспечивают обстановку чтобы не сесть на мель.

Следующим направлением развития может послужить постройка нефтепричала и нефтебазы соответственно, для хранения и поставки нефтепродуктов (например, бензин, дизельное топливо для нужд жителей Нового порта). Данное расположение нефтепричала позволяет обрабатывать нефтеналивные суда. В случае разлива нефтепродуктов можно оперативно выдвинуть боновое ограждение. Обеспечив кольцевое направление движение автомобилей исключит возможность дорожно-транспортных происшествий [2].

### **Заключение**

Портовая обработка флота является важным логистическим звеном в доставке грузов. Развитие пропускной способности речных портов в наше время актуальна [5]. Разработав и доведя до совершенствования портовую инфраструктуру, можно будет выстроить грамотную работу флота. Прирост пропускной способности порта за период навигации сможет составить до 300 тыс. тонн, а экономия времени на обработку при каждом подходе судна составит 6 часов. Также с появлением нефтепричала, расширяется номенклатура грузов.

Так как флота в порту будет обрабатываться достаточно много, возникает идея о наличии станции «комплексного обслуживания флота» [6]. Идея о целесообразности развития инфраструктуры порта является живой и реальной.

### **Список литературы:**

1. Николаев С.Н., Мустафин С.К. Ямало-Ненецкий автономный округ: инженерно-геологические условия // Международный научный журнал «Вестник Науки» №9 (90) Том 3. URL: <https://www.вестник-науки.pф/article/25671> (дата обращения 18.12.2025)
2. СП 350.1326000.2018. Свод правил «Нормы технологического проектирования морских портов». Актуализированная редакция РД 31.3.05-97, утверждённого Минтрансом России 21 мая 1997 года. Применяется при проектировании новых, реконструкции и модернизации действующих морских портов и их отдельных элементов, а также портов, расположенных на участках рек с морским режимом судоходства.
3. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 07.11.2023 № 365 "Об утверждении Правил движения и стоянки судов в Обь-Иртышском бассейне внутренних водных путей Российской Федерации".
4. Уртминцев Ю.Н. Современные способы тягового обслуживания речных грузовых составов // Научные проблемы водного транспорта №81. – URL: <http://journal.vsuwt.ru/index.php/jwt/article/view/545/450> (дата обращения 17.12.2025)
5. Нюркин С.И. Нюркин О.С. Перспективы формирования логистически организованной системы транспортировки генеральных грузов речным транспортом в условиях развитой транспортной сети // Научные проблемы водного транспорта №80. 2023. – URL: <http://journal.vsuwt.ru/index.php/jwt/article/view/517/419> (дата обращения 17.12.2025)
6. Кондрашенко Татьяна Юрьевна. Совершенствование комплексного обслуживания транспортного флота: дис. кандидат технических наук: 05.22.19 - Эксплуатация водного транспорта, судоходство.

