

# ДОРОЖНАЯ ОТРАСЛЬ

рекордные бюджеты  
при дефиците  
ресурсов

Сентябрь 2026

## Содержание

- 1 **Динамика отрасли: объёмы строительства и ввода дорог** 3 
- 2 **Финансирование: рекордные объёмы на фоне бюджетных ограничений** 6 
- 3 **Проблемы отрасли и ключевые тренды** 9 
- 4 **Вывод** 11 

# 1 Динамика отрасли: объёмы строительства и ввода дорог

## Анализ итогов 2025 года, планов 2026-го и долгосрочных приоритетов финансирования

В дорожной отрасли России сегодня наблюдается парадоксальный период. С одной стороны — рекордные бюджеты, масштабные планы и стабильный государственный спрос. С другой — растущая стоимость ресурсов, кадровый голод и всё более очевидная необходимость повышения эффективности работ.

Аналитики «Юнисервис Капитал» разбираются, как меняется структура отрасли, куда направляются бюджетные средства, с какими ограничениями сталкиваются подрядчики и какие тренды — от цифровизации до повторного использования материалов — определяют конкурентоспособность компаний в ближайшие годы.

## Итоги 2025 года

Дорожная инфраструктура остается одним из наиболее масштабных сегментов строительного рынка: на строительство автомобильных дорог и автомагистралей приходится 17,1% всего объема строительных работ, произведенных своими силами. При этом динамику отрасли сегодня определяет не столько расширение дорожной сети, сколько поддержание и модернизация уже существующей инфраструктуры.

По итогам 2025 года в России было построено, реконструировано и отремонтировано 28,4 тыс. км автомобильных дорог – на 15% больше, чем годом ранее. Площадь уложенного асфальта составила 219 млн м<sup>2</sup>, увеличившись на 9%.

Основной вклад в рост пришелся на ремонт: в 2025 году отремонтировано, включая капитальный ремонт, 26,8 тыс. км дорог. На строительство и реконструкцию пришлось около 1,6 тыс. км – на 14% больше, чем в 2024 году. Из них 500 км пришлось на федеральную сеть и 1,1 тыс. км – на региональную. Таким образом, около 94% всех мероприятий были направлены на обновление уже существующих дорог.

Это важная особенность текущей структуры рынка: рост физических объемов дорожных работ не означает сопоставимого расширения сегмента нового строительства. Основной государственный спрос по-прежнему сосредоточен на ремонте, капитальном ремонте и приведении существующих дорог к нормативному состоянию.

## Показатели отрасли дорожного строительства 2023-2025 гг.

|                                                           | 2023   | 2024   | 2025   |
|-----------------------------------------------------------|--------|--------|--------|
| Объём работ, тыс. км                                      | 31     | 25     | 28     |
| Площадь укладки, млн м <sup>2</sup>                       | 243    | 201    | 219    |
| Объём отгруженных горячих асфальтобетонных смесей, тыс. т | 16 655 | 15 231 | 16 907 |

Значимый вклад в общую динамику обеспечивает Росавтодор (Федеральное дорожное агентство) — главный распорядитель средств на управление федеральными дорогами общего пользования. В 2025 году ведомство построило и реконструировало 220,8 км федеральных трасс (на 69,3 км больше плана), а после капитального ремонта, ремонта и укладки новых слоёв покрытия ввело в эксплуатацию 4 628 км дорог (+2% к планируемому объёму).

По данным на конец 2025 года, в нормативном состоянии находилось 72,9% федеральных трасс, подведомственных Росавтодору. Всего доля федеральных дорог в нормативном состоянии по итогам года достигла 74,2%, среди дорог регионального значения норматив выдерживают 56,3%, среди дорог местного значения — 54,7%. Оба показателя оказались выше годовых плановых ориентиров, но всё ещё не дотягивают до целевых ориентиров 2030 года (85% — для федеральной и опорной сети, 60% — для региональной). Это означает, что потребность в ремонте и модернизации дорожной сети останется высокой в среднесрочной перспективе.

Дополнительным драйвером федерального сегмента остаётся развитие скоростных магистралей, за которое отвечает Государственная компания «Автодор» — оператор платных скоростных автомагистралей, созданный для развития опорной сети скоростных дорог. В 2025 году компания построила и реконструировала 326 км дорог, ещё на 413 км выполнила ремонт и капитальный ремонт. Крупнейшим событием года стало открытие 275-километрового участка Дюртюли — Ачит трассы М-12 «Восток», продлившего скоростной маршрут до Екатеринбурга.

Косвенным подтверждением положительной динамики отрасли служит и рынок основных материалов: объём отгрузок горячих асфальтобетонных смесей в 2025 году достиг 16,9 млн тонн, увеличившись на 11% относительно 2024 года, что указывает на высокий уровень активности дорожных подрядчиков.

## Планы на 2026 год

В первом полугодии 2026 года в России было построено, реконструировано и отремонтировано 2,4 тыс. км дорог, из них около 1,3 тыс. км пришлось на федеральную сеть и 1,1 тыс. км — на региональную. Площадь укладки покрытия составила 46,7 млн м<sup>2</sup>.

На весь 2026 год запланировано выполнение дорожных работ примерно на 26,6 тыс. км — несколько ниже результата 2025 года. Разница между объёмами работ в первой половине года и итоговым планом связана в том числе с сезонностью: основная часть дорожных работ приходится на тёплый период, при этом объекты вводятся после завершения основных строительно-монтажных работ, то есть преимущественно во второй половине года.

При этом показатели именно ввода новых дорог демонстрируют спад. За январь–июнь 2026 года введено 351,1 км автомобильных дорог с твёрдым покрытием — на 54% меньше, чем годом ранее. Основное сокращение пришлось на новое строительство, тогда как объём реконструкции вырос, но остается небольшим.

В 2026 году государство продолжает делать ставку прежде всего на модернизацию существующей инфраструктуры. Росавтодор планирует построить и реконструировать 183,3 км федеральных дорог — на 17% меньше, чем годом ранее, — одновременно увеличив объём ремонта почти до 5,5 тыс. км (+800 км).

Вместе с тем среднесрочная программа предусматривает значительный объём нового строительства. План дорожной деятельности на 2026–2031 годы включает строительство и реконструкцию более 2 тыс. км федеральных и региональных дорог — свыше 330 объектов. Среди приоритетов — обходы населённых пунктов, развитие опорной сети и ключевых транспортных коридоров.

Сезонные, погодные и структурные колебания не снижают общей активности отрасли — спрос на дорожные материалы остается устойчивым. Отгрузки горячих асфальтобетонных смесей за первую половину 2026 года выросли на 8% к соответствующему периоду 2025 года и на 15% — 2024 года.

Таким образом, в 2026 году рынок сохраняет высокий объём государственного спроса, однако его структура остаётся смещённой в сторону ремонта и модернизации существующей сети. Новое строительство развивается более выборочно и в значительной степени сосредоточено на крупных проектах, направленных на развитие ключевых транспортных связей. Для производителей и поставщиков дорожных материалов это означает сохранение устойчивого спроса: его основой остается масштабная программа ремонта, а реализация крупных инфраструктурных проектов формирует дополнительный спрос со стороны нового строительства.

## 2 Финансирование: рекордные объёмы на фоне бюджетных ограничений

### Объёмы финансирования

Совокупное финансирование дорожного хозяйства в 2025 году сохранилось на рекордном уровне 2024 года и составило 3,3 трлн рублей. Из них 1,4 трлн рублей поступило из федерального бюджета (включая субсидии регионам), 1,9 трлн — из региональных и местных уровней. Таким образом, более половины финансирования дорожного хозяйства формируется за пределами федерального бюджета, что делает состояние региональных дорожных фондов важным фактором реализации отраслевых планов.

Федеральный дорожный фонд при этом продолжает увеличиваться: согласно параметрам бюджета, его объём составит 1,35 трлн рублей в 2026 году, 1,52 трлн рублей в 2027 году и 1,82 трлн рублей в 2028 году. Рост ресурсов федерального уровня (+35% за 3 года) создаёт основу для расширения финансирования крупных инфраструктурных проектов и дорожного ремонта.

Бюджетные средства также активно конвертируются в фактические работы. По итогам первого полугодия 2026 года кассовое исполнение Росавтодора составило 319,5 млрд рублей, или около 30% годового объёма, превысив план на 8,2 млрд рублей. На 1 июля объём бюджетных ассигнований ведомства составлял 1 064,4 млрд рублей.

### Долгосрочный горизонт

В марте 2026 года Правительство РФ утвердило обновленный План дорожной деятельности на 2026–2031 годы. Общий объём федерального финансирования предусмотренных мероприятий составит 9,1 трлн рублей. План объединяет проекты федерального, регионального и местного значения и включает как строительство и реконструкцию дорог, так и их приведение в нормативное состояние. В числе приоритетов – развитие опорной сети, продолжение транспортных коридоров, строительство обходов и развитие улично-дорожной сети городов и населённых пунктов.

Для рынка это означает гарантированный государственный спрос на несколько лет вперед. Значительная часть мероприятий уже включена в утвержденный план, что позволяет подрядчикам и поставщикам заранее планировать загрузку производственных мощностей, техники и материальной базы.

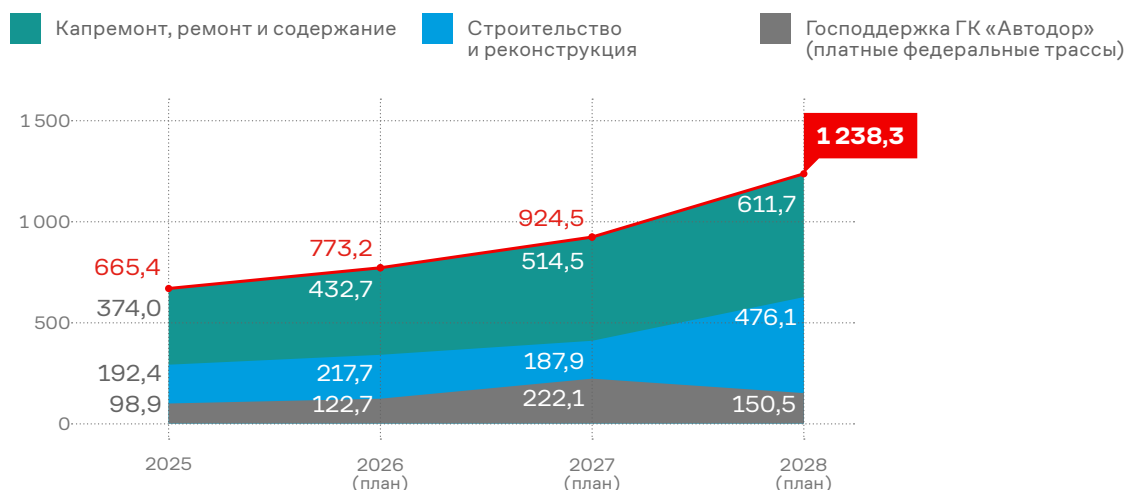
## Приоритеты федеральных расходов

Ключевой объём федерального финансирования дорожного хозяйства направляется в рамках федеральных программ, главным образом — через проекты «Развитие федеральной сети» и «Региональная и местная дорожная сеть». Первый ориентирован на развитие и поддержание федеральной дорожной сети, включая строительство, реконструкцию, ремонт и содержание дорог, а второй — на предоставление регионам федеральной поддержки для развития дорожной инфраструктуры.

В структуре федерального финансирования заметно усиливается направление «Развитие федеральной сети». В 2026 году на федеральный проект предусмотрено 773,2 млрд рублей против 665,4 млрд рублей в 2025 году, а к 2028 году объём финансирования должен увеличиться до 1,24 трлн рублей — рост почти на 60% за три года.

## Финансирование федерального проекта «Развитие федеральной сети»

2025-2028 гг., млрд руб.



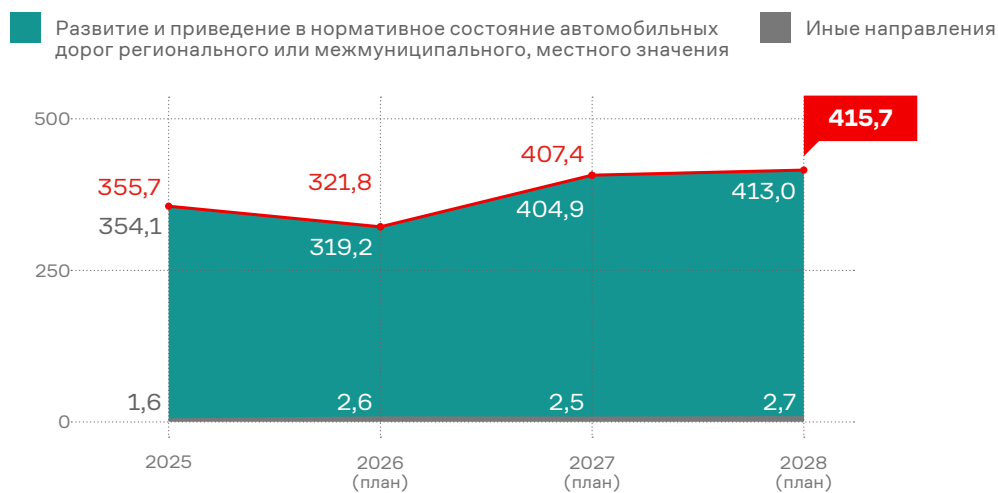
При этом растут оба ключевых направления. Финансирование строительства и реконструкции федеральных дорог увеличится с 192,4 млрд рублей в 2025 году до 476,1 млрд рублей в 2028 году, а капитального ремонта, ремонта и содержания — с 374,0 млрд до 611,7 млрд рублей. Таким образом, федеральная программа одновременно поддерживает текущий ремонтный цикл и наращивает инвестиции в строительство и реконструкцию.

## Поддержка регионов

Федеральная поддержка регионального и местного дорожного хозяйства осуществляется в рамках проекта «Региональная и местная дорожная сеть». В 2026 году его финансирование составит 321,8 млрд рублей — на 9,5% меньше уровня 2025 года. Однако уже в 2027 году предусмотрен рост до 407,4 млрд рублей (+26,6%), а в 2028 году — до 415,7 млрд рублей.

## Финансирование федерального проекта «Региональная и местная дорожная сеть»

2025-2028 гг., млрд руб.



При этом нельзя рассматривать федеральные трансферты регионам изолированно: собственные дорожные фонды субъектов остаются критически важным источником финансирования. В совокупности именно сочетание федеральных трансфертов и региональных средств определяет реальный объём рынка дорожных работ за пределами федеральной сети.

# 3 Проблемы отрасли и ключевые тренды

Несмотря на масштабный государственный заказ, дорожная отрасль сталкивается с рядом ограничений, которые всё сильнее влияют на экономику проектов. Рост стоимости строительства, дефицит кадров и необходимость повышать производительность заставляют подрядчиков искать способы эффективнее использовать материалы, технику и трудовые ресурсы. Параллельно развиваются цифровые технологии и повторное использование материалов, которые постепенно становятся практическими инструментами снижения издержек.

## Рост стоимости и высокая капиталоемкость повышают требования к эффективности подрядчиков

Для дорожной отрасли стоимость строительства имеет принципиальное значение из-за высокой материалоёмкости и значительного объёма работ, выполняемых за счет бюджетного финансирования. В июне 2026 года Минтранс впервые опубликовал отдельный доклад о стоимости строительства, реконструкции, капитального ремонта, ремонта и содержания 1 км автомобильных дорог по итогам 2025 года.

## Средневзвешенная стоимость работ на автомобильных дорогах общего пользования в РФ

2025 г., млн руб./км

| Виды работ                   | Категория* |      |      |      |      |
|------------------------------|------------|------|------|------|------|
|                              | I          | II   | III  | IV   | V    |
| Строительство, 1 полоса      | -          | 70,7 | 50,6 | 31,7 | 21,1 |
| Реконструкция, 1 полоса      | 91,4       | 48,9 | 45,0 | 33,2 | 23,6 |
| Капитальный ремонт, 1 полоса | -          | 55,4 | 35,8 | 25,0 | 16,2 |
| Ремонт                       | 20,2       | 21,6 | 25,1 | 22,5 | 12,1 |

Данные показывают существенную дифференциацию стоимости в зависимости от категории дороги и вида работ. Например, строительство 1 км одной полосы дороги II категории в 2025 году в среднем оценивалось в 70,7 млн рублей, тогда как для V категории — в 21,1 млн рублей. При этом фактическая стоимость конкретного объекта может существенно отличаться в зависимости от природно-климатических условий, рельефа, объема земляных работ, стоимости и логистики материалов и сложности инженерных сооружений.

Для подрядчиков это повышает значение контроля себестоимости и производительности. При высокой материалоёмкости дорожного строительства изменение стоимости ресурсов способно заметно влиять на экономику контракта, поэтому рост государственного заказа не гарантирует пропорционального увеличения маржинальности.

## Кадровый дефицит ограничивает возможности роста

Дефицит квалифицированных кадров остаётся одним из ограничений для строительного и транспортного комплекса. Для дорожной отрасли это особенно существенно на фоне сохранения масштабных программ ремонта и реализации крупных инфраструктурных проектов. Потребность возникает как в рабочих специальностях и операторах дорожной техники, так и в инженерных кадрах.

В этих условиях дальнейшее увеличение объёмов работ будет в большей степени зависеть от роста производительности труда, механизации и автоматизации процессов.

\* Категории автомобильных дорог отражают их функциональное и техническое назначение и уровень расчетной интенсивности движения: I категория — дороги с наиболее высокой пропускной способностью и интенсивностью движения, V категория — дороги с наименьшей интенсивностью движения и более низкими техническими требованиями.

## Высокая стоимость капитала сдерживает развитие ГЧП

Дорожное строительство сегодня всё чаще опирается не только на бюджетные средства, но и на частный капитал, привлекаемый через концессии и иные формы ГЧП. Это позволяет снизить нагрузку на федеральный и региональный бюджеты, а также ускорить ввод крупных объектов. Однако высокая стоимость долгосрочных заёмных ресурсов остаётся серьёзным барьером: удорожание кредитов увеличивает финансовое бремя и снижает привлекательность проектов для инвесторов. Поэтому в ближайшие годы ГЧП будет востребовано преимущественно там, где ясен транспортный эффект и просчитываемая модель окупаемости. При этом на фоне запланированных 9,1 трлн рублей федеральных вложений до 2031 года частные инвестиции останутся дополнительным, а не замещающим инструментом, сконцентрированным на отдельных крупных стройках.

## Цифровизация становится инструментом повышения производительности

Цифровизация дорожной отрасли перестала быть экспериментом — сегодня она реально работает. Ключевым инструментом здесь выступает ФГИС СКДФ — Федеральная государственная информационная система контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов. По сути, это единая база данных, которая объединяет информацию о всех дорогах страны, их состоянии, ремонтах и финансировании. На сегодня в системе зарегистрировано более 39 тыс. пользователей (это специалисты региональных и местных дорожных ведомств), а также оформлено свыше 1 050 паспортов дорог — электронных документов, содержащих все ключевые характеристики трассы (протяжённость, покрытие, конструктивные элементы, историю ремонтов). Охват системы впечатляет: оцифрованы 99% федеральных трасс, 94% региональных и 85% местных дорог. Это означает, что подавляющая часть дорожной сети страны уже переведена в цифровой формат, что позволяет планировать работы и контролировать расходы более прозрачно и эффективно. Дополнительно в системе внедрён модуль искусственного интеллекта, который автоматически распознаёт на фото и видео различные дефекты асфальта (трещины, выбоины, ямы) и классифицирует их по степени опасности, заметно ускоряя диагностику дорог.

Для отрасли цифровизация важна прежде всего как способ повысить производительность: автоматизировать диагностику, лучше планировать ремонт, контролировать качество и эффективнее использовать технику и материалы. В условиях дефицита кадров значение таких решений будет возрастать.

## Вторичные материалы становятся частью экономики дорожного строительства

Ещё один практический тренд — расширение использования вторичного сырья. Рост ремонтных работ формирует значительный объём старого асфальтобетона, который может возвращаться в производство новых смесей.

В 2025 году при ремонте и капитальном ремонте дорог было использовано 4,6 млн тонн вторичного асфальтобетона, что позволило сократить потребление традиционного щебня на 6%. Переработка дорожного покрытия становится не только экологическим, но и экономическим инструментом: повторное использование материалов позволяет снижать потребность в первичном сырье и потенциально сокращать логистические затраты.

# 4

## Вывод

### Рост рынка всё больше зависит от производительности

В совокупности дорожная отрасль сохраняет высокий потенциал роста за счёт масштабного государственного спроса, прежде всего в ремонтном сегменте, а также реализации крупных инфраструктурных проектов. При этом возможности экстенсивного расширения постепенно ограничиваются стоимостью ресурсов, дефицитом кадров и необходимостью повышать производительность.

На этом фоне конкурентоспособность компаний будет всё больше зависеть от контроля себестоимости, эффективности использования техники и материалов и внедрения цифровых решений. Дальнейший рост рынка будет определяться не только увеличением объёмов работ, но и способностью подрядчиков выполнять их быстрее и эффективнее.





## Контакты

**АО «Инвестиционная компания  
Юнисервис Капитал»**

630099, Новосибирск, ул. Романова, 28  
+7 (383) 309-27-40

Данная информация не является индивидуальной инвестиционной рекомендацией, и финансовые инструменты либо операции, упомянутые в ней, могут не соответствовать вашему инвестиционному профилю и инвестиционным целям. Определение соответствия финансового инструмента либо операции вашим интересам, инвестиционным целям, инвестиционному горизонту и уровню допустимого риска является вашей задачей.

АО «Инвестиционная компания Юнисервис Капитал» не несет ответственности за возможные убытки в случае совершения операций либо инвестирования в финансовые инструменты, упомянутые в данной информации, и не рекомендует использовать указанную информацию в качестве единственного источника информации при принятии инвестиционного решения.

