

# Прилетайте к нам на Колыму!

**Ирина Карпова** / Год назад, в декабре 2024-го, в Магаданской области принял первых пассажиров новый аэровокзальный комплекс внутренних воздушных авиалиний Международного аэропорта Магадан Сокол имени Владимира Высоцкого. 

Хотя в Магаданской области проживает немногих людей, регион — важный транспортный узел: здесь пролегает федеральная трасса Р504 «Колыма»; расположен порт; также в этом районе пересекаются важные авиатрассы Азиатско-Тихоокеанского региона, связывающие Америку с Восточной Азией и Австралией, что делает аэропорт незаменимым для промежуточных посадок, в том числе форс-мажорных.

Однако пропускную способность аэропорта требовалось увеличить, а само здание и прилегающая территория нуждались в модернизации. Строительство нового аэровокзала велось на основании инвестиционного соглашения о реализации проекта комплексной реконструкции и модернизации объектов авиатранспортной инфраструктуры между ОАО «Аэропорт Магадан» и ООО «АБС Магадан» в рамках Указа Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» по развитию региональных аэропортов.

Кроме здания аэровокзала, комплекс оснащен современным аэропортовым оборудованием, двумя телетрапами, пятью выходами на посадку, автоматической системой обработки багажа.

Бюджет проекта — 11,75 млрд рублей. В том числе 6,07 млрд рублей — финансирование ВЭБ.РФ, из которых 4,07 млрд рублей — льготное финансирование ВЭБ.РФ с использованием механизма «Фабрика проектного финансирования», реализацию которого курирует Минэкономразвития России.

«Новый терминал аэропорта в Магадане обеспечит современный уровень комфорта для пассажиров, транспортную доступность этой уникальной территории, повысит туристическую привлекательность региона. Открытие нового аэропортного терминала — значимое событие для жителей, гостей и туристов. Мы видим высокие социальные эффекты от таких проектов. Люди, когда приезжают в аэропорт или уезжают из города, сразу замечают, что им представлена услуга совершенно другого качества», — отметил **Игорь Шувалов, председатель ВЭБ.РФ**.

Остальные средства предоставили «Новопорт Холдинг», «Аэропорты регионов» и Сбербанк. «Новый аэровокзал в Магадане — это не просто новый уровень комфорта пассажиров, но и увеличение числа туристов, создание новых рабочих мест, решение социальных задач. К тому же воздушная гавань — это

витрина региона, которая создает у его гостей первое впечатление о нем. И мы рады, что наше участие позволило в сжатые сроки построить аэровокзальный комплекс, соответствующий самым высоким мировым стандартам — и функциональным, и визуальным», — подчеркнул **Герман Греф, президент, председатель правления Сбера**.

## «Встает на пути Магадан — столица Колымского края»

Инвестиционное соглашение о комплексном развитии и реконструкции инфраструктуры аэропорта было подписано в начале 2021 года. Уже к 15 апреля 2022 года архитекторы были обязаны предоставить проектную документацию и дизайн-проект.

Московская Немецкая Газета писала в то время: «Александр Бертолд обычно отмечает дни рождения коротким отпуском в Германии. Но на этот раз управляющий директор и партнер московской компании Assmann Planen + Beraten отправился в противоположном направлении. Как раз в день его рождения компания получила контракт на проектирование нового терминала аэропорта Магадан на крайнем Северо-Западе России. «Очень интересный проект в одном из самых необычных, хотя и суровых регионов России», — сказал Бертолд».

Проектирование выполнила немецкая компания Assmann Planen + Beraten.

Внешний вид аэровокзального комплекса напоминает о просторах Колымского края. Так, крыша выполнена в виде морской волны, большая площадь остекления делает здание воздушным, а золотые фасады напоминают о золотой осени, характерной для природы Дальнего Востока.

Интерьеры, по замыслу авторов, отражают особенности края — природы, обилия полезных ископаемых, но также часть интерьеров посвящена Владимиру Высоцкому: внутри здания смонтирован макет гитары.

«Для IEK GROUP проект аэропорта Магадана стал ярким примером того, как архитектурная идея и инженерные решения могут работать на единый результат. С помощью продукции брендов ARFA и ONI компания помогла обеспечить две ключевые составляющие объекта — выразительную интерьерную архитектуру и технологическую надежность инженерных систем», — отметил **Артем Маймор, заместитель генерального директора по коммерческим вопросам и развитию бизнеса IEK GROUP**.

Например, решение ARFA по созданию волнового потолка — собственная разработка компании. «Перед нами стояла амбициозная задача: преобразить пространство, передав в жестком материале динамику и мощь Охотского моря. Дизайн-проект предполагал создание волнового потолка особой сложности, состоящего из сотен треугольных панелей. Каждый элемент криволинеен и изгибается в трех плоскостях, с математической точностью повторяя живую форму морской волны. Специалисты компании реализовали комплексное решение: помимо сплошных элементов, изображающих волны, были разработаны специальные перфорированные панели, которые, оставаясь частью художественного полотна, интегрированы в системы вентиляции и дымоудаления», — рассказал Артем Маймор.

## Участники проекта

- Заказчик проекта — АО «Аэропорт Магадан».
- Генеральный подрядчик — ГК «ЛМС».
- Технический заказчик проекта — Группа компаний «Спектрум».
- Инвестор — ООО «АБС Магадан» (АБС — Аэропорты Большой Страны) — совместное предприятие УК «Аэропорты Регионов» и «Новапорт Холдинг».
- Разработчик системы управления строительными работами — «Витро Софт».
- Разработчик интерьерных и инженерных решений — IEK GROUP.
- Поставщик лифтового оборудования — ПАО «Европейская Электротехника».
- Поставщик материалов для гидроизоляции бетонных конструкций — «Пенетрон».
- Поставщик материалов для гидроизоляции фундамента и утепления фасадов — ТЕХНОНИКОЛЬ.

## Ускоренными темпами

Природа Магаданской области сурова. Это короткое лето, вечная мерзлота, сильные ветры. Кроме того, не все нужные материалы производились в регионе, а доставка их была дорогой и длительной.

При всех этих вводных объект был построен досрочно.

«Проект строительства нового терминала аэропорта Магадана потребовал применения нестандартных инженерных решений из-за экстремальных природных условий региона. Короткий строительный сезон — всего около пяти месяцев в году, вечная мерзлота, сложные гидрогеологические условия — и отсутствие железнодорожной логистики значительно усложнили реализацию проекта.

Строительство велось под постоянным контролем геокриологов и инженеров-геологов. Под площадкой находились линзы вечной мерзлоты, и для защиты фундамента от деформаций была применена система глубинных укреплений с формированием специальной



### Параметры проекта

Площадь — 14,38 тыс. кв. м

Количество этажей — 3

Пропускная способность — **более 800 пассажиров в час**





компенсирующей "подушки". Дополнительную сложность создавало расположение аэропорта в межгорной впадине с активными подземными водами, поэтому все решения корректировались на основе непрерывного мониторинга», — рассказывает **Сергей Фролов, управляющий директор ГК «Спектрум»**.

В проекте использовались адаптированные к суровому климату материалы и технологии. Однако пришлось заменить некоторые предложенные архитекторами материалы. Керамический кирпич заменили керамзитобетонными блоками местного производства, сборные железобетонные элементы — монолитными конструкциями. Это повысило герметичность, сократило сроки работ и увеличило долговечность здания. Установлены энергосберегающие стеклопакеты, применены натуральные материалы в отделке. Терминал оснащен телескопическими трапами, автоматизированными инженерными системами, вертикальным транспортом и комплексом контроля доступа.

В ходе реализации проект тоже корректировался. По словам Сергея Фролова, в процессе экспертизы были выявлены решения, которые могли усложнить дальнейшую эксплуатацию и увеличить сроки строительства. Главгосэкспертиза предложила альтернативные варианты, что позволило оставаться в графике строительства и сохранить параметры без потери в качестве и надежности объекта.

Генеральный подрядчик — ГК «ЛМС» выполнил разработку рабочей документации в BIM, строительно-монтажные работы «под ключ», в том числе полный объем электромеханических работ.

Для управления строительными работами компания «Витро Софт» разработала систему Vitro-CAD, которая, как утверждают авторы, помогла упростить процессы согласования.

В системах автоматизации инженерного обеспечения терминала применяются **решения ONI собственной разработки**. По словам Артема Маймара, они легли в основу шкафов управления системой вентиляции, обеспечивающей комфорт и безопасность тысяч пассажиров. Благодаря открытости протоколов и надежности компонентов все данные о работе вентиляционных установок — параметры воздуха, режимы работы и состояние оборудования — поступают в диспетчерский центр в режиме онлайн. Интеграция оборудования ONI в единую систему управления зданием (BMS) аэропорта позволяет реализовать принципы умного объекта. Для управления вентиляционным оборудованием применено решение на базе программируемого логического контроллера PLC-W с исполнительной средой MasterPLC. Визуализация процесса в режиме реального времени выводится на промышленные панели оператора ONI, а высокая надежность обеспечена применением релейной автоматики ONI, а также блоков питания OPS и OPSE.

«Мы рады быть частью проектов такого масштаба и неизменно обеспечивать высокий стандарт качества и надежности», — подчеркнул Артем Маймор.

Компания «Пенетрон» поставила на объект материалы для гидроизоляции бетонных конструкций: «Пенетрон», проникающая гидроизоляция для бетонных и железобетонных сооружений; гидропломба «Пенеплаг» для мгновенной остановки напорных течей; «Скрепа Зимняя», смесь для конструкционного ремонта при минусовых температурах; «Скрепа М700 Конструкционная», смесь для ремонта железобетонных элементов и конструкций.

Проект сопровождала также команда Общего центра обслуживания корпоративных продаж

**ТЕХНОНИКОЛЬ. Юрий Гасанов, руководитель технической службы ОЦО КП ТЕХНОНИКОЛЬ**,

рассуждает: «В ходе работ главные вызовы можно условно разделить на две группы. Первая — технико-климатические сложности. Строительство велось в условиях суровой геологии и климата. Для гидроизоляции фундамента была критически важна ремонтопригодность. Выбрали однослойную ремонтопригодную систему ТН-Фундамент Стандарт ПРОФ на основе полимерной мембранны Logicbase. Ее особенность — разделение на "карты", которые в ходе эксплуатации можно дополнительно гидроизолировать. Для утепляемого фасада применили ТН-Фасад Декор. Для кровли важно было подобрать системы, рассчитанные на высокие снеговые и пешеходные нагрузки».

Вторая сложность, по его словам, — логистика: «Из-за удаленности от производственных площадок особая задача — обеспечить сохранность и сроки доставки. Вся продукция поставлялась в контейнерах с усиленной подготовкой, чтобы полностью исключить риски повреждения в пути».

не только в обеспечении функциональности, но и в безупречной интеграции технических решений в архитектурный облик аэропорта. Для решения поставленных задач заказчику на выбор было предложено лифтовое и эскалаторное оборудование нескольких производителей», — рассказала она.

Аэропорт Магадана открылся в 1961 году. Город находится почти в 6 тыс. км от Москвы. Магадан — главный город Магаданской области, одного из крупнейших регионов России (площадь составляет 462,5 тыс. кв. км). При этом область — одна из самых малонаселенных: по данным Росстата на январь 2025 года, численность населения в Магаданской области составляла 134 202 человека. Плотность населения — примерно 0,29 человека на кв. км.

## Продолжение следует...

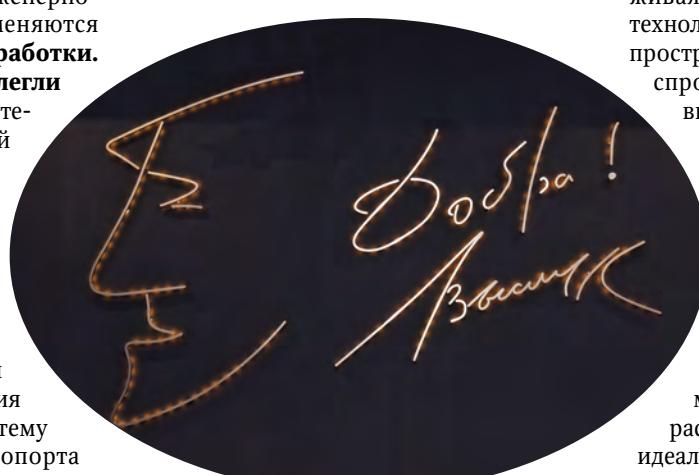
Как сообщала местная пресса, **генеральный директор главной воздушной гавани Колымы Дмитрий Сиволобов** распорядился «погасить» огни вывески «Аэропорт» над прежним аэровокзалом, который был возведен в 1974 году: его планируется приспособить в качестве грузового терминала и склада временного хранения. Но в старом здании продолжит работу действующий пункт пропуска через госграницу.

“

**Интерьеры отражают особенности края — природы, обилия полезных ископаемых, а часть интерьеров посвящена Владимиру Высоцкому**

Весной текущего года **Евгений Янкилевич, генеральный директор «Новапорт Холдинг»**, в интервью Колымы.Ru рассказывал о дальнейших планах по реконструкции аэропорта: «Нам нужна дополнительная инфраструктура аэродрома и привокзальных элементов. Мы будем продолжать обустраивать и улучшать международный сектор, развивать международные направления. Будем работать не только над возможностями приема большего количества грузовых рейсов, но и над обработкой грузов разной номенклатуры с различным температурным режимом. Для этого мы планируем в течение 2025 года вложить порядка 350 млн рублей в реконструкцию грузовой инфраструктуры, чтобы создать задел на пять-восемь лет устойчивого роста грузового потока. Это такая невидимая работа для пассажиров, но она идет».

Уже в 2025 году сданы в эксплуатацию новые рулежные дорожки, современный перрон с местами стоянок воздушных судов, оборудована система водосточно-дренажного отведения, а также установлено новое ограждение с техническими средствами охраны, проложена патрульная автодорога.



ПАО «Европейская Электротехника» поставила на объект 12 единиц современного лифтового оборудования, включая пассажирские лифты и эскалаторы. Как отметила **Анна Шкундова, руководитель отдела продаж направления «вертикальный транспорт» ПАО «Европейская Электротехника**, реализация этого проекта на стратегически важном объекте в суровых климатических условиях стала вызовом, потребовавшим от команды глубокой экспертизы, нестандартных решений и максимальной гибкости. «Наша задача заключалась