

## НОВАЯ ЦЕМЕНТОЛОГИЯ

Корпоративное издание  
для клиентов ЦЕМРОС

Выпуск №31  
март 2026



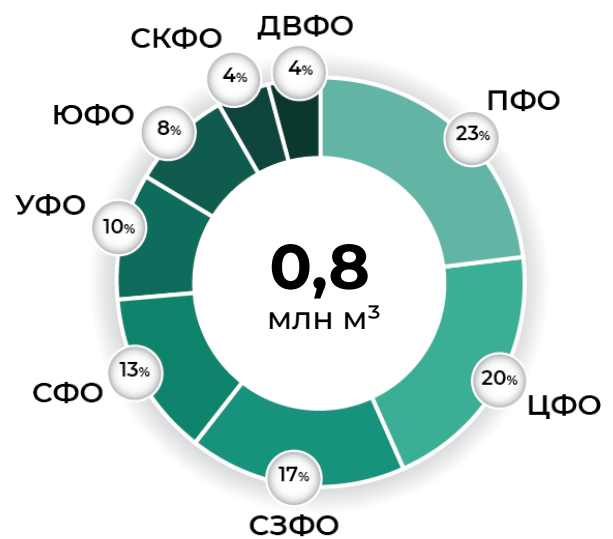
## Отраслевые новости

### Аналитика – производство ЖБИ

В январе 2026 года производство ЖБИ в РФ уменьшилось к январю 2025 года на 21,0% и на 34,3% к декабрю 2025 года и составило 829 тыс. м<sup>3</sup>.

Наибольшее снижение в натуральном выражении в январе 2026 года произошло в сегменте плит, панелей и настилов для перекрытий и покрытий на 25,5% до 256 тыс. м<sup>3</sup>. Прирост в относительном выражении не показал ни один сегмент.

Доли федеральных округов в общем объеме производства ЖБИ в 2026 году (январь), %



Структура видов ЖБИ в общем объеме производства в январе 2025 г., %

Плиты, панели и настилы перекрытий и покрытий **30,8%**

Конструкции фундаментов сборные железобетонные **16,7%**

Конструкции сборные железобетонные прочие **15,6%**

Конструкции стен и перегородок сборные **14,6%**

Конструкции и детали специального назначения **8,7%**

Конструкции каркаса зданий и сооружений **7,2%**

Конструкции инженерных сооружений **4,6%**

Элементы конструктивные **1,8%**



Производство ЖБИ в федеральных округах РФ в 2026 году (январь), тыс. м<sup>3</sup>

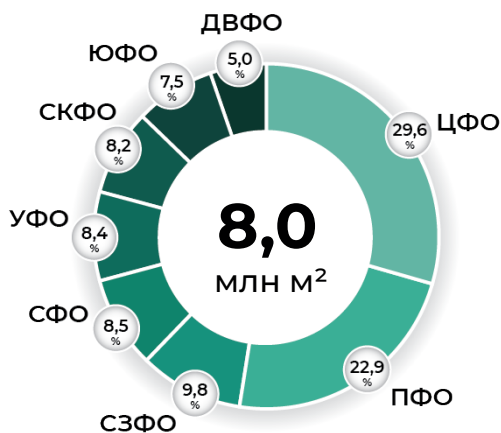
(в скобках – изменение объемов производства, в % к соответствующему периоду прошлого года)

ПФО	193 (- 21,5%)
ЦФО	169 (- 27,0%)
СЗФО	143 (+ 6,1%)
СФО	104 (- 21,0%)
УФО	84 (- 32,0%)
ЮФО	65 (- 24,5%)
СКФО	37 (- 1,6%)
ДВФО	36 (- 16,6%)

## Аналитика – строительство жилья

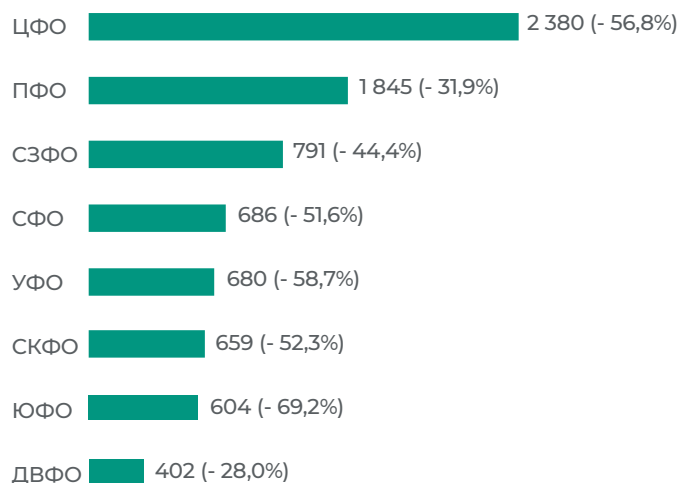
В январе 2026 году ввод жилья снизился по отношению к январю 2025 года на 26,7% до 8 047 тыс. м<sup>2</sup>.

Доля федеральных округов в общем объеме ввода жилья в 2026 году (январь), %



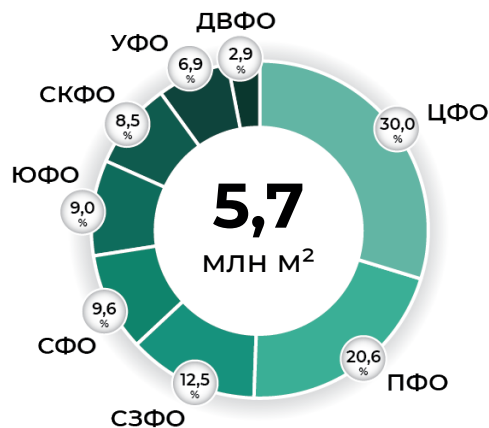
Ввод жилья в РФ по федеральным округам в январе 2026 г., тыс. м<sup>2</sup>

(в скобках – изменение объемов производства, в % к соответствующему периоду прошлого года)

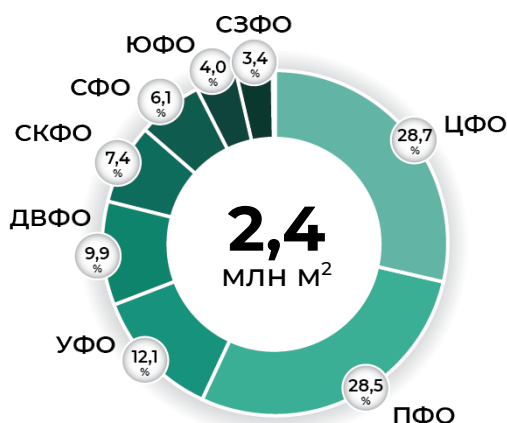


Субъектами с наибольшим приростом ввода жилья в натуральном выражении в январе 2026 года являются Свердловская область +145 тыс. м<sup>2</sup> и Татарстан +134 тыс. м<sup>2</sup>. Субъектами с наибольшим снижением в натуральном выражении ввода жилья являются Краснодарский край -498 тыс. м<sup>2</sup> и г. Санкт-Петербург -425 тыс. м<sup>2</sup>.

Доля федеральных округов в общем объеме ввода индивидуального жилья в 2026 году (январь), %



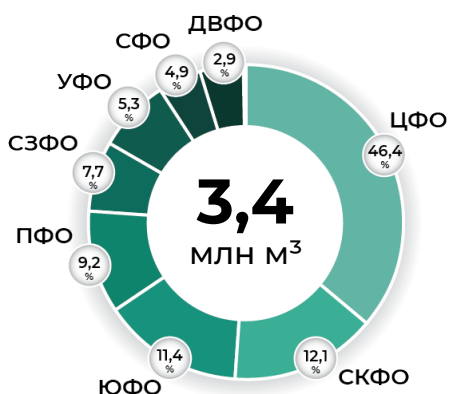
Доля федеральных округов в общем объеме ввода массового жилья в 2026 году (январь), %



## Аналитика – производство товарного бетона

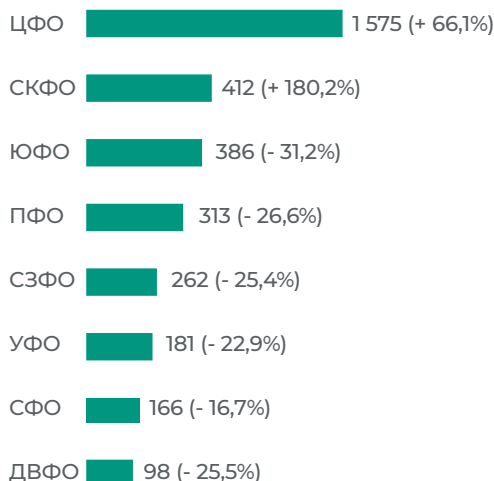
В январе 2026 года производство бетона в РФ сократилось к декабрю 2025 года на 21,6% и составило 3,4 млн куб. м. Увеличение производства в январе 2026 года к январю 2025 года составило 13,1%.

Доля федеральных округов РФ в общем объеме производства товарного бетона в 2026 году (январь), %



Производство товарного бетона в федеральных округах РФ в 2026 году (январь), тыс. м<sup>3</sup>

(в скобках – изменение объемов производства, в % к соответствующему периоду прошлого года)



## ➤ Бетонная сфера над Тираной

В албанской столице готовится к реализации амбициозный проект – арена имени Аслана Руси. Новое здание появится на месте модернистского дворца спорта 1963 года постройки, также носившего имя выдающегося албанского волейболиста. Победителем конкурса на проектирование стало нидерландское архитектурное бюро MVRDV, предложившее концепцию здания в форме идеальной сферы диаметром более 100 метров.



Выбор формы не случаен. Архитекторы обращались сразу к нескольким историческим источникам вдохновения: от проекта Ньютона Этьена-Луи Булле – знаменитого образца «говорящей архитектуры» конца XVIII века – до геодезических куполов Бакминстера Фуллера и, разумеется, самого мяча для волейбола.

Возведение сферического здания диаметром 100 метров – нетривиальная инженерная задача. Общая площадь сооружения составит 92 тысячи квадратных метров, при этом пятно застройки, благодаря шарообразной форме, остается сравнительно небольшим, что позволит организовать вокруг арены дополнительные общественные пространства.

Конструктивная схема здания представляет собой сложную систему железобетонных элементов. В основании сферы, чуть утопленной в землю, предусмотрен цокольный этаж, куда с уровня улицы ведут ступени-трибуны. Здесь разместятся кафе, магазины и необходимая для функционирования арены инфраструктура. Перекрытия цокольного яруса выполняются из монолитного железобетона с повышенными требованиями к гидроизоляции, учитывая заглубленное положение.

Над цоколем возводится непосредственно бетонная оболочка сферы. Ее каркас формируется системой меридиональных и широтных ребер жесткости, между которыми располагаются перекрытия этажей. Особую сложность представляет устройство проемов высотой в 3-4 этажа, прорезающих сферическую оболочку – в них будут организованы озелененные террасы и сады.

В верхней части сферы проектируется остекленный окулус – круглое отверстие, перекрытое прозрачным куполом, через которое естественный свет проникает в глубинные пространства здания. Консольные выносы гостиничных блоков, расположенные по «экватору» сферы, должны поддерживать стеклянное ограждение, которое при необходимости может закрываться для обеспечения звукоизоляции арены.

Шарообразная форма здания продиктована не только эстетическими соображениями. У сферы нет главного и второстепенного фасадов – это качество особенно важно, учитывая расположение будущей арены на оживленной магистрали, ведущей из центра Тираны к аэропорту.

Здание будет одинаково выразительно смотреться со всех сторон.

Нижний уровень (цоколь) – кафе, магазины, инфраструктура арены. Доступ сюда осуществляется с уровня улицы, а внутрь самой арены ведут короткие мосты, перекинутые над цокольным ярусом.

Средний уровень – собственно арена на 6 000 зрителей, предназначенная для волейбольных и баскетбольных матчей. Под трибунами размещаются две тренировочные спортивные площадки.

Выше арены (два уровня) – гостиница. Часть номеров выходит окнами непосредственно на арену, позволяя постояльцам следить за матчами, не покидая номера. Верхний этаж гостиничной зоны занимает бар с панорамными видами города.

Верхняя полусфера – жилые апартаменты. Часть квартир ориентирована наружу, часть – одновременно наружу и внутрь здания. По периметру остекления устроено озелененное общественное пространство.

Выбор железобетона в качестве основного конструкционного материала для столь сложного объекта не случаен. Только бетон позволяет реализовать криволинейные поверхности большой площади с необходимыми показателями прочности и долговечности.



Для возведения 100-метровой сферы потребуется разработка индивидуальной опалубочной системы, способной воспроизвести двойную кривизну поверхности. В проекте планируется использование комбинации мелкощитовой опалубки настраиваемой кривизны и технологии торкретирования (напыления бетона) на предварительно смонтированный арматурный каркас.

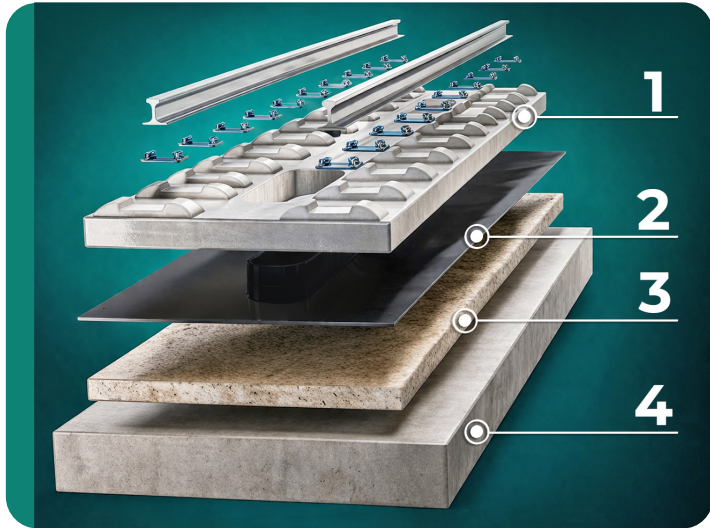
Особые требования предъявляются к бетонной смеси: она должна обладать высокой подвижностью для заполнения сложных форм, но при этом – минимальной усадкой, чтобы избежать растрескивания при твердении. Для решения этой задачи планируется применить самоуплотняющиеся бетоны с комплексом модифицирующих добавок, регулирующих сроки схватывания и реологические характеристики.

Для бетонной индустрии этот проект интересен как пример реализации сложной геометрии с использованием современных технологий железобетона. Опыт проектирования и возведения 100-метровой сферы может быть востребован и в других странах, включая Россию, где также растет интерес к выразительным архитектурным формам из монолитного бетона.

# Национальные проекты

## Высокоскоростная магистраль Москва – Санкт-Петербург

Строительство первой в России высокоскоростной железнодорожной линии находится в активной фазе реализации. Уже в 2028 году поезда нового поколения свяжут две столицы, преодолевая 679 километров за 2 часа 15 минут. За этим результатом стоит не только инженерная мысль, но и масштабное применение современных бетонных технологий.



\*Схема конструкции

История скоростного железнодорожного сообщения между Москвой и Санкт-Петербургом насчитывает более полувека. В 1965 году в СССР началась разработка первого отечественного скоростного поезда ЭР200, способного развивать скорость до 200 километров в час. Первый опытный рейс с пассажирами состоялся в 1979 году, а регулярное движение открылось 1 марта 1984 года – путь до Москвы тогда занимал 4 часа 39 минут.

ЭР200 эксплуатировался до 2009 года, когда на смену ему пришел электропоезд «Сапсан», развивающий скорость до 250 километров в час. Сегодня «Сапсаны» перевозят миллионы пассажиров ежегодно, но и они скоро уступят место новому поколению составов.

Проект ВСМ Москва – Санкт-Петербург реализуется в рамках национального проекта «Эффективная транспортная система». Магистраль протяженностью 679 километров пройдет по территории шести субъектов Российской Федерации: Москвы, Санкт-Петербурга, Московской, Тверской, Новгородской и Ленинградской областей.

В строительстве задействовано около 16 тысяч человек и порядка 8 тысяч единиц техники. Около 180 километров трассы (примерно 30% всей протяженности) пройдет по искусственным сооружениям – эстакадам, мостам и путепроводам. Всего предстоит возвести 239 искусственных сооружений.

Главная технологическая особенность строительства ВСМ – применение безбалластного верхнего строения пути. Впервые в российской практике поезда будут двигаться по железобетонным шпалам не на традиционном щебеночном балласте, а на железобетонных плитах заводского изготовления.

Путь будет представлять собой многослойную систему.

Первый слой – высокопрочные железобетонные плиты, изготовленные в заводских условиях. Второй – упругий слой из полимера. Третий слой – безусадочный бетон, обеспечивающий плотное прилегание плит к основанию и компенсирующий температурные и усадочные деформации. Четвертый слой – армированный бетон, выполняющий функцию несущего основания (на схеме).

Такое решение обеспечит идеально ровную поверхность, необходимую для движения со скоростью 360 километров в час, и исключит деформации пути, неизбежные при использовании балластных материалов.

Для строительства искусственных сооружений требуется более 5 тысяч железобетонных конструкций пролетных строений. Каждая представляет собой коробчатую балку длиной более 30 метров (масса таких конструкций достигает 700 тонн). Транспортировка настолько массивных элементов возможна только на короткие расстояния, поэтому вдоль трассы ВСМ будет построено 10 площадок по производству железобетонных балок. Запланировано, что уже весной 2026 года они приступят к выпуску продукции.

Кроме того, для нужд стройки предусмотрено создание 14 заводов по производству свай и двух роботизированных предприятий для изготовления специальных плит безбалластного пути.

Производство поездов для ВСМ ведется на заводе «Уральские локомотивы» в Верхней Пышме Свердловской области. Новый состав будет развивать скорость до 360 километров в час в постоянной эксплуатации. Специально для выпуска высокоскоростных поездов на предприятии строится производственный комплекс площадью более 67 тысяч квадратных метров.

В проекте участвуют более 150 предприятий-смежников. Девять ключевых узлов будущего поезда уже готовы и проходят испытания. Состав будет восьмивагонным, рассчитанным на 454 пассажирских места.

Компания АО «ЦЕМРОС» участвует во всех этапах строительства ВСМ, поставляя цемент марки ЦЕМ I 42,5 Н ЖИ с предприятий АО «Мальцовский портландцемент» и АО «Мордовцемент», как для производителей бетона, так и для непосредственных работ.

ВСМ Москва – Санкт-Петербург станет первым, но не единственным проектом высокоскоростного движения в России. В перспективе сеть высокоскоростных магистралей охватит направления Москва – Екатеринбург (через Нижний Новгород и Казань), Москва – Адлер, Москва – Рязань, Москва – Минск. Общая протяженность сети может составить 4 500 километров. С учетом развития всех направлений общая потребность в подвижном составе превысит 250 поездов.

Строительство ВСМ Москва – Санкт-Петербург – уникальный проект не только для России, но и для Европы. Применение безбалластного пути на базе высокопрочных железобетонных плит закладывает основу для долговечной и надежной эксплуатации магистрали. Успешная реализация проекта создаст базу для дальнейшего развития высокоскоростного движения и откроет новую главу в истории российских железных дорог.



# Мировые технологии и тренды

## ► Порфирит в дело: из отвалов – в производство

Исследователи кафедры строительных материалов и изделий Южно-Уральского государственного университета (ЮУрГУ) завершили эксперимент по замене природного песка в составе бетона и штукатурных смесей на искусственный аналог. Сырьем послужила вскрышная порода порфиритовых месторождений – материал, который ранее складировался в отвалах и не находил применения.



Порфирит – магматическая горная порода. Вскрышные породы при его добыче накапливаются в отвалах, занимая место и требуя затрат на содержание. Превращение отходов в ценный продукт решает сразу две задачи: утилизацию отвалов и получение дешевого заполнителя.

Путем дробления вскрышной породы ученые получили искусственный песок с характеристиками, отличающимися от природного аналога. Природный песок, особенно речной, имеет окатанную форму. Искусственный песок из порфирита, при правильном дроблении, дает частицы кубовидной формы. За счет плотного прилегания таких «зернышек» друг к другу повышается качество сцепления, а бетон или слой штукатурки имеет более гладкую и ровную поверхность.

В отличие от природного песка, искусственный не содержит глинистых и илистых включений органического происхождения. Однако в его составе присутствует пылевидная фракция (частицы мельче 0,16 мм), образующаяся при дроблении. Ее содержание нормируется ГОСТом и при необходимости может быть снижено промывкой или воздушной сепарацией.

В лабораторных условиях на полученном песке были изготовлены образцы тяжелого бетона. При оптимально подобранном составе удалось достичь прочности, подтверждающей пригодность материала для ответственных конструкций.

По словам разработчиков, искусственный порфиритовый песок пригоден для тяжелых бетонов всех распространенных классов (при соответствующем подборе состава), штукатурных смесей (за счет кубовидной формы зерен обеспечивается гладкая поверхность) и кладочных и ремонтных растворов.

Крупная фракция, образующаяся при дроблении порфирита, также может найти применение – она пригодна для замены обычного щебня в тяжелых бетонах. Это делает производство безотходным.

Несмотря на очевидные преимущества, технологам сто-

ит учитывать особенности производства и применения искусственного песка.

- Энергозатраты – производство искусственного песка требует дополнительных энергозатрат на дробление по сравнению с добычей природного. Однако эти затраты могут компенсироваться отсутствием длительной транспортировки и затрат на вскрышные работы.
- Форма зерен – требуемая кубовидная форма достигается только на дробилках центробежно-ударного типа при точной настройке режимов. На другом оборудовании форма зерен может быть далека от идеальной. При нарушении технологии появляются игловатые и пластинчатые зерна (лещадность), которые ухудшают свойства бетона и повышают его неоднородность.
- Водопотребность – остроугольная форма частиц способна повысить водопотребность бетона. Это потребует корректировки состава и, возможно, применения пластификаторов, чтобы избежать перерасхода цемента.
- Необходимость подбора состава – любой искусственный песок требует контрольного подбора состава бетона. Его гранулометрия и водопоглощение могут отличаться от речного аналога, что напрямую влияет на рецептуру.

Однако, как показывает практика, при грамотном подборе состава эти ограничения преодолимы, а логистические преимущества делают применение искусственного песка экономически оправданным.

Проблема истощения запасов природного песка стоит остро во всем мире. По данным ООН, ежегодно потребляется около 50 млрд тонн песка, и доступность качественного природного материала неуклонно снижается.

Исследования последних лет подтверждают: при правильно подобранном гранулометрическом составе искусственные пески способны обеспечить плотность упаковки зерен, сопоставимую с природными аналогами, а по некоторым показателям – и превосходить их.

В России искусственные пески из отсевов дробления производятся и применяются давно. Требования к таким материалам устанавливает ГОСТ 31424 «Материалы строительные нерудные из отсевов дробления плотных горных пород при производстве щебня» (актуальная редакция). Документ регламентирует зерновой состав, содержание пылевидных и глинистых частиц, насыпную плотность и другие характеристики. По данным разработчиков, полученный песок по основным показателям (зерновой состав, содержание пылевидных частиц, насыпная плотность) соответствует требованиям данного ГОСТа, что открывает путь к его промышленному применению.

Разработка ЮУрГУ – не революция, а грамотное приложение известных технологий к местной сырьевой базе. Использование отсевов дробления порфирита позволяет не только утилизировать отходы горного производства, но и получить технологичный заполнитель, способный в ряде случаев заменить истощающиеся запасы природного песка без потери качества бетона.

# Бетонные истории

## Цемент, вермикулит, мрамор

Когда мы говорим о бетоне, мы редко задумываемся о том, кто стоял у истоков технологий, которыми мы пользуемся ежедневно. Тем не менее, история отрасли хранит имена выдающихся женщин, чей вклад в развитие цементной промышленности и бетоноведения поистине бесценен. Сегодняшний рассказ – о трех ярких личностях, представительницах разных эпох и профессий, которых объединил бетон.

### Ия Германовна Лугинина



В сентябре 1922 года в небольшом городке Орлов Вятской губернии (ныне Кировская область) родилась девочка, которой суждено было стать легендой цементной отрасли. Когда началась война, Ия только окончила школу. В августе 1941 года вместе с матерью и сестрой она была эвакуирована в город Халтурин, где работала в редакции местного радиовещания.

В 1942 году Ию приняли на первый курс Казанского химико-технологического института – на базе эвакуированного Ленинградского технологического института. Весь период обучения она работала в производственных мастерских, совмещая учебу с трудом. В 1944 году вместе с институтом вернулась в Ленинград, а в 1947-м получила диплом инженера-химика-технолога.

Профессиональный путь Ия Германовна начала инженером керамического отдела в Петрозаводске. Но настоящая школа жизни ждала ее в Карелии. С 1947 по 1949 год она работала начальником ОТК, заведующей лабораторией и даже исполняла обязанности главного инженера Летнереченского цементного завода. Молодой специалист, женщина на цементном заводе конца 40-х годов – это был настоящий вызов времени.

В 1949 году Лугинина поступила в аспирантуру Ленинградского технологического института. Тема кандидатской диссертации была посвящена влиянию высоких температур на образование клинкерных минералов. За этими словами скрывалась страсть исследователя, стремящегося понять сокровенные тайны цементного камня.

Министерство высшего образования направило молодую ученую в далекий Чимкент. Два десятилетия (с 1952 по 1973 год) Лугинина работала в Казахском химико-технологическом институте: ассистентом, старшим научным сотрудником, доцентом, заведующей кафедрой, профессором.

Именно там, в Чимкенте, в 1968 году она защитила док-

торскую диссертацию, посвященную влиянию режима обжига и минерализующих добавок на процессы клинкерообразования. Коллеги вспоминали, что Ия Германовна знала все цементные заводы наперечет.

В 1973 году Лугинина переехала в Белгород. Именно здесь, в Белгородском государственном технологическом университете имени В. Г. Шухова, ее талант раскрылся в полной мере. Одиннадцать лет она возглавляла основанную ею кафедру технологии цемента и композиционных материалов, а с 1984 года до конца жизни оставалась ее профессором.

Результаты исследований Ии Германовны опубликованы более чем в 300 научных работах, также она – автор 62 авторских свидетельств на изобретения и 4 патентов. Под ее руководством защищено 33 кандидатских и 5 докторских диссертаций. Она представляла советскую и российскую науку на международных конгрессах по химии и технологии цемента в Москве, Париже, Рио-де-Жанейро, Дели, Веймаре, Гетеборге.

### Светлана Валентиновна Бастрыгина



Если Ия Германовна Лугинина закладывала фундамент науки о цементе, то Светлана Валентиновна Бастрыгина – яркий представитель нового поколения ученых, создавших бетоны, способные противостоять огню.

В 1985 году Светлана Бастрыгина с красным дипломом окончила Алексеевский индустриальный техникум и поступила в Белгородский технологический институт строительных материалов – тот самый вуз, где работала Лугинина. После окончания института в 1989 году она была направлена на Ступинский завод ячеистого бетона, но уже через год перераспределилась в Институт химии и технологии редких элементов и минерального сырья Кольского научного центра РАН.

Вся научная карьера Светланы Бастрыгиной связана с вермикулитом – минералом, который при нагреве увеличивается в объеме в десятки раз и приобретает свойства отличного теплоизолятора. Кольский полуостров богат месторождениями этого материала.

В 2002 году Светлана Валентиновна защитила кандидатскую диссертацию по теме изменения гидросиликатов магния в процессе хранения и возможности их переработки в строительные материалы.

На промышленных объектах тысячи электрических ка-

# Бетонные истории

## Цемент, вермикулит, мрамор

белей проходят через стены и перекрытия. При пожаре эти проходки становятся каналами распространения огня. Бастрыгина разработала огнезащитные вермикулитсодержащие материалы для заделки кабельных проходок, позволяющие локализовать пожар и не дать ему распространиться по зданию.

В алюминиевых электролизерах температура расплава достигает 950-1 000°C, а расплавленные соли агрессивны. Обычные бетоны разрушались здесь за считанные месяцы. Вместе с коллегами Светлана Валентиновна создала жаростойкие вермикулитсодержащие бетоны для футеровки ванн алюминиевых электролизеров, которые не только выдерживают экстремальные температуры, но и устойчивы к химическому воздействию.

За более чем два десятилетия работы в институте ею также разработаны негорючие кровельные покрытия и технология тепловой изоляции промышленных водогрейных котлов.

Эти разработки внедрены на ОАО «Апатит» и других предприятиях Кольского полуострова. Котельные, работающие в условиях Крайнего Севера, получили надежную тепловую защиту благодаря бетонам Бастрыгиной. Разработки Светланы Валентиновны неоднократно представлялись на международных выставках-конгрессах по высоким технологиям в Москве и Санкт-Петербурге, удостоены одной золотой и трех серебряных медалей.

Сегодня Светлана Бастрыгина – старший научный сотрудник Отдела технологии силикатных материалов ИХТРЭМС КНЦ РАН. Она автор 117 научных публикаций, включая монографию, и двух патентов на изобретения. С 2008 по 2012 год она преподавала в Мурманском государственном техническом университете, читая курс «Строительные материалы» будущим инженерам.

### Надежда Александровна Быкова



Надежда Быкова родилась 28 ноября 1907 года в Серпухове. Получив разрядку в московский ВХУТЕМАС, в 1930 году она окончила легендарные Высшие художественно-технические мастерские по классу архитектуры у самого Николая Ладовского – одного из лидеров архитектурного авангарда.

В 1932 году Надежда Быкова пришла на работу в Метропроект и сразу выиграла первый конкурс проектов московского метро. Вместе с архитектором Иваном Тара-

новым (который вскоре стал ее мужем) она представила проект станции «Сокольники».

Строительство не было легким. Колонны под нагрузкой приходилось усиливать, меняя их форму с круглой на квадратную. Для облицовки с трудом отстояли мрамор «Уфалей». Наземный вестибюль после утверждений уменьшили в полтора раза. Но архитекторы находили решения, и станция была построена.

15 мая 1935 года от «Сокольников» отправился первый в истории московского метро поезд с пассажирами. А в 1937 году на Всемирной выставке в Париже проект станции получил Гран-при.

За долгую творческую жизнь Надежда Быкова спроектировала 10 станций Московского метрополитена, девять из них — в соавторстве с мужем. Самые известные: «Сокольники» (Гран-при Всемирной выставки в Париже), «Новокузнецкая», «Белорусская-кольцевая» (Сталинская премия), «ВДНХ».

В 1938-1939 годах Быкова и Таранов спроектировали павильон «Механизация» на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке – тот самый, что позже стал павильоном «Космос».

Сегодня трудно представить, но в 30-50-е годы не было современных бетононасосов, пластификаторов и добавок, замедляющих схватывание. Бетон на объекты метро доставляли в вагонетках по рельсам, укладывали вручную, уплотняли вибраторами, которые сейчас назвали бы примитивными. Особой проблемой были зимние работы: бетон прогревали паром, укрывали войлоком и опилками. То, что сегодня делается с помощью противоморозных добавок и греющих проводов, тогда требовало колоссальных трудозатрат. И тем ценнее результат: станции Быковой и Таранова стоят уже почти век без разрушений.

Самая трогательная история связана со станцией «Новокузнецкая», открытой в 1943 году. В мозаичном панно в торце перехода на «Третьяковскую» авторы поместили свои портреты. Внимательный пассажир может найти там изображения самой Надежды Александровны и ее мужа. Война, тяжелейшее время, а архитекторы оставляют автограф в бетоне для будущих поколений.

В 1952 году Надежда Быкова вместе с мужем получила Сталинскую премию третьей степени за архитектуру станции «Белорусская-кольцевая».

Три женщины – три судьбы. Ия Лугинина познавала химию цемента на карельских заводах и казахстанских стройках. Светлана Бастрыгина приручила огонь, разработав жаростойкие бетоны для промышленности Крайнего Севера. Надежда Быкова превратила бетон московского метро в архитектурные шедевры, которыми мы любуемся до сих пор.

Что объединяет этих женщин? Они доказали: в нашей, казалось бы, сугубо мужской профессии есть место красоте, интеллекту и настоящей преданности делу. Их невероятное упорство, готовность преодолевать трудности и умение видеть в обычном сером бетоне нечто большее, чем просто строительный материал, изменили мир, сделав его чуточку лучше.

## Дороги нового поколения

24 февраля 2026 года в НИУ Московский государственный строительный университет (МГСУ) состоялась встреча студентов 3-го и 4-го курсов со специалистом по планированию и аналитике Максимом Жабкиным.

В ходе лекции Максим представил комплексный анализ преимуществ цементобетонных дорожных покрытий перед традиционными асфальтобетонными. Спикер подчеркнул, что, несмотря на относительно небольшую долю цементобетонных дорог в России, мировой опыт убедительно доказывает перспективность этой технологии.

Особое внимание было уделено экономическим эффектам. Студентам наглядно продемонстрировали, что применение цементобетона позволяет снизить стоимость жизненного цикла дороги на 17,73%.

Логистический эффект также впечатляет. Жесткие покрытия выдерживают осевую нагрузку 11,5 тн. без ограничений, тогда как сегодня лишь 34% федеральных и 4% региональных дорог соответствуют этому нормативу. Снятие ограничений позволит увеличить грузооборот на 26,7% (дополнительные 103,3 млрд. т-км), снизить расход топлива на 5% (экономия до 90 млрд. рублей в год) и сократить логистические издержки бизнеса на 18-28%.

Важной частью выступления стал блок о готовности России к масштабному строительству цементобетонных дорог. Максим отметил, что с 2021 по 2025 годы приня-

та необходимая нормативная база, в стране уже есть успешные примеры эксплуатации (Новосибирск, Чуйский тракт), а парк бетоноукладочной техники способен обеспечить строительство до 5 тыс. км дорог в год. Отечественная цементная промышленность готова к выпуску специальных марок цемента.

В завершение спикер обозначил приоритетные направления для внедрения жестких покрытий: дороги в северных и южных регионах, полосы разгона и торможения, участки автоматических пунктов весогабаритного контроля, зоны пунктов взимания платы, площадки отстоя транспорта и сельские дороги, подверженные нагрузкам от тяжелой техники. Отдельно была отмечена важность технологий укрепления грунтов минеральными вяжущими.



## Газобетон в центре внимания

С 24 по 28 февраля 2026 года в Краснодаре прошло крупнейшее событие строительной индустрии юга России – выставка YugBuild 2026. В числе участников – ЦЕМРОС БЛОК, представивший на своем стенде полную линейку автоклавного газобетона.

На стенде была представлена полная линейка автоклавного газобетона. Посетители увидели стеновые и перегородочные блоки, U-блоки, а также армированные перемычки. В 2026 году компания запускает новую линию по их производству, что позволит расширить ассортимент и сделать продукцию более доступной для потребителей.

Особый интерес вызвала информация о преимуществах газобетона как материала первого выбора для строительства дома. Он экологичен, безопасен и экономичен за счет меньших затрат на фундамент и отопление, а крупный формат блоков существенно ускоряет темпы строительства.

Важным событием стало подтверждение высокого качества продукции ЦЕМРОС БЛОК. Газобетонные блоки компании выступили официальным материалом Наци-

онального конкурса профессионального мастерства «Строймастер», который проходит при поддержке Минстроя России и Национального объединения строителей (НОСТРОЙ). Более 10 000 специалистов наблюдали за тем, как лучшие каменщики Юга работают с продукцией ЦЕМРОС БЛОК, что стало для компании высокой оценкой качества и знаком огромного доверия.



Электронное корпоративное издание для клиентов группы компаний ЦЕМРОС. Распространяется бесплатно. Не является СМИ.

Над выпуском работали: Дарья Альфонсо, Татьяна Кобякова, Дарья Зубкова, Наталья Стржалковская, Петр Донов.

Художественное оформление: Дарья Альфонсо.

Данные Росстата, данные ж/д баз, данные CM PRO.

<https://archi.ru/world/101514/betonnyj-myach>; <https://национальныепроекты.пф/new-projects/transport/vysokoskorostnye-zheleznodorozhnye-magistrali/>; [http://www.bstu.ru/about/press\\_center/news/14663/luginina-ya-germanovna-gizn-vo-ima-nauki](http://www.bstu.ru/about/press_center/news/14663/luginina-ya-germanovna-gizn-vo-ima-nauki); <http://www.krc.karelia.ru/publ.php?id=1546&plang=e>; [https://ru.wikipedia.org/wiki/Быкова,\\_Надежда\\_Александровна](https://ru.wikipedia.org/wiki/Быкова,_Надежда_Александровна); <https://concreteunion.ru/novosti-otrasli/na-yuzhnom-urale-nashli-sposob-udeshevit-beton/>