

3.4.5. Строительство

Строительный комплекс

Строительный комплекс Республики Дагестан относится к числу ключевых отраслей, определяющих развитие всей экономики республики. Ведущая роль строительного комплекса в достижении стратегических целей развития общества определяется тем, что множество важных конечных результатов достигаются путем осуществления инвестиционных проектов.

Основная цель развития строительного комплекса Республики Дагестан – формирование экономики строительной отрасли, обладающей динамичным потенциалом, способным обеспечивать рост уровня благосостояния населения и стандартов проживания, эффективное воспроизводство и модернизацию производственного аппарата, укрепление конкурентоспособности, рост качественных показателей и структурных характеристик комплекса. Развития строительного комплекса Республики Дагестан должна обеспечить повышение уровня благосостояния населения республики, рост строительства качественного и доступного жилья, социальных, производственных и инфраструктурных объектов, обеспечение безопасности зданий и сооружений на территории республики.

Для обеспечения безопасных и благоприятных условий проживания населения на территории республики планируется реализация мероприятий предусмотренных Указом Президента Российской Федерации от 21 июля 2020 г № 474 «О национальных целях развития **Российской Федерации** на период до 2030 года» и федеральных программ, направленных на развитие образования, культуры и туризма, здравоохранения, сельского хозяйства. Продолжится и реализация ряда республиканских программ, направленных на развитие строительного и жилищно-коммунального комплексов.

Слабыми сторонами и основными факторами, сдерживающими развитие строительного комплекса в республике, являются:

- недостаточный уровень инвестиционной активности, как бизнеса, так и населения в целом;
- изменение структуры подрядной деятельности;
- старение основных фондов отрасли;
- отставание во внедрении инновационных технологий и материалов;
- недостаток квалифицированных кадров.

Интенсификация производства в строительном комплексе возможна за счет снижения административной нагрузки на застройщиков и через реконструкцию и модернизацию действующих в отрасли предприятий. Обновление технологий, основных фондов и методов организации производства является одним из основных путей развития строительного комплекса.

В структурном плане строительную сферу экономики республики должны составить строительные, проектные, строительно-монтажные и ремонтно-строительные организации, ассоциации и объединения строительных организаций.

Основные направления развития отрасли включают внедрение современных, высокопроизводительных средств механизации, концентрацию ресурсов на пусковых объектах, сокращение объемов незавершенного строительства, создание условий конкуренции.

В социальной сфере стратегия развития отрасли будет ориентирована на реализацию федеральных и региональных программ, удовлетворение спроса населения на жилье различной степени комфортности, повышения уровня обеспеченности современными объектами жилищно-

коммунального хозяйства и гражданского назначения (здравоохранения, культуры и спорта, образования, бытовой принадлежности).

В производственной сфере стратегия будет направлена на создание обновленного потенциала мощностей и материально-технической инфраструктуры строительного комплекса на основе инновационных технологий, объемно-планировочных и конструктивных решений для нового строительства, реконструкции и технического перевооружения промышленных узлов, предприятий, зданий и сооружений, инженерных сетей.

Основные задачи в сфере строительства:

- повышение уровня доступности, качества жилищного фонда;
- улучшение предпринимательского климата в сфере строительства;
- содействие развитию рынка жилья, формирование конкурентной среды на рынке жилищного строительства; – развитие малоэтажного жилищного домостроения нового поколения, отвечающего требованиям энергоэффективности;
- установление ограничений на использование устаревших технологий и стимулирование внедрения передовых энергоэффективных технологий в строительстве;
- преодоление тенденции старения основных фондов строительных организаций за счет их модернизации и применения инновационных технологий при строительстве, реконструкции объектов;
- ликвидация тенденции к старению и сокращению жилищного фонда; – использование лучших решений в проектировании, дизайне;
- внедрения достижений научно-технического прогресса, снижения ресурсоемкости и трудоемкости производства продукции;
- совершенствование государственного регулирования строительной деятельности;
- обеспечение соответствия объектов капитального строительства обязательным требованиям градостроительного законодательства;
- обеспечение эффективного использования земель в целях массового жилищного строительства при условии сохранения и развития зелёного фонда и территорий, на которых располагаются природные объекты, имеющие экологическое, историко-культурное, рекреационное, оздоровительное и иное ценное значение.

Промышленность строительных материалов является одной из наиболее перспективных и инвестиционно-привлекательных отраслей Республики Дагестан, который располагает значительными запасами и видами минерально-сырьевых ресурсов для развития промышленности строительных материалов, строительной индустрии и других целей строительного комплекса. Это нерудные материалы, глина и суглинка, облицовочный и строительный камень, песок, песчано-гравийный материал и другие минерально-сырьевые материалы.

В течение последних лет в промышленности строительных материалов заметно активизировалась деятельность малых организаций, направленная на создание новых мощностей по выпуску конкурентоспособной, востребованной рынком продукции. Предпринимателями республики за счет собственных и привлеченных средств кредитных организаций созданы производства керамического кирпича общей мощностью более 40,0 млн. шт. усл. кирпичей в год, начато освоение теплоизоляционных материалов, пенополистирола, эффективных стеновых блоков из полистирол-

бетона, искусственного облицовочного декоративного камня, тротуарной плитки, сухих строительных смесей.

Перспективы развития отрасли обусловлены, в первую очередь, потенциалом развития жилищного, промышленного и гражданского строительства на территории республики, а также СКФО. Помимо этого, есть возможность экспортных поставок строительных материалов. Основные проблемы развития отрасли:

- стагнация рынка жилищного и агропромышленного строительства, торговли;
- высокая изношенность основных фондов предприятий, инфраструктуры;
- недостаточный уровень внедрения инновационных материалов и технологий их производства;
- низкая конкурентоспособность продукции и предприятий.

Основная цель развития промышленности строительных материалов – обеспечение строительного рынка современными конкурентоспособными строительными материалами, изделиями и конструкциями.

Основные задачи развития отрасли: – техническое перевооружение и модернизация действующих, а также создание новых энерго-ресурсо-сберегающих, экономически эффективных и экологически безопасных производств;

– обеспечение эффективного использования минерально-сырьевой базы для производства основных видов строительных материалов высокого качества и конкурентоспособности;

– повышение инновационной активности предприятий по производству строительных материалов, модернизация, расширение и развитие новых производственных мощностей, внедрение инновационных материалов и технологий в производство.

Основные проекты отрасли: создание производства по выпуску эффективных стеновых материалов, в том числе блоков из ячеистого бетона; организация производства теплоизоляционных материалов с использованием местной сырьевой базы; создание производств для массового жилищного строительства, в том числе реализация инвестиционных проектов, направленных на создание производства для возведения каркасно-сборно-монолитных зданий мощностью 300 – 350 тыс. кв. м. жилья в год, организацию производства изделий и конструкций для быстровозводимого малоэтажного домостроения; развитие системы лизинга техники и оборудования; проведение модернизации действующих предприятий по производству сборного железобетона; создание кластера промышленности строительных материалов в целях получения федеральной государственной поддержки на реализацию совместных проектов предприятий кластеров в сфере импортозамещения.

Целевые показатели:

	2020 г. (факт)	2021 г.	2022 г.	2023 г.	2024 г.	2030 г.
Объем работ по виду деятельности «Строительство», в % к 2020 г в сопоставимых ценах	100	105,6	114,6	122,0	132,9	233,1
Объем жилищного строительства, млн кв. метров	0,929	0,937	1,004	1,132	1,298	2,976

Транспорт и логистика

Одним из основных направлений развития транспортной инфраструктуры Республики Дагестан является развитие дагестанского участка МТК «Север-Юг» и транспортно-логистического комплекса Республики Дагестан (с возобновлением проекта «Каспийский хаб»). Кластер формируется на базе Махачкалинского морского торгового порта, Международного аэропорта Махачкала, железнодорожного узла, который также включает транспортно-логистическую и обеспечивающую инфраструктуру, в том числе трубопроводного транспорта, хранилищ, складов, таможенных терминалов, транспортно-логистических структур по обслуживанию грузовых ж\д и автомобильных потоков, автосервисных станций.

Согласно Стратегии пространственного развития Российской Федерации требуются принципиальные решения на федеральном уровне по развитию дагестанского участка МТК "Север-Юг", соответственно, по развитию проекта «Каспийский хаб», как узлового элемента в системе международных транспортных потоков. При последовательном развитии транспортно-логистического комплекса республики Дагестан со всеми ее составляющими, республика имеет реальные перспективы превратиться в крупный транзитный центр грузопотоков и логистической сети, формировать часть своего бюджета за счет доходов от грузопотоков, успешно реализовать эффекты от развития сопряженных отраслей экономики региона, в том числе АПК, промышленности, строительства, туристско-рекреационного комплекса и др. У республики здесь перспективы, как минимум в трех направлениях:

1) развитие транспортных узлов (трубопроводного транспорта, строительство центра контейнерных перевозок железнодорожным и морским транспортом, специализированного порта морских и автогрузовых перевозок из Азии в Европу, в том числе с восстановлением паромного сообщения с Республикой Туркмения; развитие авиасообщения и увеличение пассажирских и грузовых авиапотоков в страны Средней Азии, Закавказья, Малой Азии и Ближнего Востока);

2) создание логистического каркаса РД: хранилищ, складов, таможенных терминалов, транспортно-логистических комплексов по обслуживанию грузовых ж\д и автомобильных потоков, автосервисных станций;

3) наращивание экспортного потенциала и объемов экспорта.

Развитие торгово-транспортно-логистического комплекса строится на базе следующих стратегических направлений:

-создание портовой особой экономической зоны федерального уровня, образованной на базе Махачкалинского морского торгового порта;

-модернизация системы морского транспорта (развитие морской транспортной инфраструктуры, создание грузового и пассажирского флота);

-развитие системы авиационного транспорта (создание международного аэропорта-хаба и современной авиакомпании, обслуживающей аэропорт, а также создание системы малой авиации);

-развитие систем железнодорожного и автомобильного транспорта (модернизация железнодорожной инфраструктуры, развитие системы трубопроводного транспорта, грузового и пассажирского автомобильного транспорта);

-формирование многоуровневой логистической системы (создание мультимодальных торгово-транспортно-логистических узлов трех уровней, представляющих собой многофункциональные терминальные комплексы для интеграции железнодорожного, водного, авиационного и автомобильного транспорта, предоставляющих полный спектр транспортно-логистических услуг).

Мероприятия по развитию инфраструктуры воздушного транспорта

В рамках реализации инвестиционного проекта «Аэровокзальный комплекс аэропорта «Махачкала» в настоящее время продолжают работы по строительству терминала международных авиалиний. Строящийся международный терминал будет иметь площадь более 8 тысяч кв.м. и пропускную способность 190 чел./час. Строительство терминала осуществляется за счет средств частного инвестора. Общий объем частных инвестиций в реализацию проекта составляет порядка 2,8 млрд. рублей. Кроме того, проектом предусмотрено строительство нового воздушного пункта пропуска через Государственную границу Российской Федерации. При этом будет осуществлена схема, позволяющая одновременно обслуживать пассажиров как на вылет, так и на прилет. Завершение строительства и ввод в эксплуатацию терминала международных воздушных линий, а также нового воздушного пункта пропуска в аэропорту Махачкала намечено на 2021 г.

Учитывая, что через Республику Дагестан проходит стратегический транспортный маршрут Север-Юг, и развития республики как одного из туристических центров России, в рамках развития аэропорта предусмотрено:

1. Строительство новой бетонной ИВПП размером 3600м x 45м, РСН не ниже 70 с переносом существующего периметрового ограждения и патрульной дороги;
2. Переоборудование существующей ИВПП в магистральную рулежную дорожку (МРД), с усилением несущей способности и строительства пяти соединительных РД (в т.ч. две РД скоростного схода с ИВПП), реконструкция существующих РД-А, РД-С;
3. Установка светосигнального оборудования с обоих курсов посадки не ниже III А;
4. Расширение перрона с увеличением мест стоянок до 20, оборудование 2-х стоянок для противообледенительной обработки;
5. Строительство основной и стартовой аварийно-спасательных станций;
6. Подведение железнодорожной ветки к аэропорту;
7. Строительство нового здания линейного отдела полиции в аэропорту;
8. Строительство линий электропередач (2 фидера ЛЭП/10 кВ.) от ПС330 Махачкала до аэропорта;
9. Выполнение строительно-монтажных работ предусмотреть в условиях действующего аэропорта.

Особое значение для жителей Республики Дагестан имеет вопрос возобновления авиарейсов в рамках ежегодного паломничества верующих к святым местам, находящимся на территории Королевства Саудовской Аравии, Хадж и Умра. Необходимо отметить, что АО «Аэропорт Махачкала» обслуживает более половины российских паломников. Начиная с 7 мая 2021 г. авиакомпания Флайдубай (Flydubai) один раз в неделю осуществляет авиаперевозки по маршруту Махачкала – Дубай (ОАЭ). АО «Аэропорт Махачкала» работает в круглосуточном режиме.

Прорабатывается вопрос открытия авиасообщения с еще несколькими иностранными государствами: 1) Махачкала – Урумчи (Китай); 2) Махачкала – Гуанчжоу (Китай); 3) Махачкала – Баку (Азербайджан). 4) Махачкала – Хайнань (Китай); 5) Махачкала – Тегеран (Иран); 6) Махачкала – Бишкек (Киргизия); 7) Махачкала – Тель-Авив (Израиль).

Предлагается размещение вертолетных площадок в местах расположения крупных объектов туристического кластера, а также в труднодоступных районах Республики Дагестан, с учетом изолированности и приграничного положения отдельных территорий и необходимости развития санитарной и спасательной авиации. Перечень населенных пунктов для организации этих площадок см. в Приложении №_.

Мероприятия по развитию инфраструктуры в сфере морского транспорта

Махачкалинский морской торговый порт является важным стратегическим связующим звеном транспортной системы Юга России с государствами Средней Азии, Закавказья, Ираном, другими странами региона и одним из основных составляющих крупного транспортного узла на южных рубежах России. Дальнейшее развитие порта сдерживается низкой пропускной способностью ведущих к нему автомобильных дорог по наиболее загруженной части улично-дорожной сети г. Махачкалы с пересечением магистральных железнодорожных путей. Необходимо строительство подъездной автодороги II технической категории протяженностью 5,9 км от федеральной автомобильной дороги Р-215 Астрахань - Кочубей - Кизляр - Махачкала.

В целях расширения инфраструктуры порта, увеличения объемов мощностей переработки и пропускной способности также необходимы:

- проведение дноуглубительных работ для безопасного маневрирования и стоянки кораблей и судов,
- реконструкция подходных каналов и акватории нефтеналивной гавани с модернизацией причалов для приема танкеров большой грузоподъемности,
- реконструкция средств навигационного оборудования, строительство и ввод в эксплуатацию нового специализированного железнодорожного и автомобильного перегрузочного комплекса для паромных судов, строительство новых подъездных путей.

На территории порта Махачкалы завершается строительство нового морского пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации. Общая площадь пограничного пункта пропуска составляет порядка 6700 кв. метров. Современное оборудование указанного пункта пропуска позволит сканировать грузы, не выгружая товар, и скорость прохождения грузов значительно возрастет. Однако начало его эксплуатации затягивается из-за необходимости корректировки проектно-сметной документации.

Мероприятия по развитию инфраструктуры водного транспорта

Планируется реализация задач, сформулированных в Схеме территориального планирования Российской Федерации:

- строительство портового железнодорожного сортировочного парка в целях обеспечения повышения пропускной способности сухогрузной гавани порта на 2,6 млн. тонн, строительство причалов для генеральных грузов и контейнеров мощностью 3 млн. тонн;
- реконструкция объектов навигационно-гидрографического обеспечения морских путей в целях надежного и безопасного функционирования морского транспорта;
- реконструкция системы управления движением судов и объектов Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности морского порта Махачкала;
- развитие существующих терминалов и создание новых терминалов мощностью более 10 млн. тонн;
- реконструкция морского грузового постоянного многостороннего пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации в морском порту Махачкала.

В краткосрочной перспективе включены мероприятия по строительству туристического морского порта в городе Дербент, строительство причалов с пассажирскими комплексами, а также организация маршрута пассажирского теплохода «Махачкала – Дербент».

Мероприятия по развитию инфраструктуры железнодорожного транспорта

С учетом перспектив открытия участка международного транспортного коридора «Север – Юг» пограничные переходы Самур – Ялама (железнодорожный пункт пропуска «Дербент») и Решт –

Астара будут служить связующим звеном для железных дорог России, Азербайджана и Ирана. Однако в краткосрочной перспективе одним из сдерживающих факторов реализации партнерства в области железнодорожного транспорта и логистики является пропускная способность железнодорожного пункта пропуска «Дербент» – до 3-х пар пассажирских и 10-ти пар грузовых поездов.

Для снятия ограничений необходимо выполнить работы по обустройству пограничного перехода станции «Дербент» со строительством станции «Самур II», предусмотрев парк приема-отправления пассажирских и грузовых поездов, состоящий из 2-х путей для досмотра пассажирских поездов и 5 путей для досмотра грузовых поездов, комплекса зданий и сооружений, обеспечивающих работу погранично-таможенных и других причастных служб, что позволит увеличить пропускную способность на государственной границе до 22-х пар поездов в сутки.

Основной целью мероприятий по развитию сети железнодорожных путей общего пользования является развитие транспортно-транзитного потенциала железнодорожной инфраструктуры и развитие логистики. Планируется реализация задач, сформулированных в Схеме территориального планирования Российской Федерации и Схеме территориального планирования Республики Дагестан:

- строительство портового железнодорожного сортировочного парка в целях обеспечения повышения пропускной способности сухогрузной гавани порта на 2,6 млн. тонн, строительство причалов для генеральных грузов и контейнеров мощностью 3 млн. тонн;

- развитие железнодорожного узла припортовой станции "Махачкала" и подъездных путей для обслуживания Махачкалинского морского торгового порта в целях увеличения перевозок грузов в железнодорожном и морском сообщении по международному транспортному коридору "Север - Юг", включая железнодорожные пути приемки, сортировки и отправки составов, средства автоматизации и централизации;

- ввод двух дополнительных пар поездов по пригородному маршруту Махачкала – Дербент;

- строительство инфраструктуры для организации железнодорожного сообщения с международным аэропортом «Махачкала» по принципу аэроэкспресса;

- строительство железнодорожной линии Буденновск- Нефтекумск – Кизляр (Ставропольский край- Республика Дагестан) для обеспечения транзитных грузовых перевозок, а также устойчивых транспортных связей населенных пунктов района тяготения к основным железнодорожным направлениям.

В краткосрочной перспективе в состав мероприятий включены мероприятия по реконструкции промежуточных железнодорожных остановочных пунктов, включая строительство посадочных платформ, организация ускоренного сообщения «Махачкала – Баку», перенос сортировочного вагонного депо из г. Дербент на территорию пограничного пропускного пункта Самур-2.

На среднесрочную перспективу до 2030 года в состав мероприятий предлагается включить мероприятия по строительству второго главного пути и электрификации на участке железной дороги Шамхал - Буйнакск, устройство диспетчерской централизации на участке Хасавюрт – Махачкала – Самур, модернизация устройств автоблокировки на участке «Кизляр – Олейниково».

Развитие автомобильных дорог федерального значения.

В краткосрочной перспективе предусмотрены мероприятия по строительству и реконструкции объектов, направленные на повышение пропускной способности, в частности:

- строительство обходов г. Дербент и г. Хасавюрт;

- реконструкция автодороги «Хасавюрт – Бабаюрт», с дальнейшей передачей из региональной собственности в федеральную собственность;

- реконструкция участков Р-217 «Кавказ» - автомобильная дорога М-4 "Дон" - Владикавказ-Грозный-Махачкала-граница с Азербайджанской Республикой, км 764+000 – км 769+000, км 841+000 – км 852+000, км 786+000 – км 798+000, км 852+000 – км 865+000, км 879+000 – км 890+000, км 890+000 – км 905+000, км 0+000 – км 5+200;

- строительство путепровода через железную дорогу на км 347+300 автомобильной дороги Р-215 "Астрахань-Кочубей-Кизляр-Махачкала".

В долгосрочной перспективе необходима реализация мероприятий, предусмотренных в Схеме территориального планирования Республики Дагестан:

– строительство северного обхода г. Махачкала;

- реконструкция участков Р-217 «Кавказ» - автомобильная дорога М-4 "Дон" - Владикавказ-Грозный-Махачкала-граница с Азербайджанской Республикой, км 718+800 – км 739+000, км 905+000 – км 918+000, км 956+000 - км 972+000, км 739+000 – км 754+000, км 769+000 – км 786+000, км 972+000 – км 990+000, км 865+000 – км 879+000;

Развитие автомобильных дорог регионального значения

Основными стратегическими целями в дорожной сфере являются: дальнейшее развитие и совершенствование сети региональных автомобильных дорог общего пользования Республики Дагестан, обеспечивающее экономический рост, повышение уровня жизни населения и укрепление обороноспособности государства, снижение транспортных издержек в экономике.

Основными задачами являются:

повышение надежности и безопасности движения на территориальных автомобильных дорогах общего пользования Республики Дагестан;

доведение до 75% протяженности региональных автодорог, соответствующих нормативным требованиям;

снижение мест концентрации дорожно–транспортных происшествий;

переустройство аварийных мостов;

обеспечение устойчивого развития автодорог общего пользования республиканского, межмуниципального и местного значения в интересах туристического и аграрного секторов экономики Дагестана;

развитие дорожной сети на приграничных территориях;

ликвидация грунтовых разрывов на автодорогах к административным центрам оставшихся трёх муниципальных районов Ахвахский, Тляратинский, Цунтинский – см. Приложение __.

ликвидация участков региональной сети автодорог, работающих в режиме перегрузки. Увеличение протяженности автомобильных дорог с разделением встречных транспортных потоков со снятием транспортных ограничений и повышением безопасности дорожного движения по наиболее интенсивным направлениям опорной сети региональных дорог – см. Приложение __.

строительству объездных участков автомобильных дорог в обход населенных пунктов с целью повышения безопасности дорожного движения, увеличения пропускной способности транзитной дорожной сети и улучшения экологической обстановки с реализацией проектов – см. Приложение __.

продолжить развитие транспортной связи с приграничными муниципальными районами (Ахтынский, Рутульский, Магарамкентский, Цумадинский и Цунтинский) – см. Приложение __.

развитие дорожной сети по туристическим маршрутам следующих направлений– см. Приложение __.

реконструкция дорожной сети (дорог) для развития сельскохозяйственных кластеров – см. Приложение __.

развитие межмуниципальных дорог для снятия ограничений в экономических и культурных связях соседних районов с оптимизацией маршрутов и разгрузкой опорной сети автодорог – см. Приложение __.

Особо крупные проекты высокой важности и значительной капиталоемкости (реализуются при определении целевых источников финансирования, как вариант возможна реализация в рамках ГЧП).

Махачкала – государственная граница с Грузией

Проект предусматривает строительство и реконструкцию участков автодорог, входящих в автодорожный маршрут от Махачкалы до государственной границы с Грузией. Проект направлен на создание новой транспортной связи в целях ускорения и удешевления товарооборота между Россией и Грузией, а также другими государствами (Армения, Турция. Необходимо одновременное обустройство пункта пропуска через государственную границу, а также привлечение частных инвестиций в развитие придорожной сервисной инфраструктуры (гостиницы, АЗС и пр.). Проект носит комплексный характер и взаимосвязан с мероприятиями по ликвидации грунтовых разрывов на маршрутах к административным центрам муниципальных районов, а также развитием опорной сети дорог. Так, на участке Анцух – Тлядал (км 95 – км 118 автодороги Гунибское шоссе – Вантляшевский перевал) рассматриваемый проект полностью совпадает с существующим направлением республиканской дороги. Целесообразна дальнейшая передача автодороги Махачкала – государственная граница в федеральную собственность.

Строительство подъездной автодороги к Махачкалинскому морскому порту

Транспортный подход к сооружениям Махачкалинского морского порта для грузового автомобильного транспорта на сегодняшний день возможен только через переезд магистральных железнодорожных путей что отрицательно сказывается на экологии и пропускной способности грузового транспорта в дневное время суток, поскольку проезд осуществляется через территорию жилой застройки г. Махачкала. Необходимо решение, которое будет способствовать обеспечению необходимой пропускной способности грузового транспорта и полностью исключать грузовое автомобильное движение в морской порт через территорию городской жилой застройки.

В рассматриваемом периоде планируется выполнение значительного объема работ по строительству, реконструкции и ремонту автомобильных дорог, в том числе при участии в национальном проекте «Безопасные и качественные автомобильные дороги». При этом предстоит привести в нормативное состояние 1180 км. автомобильных дорог с улучшением их транспортно-эксплуатационных показателей и ликвидацией аварийно-опасных участков.

Стратегический проект РД «Развитие дагестанского участка МТК «Север-Юг» и транспортно-логистического комплекса Республики Дагестан в 2022-2030гг»

В его рамках должны быть реализованы проекты по развитию транспортной инфраструктуры:

- строительство отдельной подъездной автодороги к Махачкалинскому морскому торговому порту;
- реконструкция Международного аэропорта «Махачкала», со строительством новой взлетно-посадочной полосы;
- реконструкция железнодорожного пункта пропуска «Дербент», со строительством новой станции Самур-II в непосредственной близости к Государственной границе РФ;
- строительство необходимой морской инфраструктуры, в целях развития морского и круизного туризма;

- открытие паромного сообщения по маршрутам Махачкала – Иран и Махачкала – Туркменистан;
- обеспечение доступности всех районных центров автомобильными дорогами с твердым покрытием;
- создание пунктов придорожной инфраструктуры на основных туристских маршрутах Республики Дагестан;
- реконструкция участков федеральных автодорог на территории Республики Дагестан;
- дополнительное обустройство дорог за счёт нарушителей ПДД.

Основные результаты реализации Стратегии по транспортно-логистическому комплексу:

Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) и местного значения в 2030 г – 28619,2 км (рост на 294,8 км.), в том числе:

сеть автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения – 2843,5 км (рост на 294,8 км.).

Перевозка грузов всеми видами транспорта: 2024 г - _ млн. тонн; 2030 г - _ млн. тонн.