Историческая справка

Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Дагестан

(сокращенное наименование - Минтранс РД)

Чтобы удовлетворить потребности народного хозяйства и населения в местных перевозках, в 1921 году при Народном комиссариате путей сообщения были созданы Центральное управление местного транспорта (ЦУМТ) и отделы местного транспорта при губернских и уездных исполкомах. А 28 ноября 1928 года ЦУМТ был реорганизован в Центральное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта (Цудортранс). Это управление находилось сначала в ведении Народного комиссариата путей сообщения СССР, а в 1913 году преобразовано в самостоятельное Всесоюзное управление при Совнаркоме СССР на правах союзного наркомата.

В 1930 году было учреждено Всесоюзное транспортно – экспедиционное объединение Союзавтотранс, на которое возложено объединение разрозненного автомобильного и гужевого транспорта, обслуживание железнодорожных узлов и речных портов.

Чрезмерно централизованная система руководства перевозками, осуществляемая Союзтрансом, оказалась недостаточно приспособленной для гибкого, оперативного обеспечения всех видов перевозок. В связи с этим в 1939 году был принят закон «Об образовании в союзных республиках народных комиссариатов автомобильного транспорта». Такая структура сохранилась вплоть до 1969 года, до расформирования Минавтотранса РСФСР и создания Министерства строительства и эксплуатации автомобильных дорог РСФСР.

В 1968 году в республике создается трест «Дагдорстрой», в подчинение которого передаются ДСУ-1, ДСУ-2 и ДСУ-3, созданное к тому времени на базе Кулларского доручастка. ДСУ-3 дислоцируется в г. Дербенте и в его задачу входит строительство и реконструкция автодорог в Южном Дагестане.

Что касается ДСУ-1, то эта организация в основном вела строительство и реконструкцию дорог в горной части центрального Дагестана. Это автомобильные дороги Гуниб – Цуриб и Гунибское шоссе – Вантляшевский перевал. Гордостью ДСУ-2 была женская бригада по укладке асфальтобетонной смеси. Среди них В. Дешевая, Д. Дешевая, Е. Марченко, Н. Терлянская. «Девчата», как их все называли, знали свое дело «от и до». У них даже рабочий инструмент был особый, спереди подрубленные и сплющенные совковые лопаты, так, чтобы было удобно разравнивать стыки. Слово «брак» этой бригаде было неведомо. Многие участки дорог, где работала эта бригада, и до сих пор сохраняют свой первоначальный вид, хотя и прошло с той поры уже много лет.

В 1972 г. трест «Дагдорстрой» упраздняется и дорожно-строительные управления № 1, № 2 и № 3 передаются в подчинение Дагестанскому производственному управлению по строительству и эксплуатации автомобильных дорог «Дагестанавтодор». Руководителем «Дагестанавтодора» назначается Далгатов Ибрагим Далгатович – личность яркая, самобытная и незаурядная. В составе автодора создается Управление механизации с дислокацией в г. Махачкале, дорожно-строительное управление № 4 с дислокацией в с. Ташкапур и мостостроительное управление с дислокацией в г. Махачкале. Кроме того, создается на базе проектно-сметного бюро проектная контора, а на базе «Дорснаба» – Управление производственно-технологической комплектации. При самом управлении создается Дирекция строящихся дорог.

В 1986 г. руководителем автодора назначается Тагиров Магомед Кудиевич – дорожник в самом высоком понимании этого слова. Начинал он свой трудовой путь с районного дорожного участка, получил высшее дорожное образование и до этого назначения около 20 лет работал вначале управляющим трестом «Дагдорстрой», а затем главным инженером «Дагавтодора». Одними из основных качеств Тагирова М. К. были высочайший профессионализм и самоотдача в работе. По этим критериям он давал оценку и подчиненным. Тагиров М. К., будучи главным инженером, а затем начальником автодора, внес неоценимый вклад в развитие и совершенствование дорожной отрасли республики. Значительная часть его идей и планов была уже реализована после его скоропостижного ухода из жизни в 1992 году.

С 1992 года автодором руководит Магомедов Магомед Маллаевич, работавший ранее заместителем начальника, а затем главным инженером автодора и посвятивший дорожному поприщу почти всю свою сознательную жизнь. Магомедов М.М. активно продолжает реализовывать задачи, стоявшие на тот период перед дорожной отраслью.

В 1996 году в дорожной отрасли произошли существенные структурные изменения с разделением функций государственного управления и хозяйственного ведения. Подрядные организации были преобразованы в государственные унитарные предприятия, функции же органов управления дорожным хозяйством на местах были делегированы районным управлениям автодорог, остававшимся структурными подразделениями автодора.

Подряды на выполнение работ стали выдаваться на основе торгов, что явилось важным шагом на пути повышения качества работ и эффективного использования средств дорожного фонда. В 1996 году была разработана и одобрена Правительством РД Программа развития и совершенствования дорожного хозяйств РД на период 1996–2000 гг. «Дороги Дагестана», в которой нашли отражение все вопросы развития дорожной отрасли до 2000 года. Основное внимание в этой Программе было уделено федеральным дорогам, а также развитию и модернизации важнейших территориальных дорог и в первую очередь дорог, в корне меняющих схему автотранспортного обеспечения горного Дагестана.

Начало 2000-х годов было отмечено небывалым стихийным бедствием в республиках Северного Кавказа. В июне-июле 2002 г. повсеместно на территории Дагестана прошли катастрофические ливневые дожди, нанесшие значительный ущерб экономике и социальной сфере, в т. ч. и дорожному хозяйству. Было разрушено 253 км дорог и 39 мостов общей длиной 1439 метров более чем в половине районов республики. Особо большим разрушениям подверглись объекты дорожного хозяйства в Цумадинском, Чародинском, Рутульском, Ахтынском, Хасавюртовском, Гумбетовском, Ахвахском, Буйнакском и Магарамкентском районах. Общая сумма ущерба составила 690 млн рублей. Принятые дорожниками организационные меры позволили уже к 1 сентября 2002 г. восстановить движение ко всем населенным пунктам по временной схеме.

В этот период руководителем автодора назначается Омаров Магомедрасул Магомедалиевич, который сохраняет преемственность в политике руководства и сложившиеся тенденции в дальнейшем развитии отрасли. Омаровым М. М. несмотря на имеющиеся трудности, предпринимаются активные действия не только по ликвидации последствий стихии, но и наращиванию темпов плановых работ. Параллельно с ликвидацией последствий стихии и восстановлением разрушенных объектов продолжаются работы на строительстве важнейших объектов, а также модернизация существующей сети дорог.

В декабре 2010 года постановлением правительства РД начальником ГУ «Дагестанавтодор» назначен Муртузали Магомедович Муртузалиев.

В 2011 году создано государственное казенное учреждение «Управление автомобильных дорог Республики Дагестан» (путем изменения типа существующего государственного учреждения «Управление автомобильных дорог Республики Дагестан»).

В феврале 2013 года ГКУ «Дагестанавтодор» возглавил Загид Гаджиевич Хучбаров – инженер путей сообщения, кандидат технических наук, основоположник современного мостостроения в Дагестане, почетный дорожник России.

Начало организации гужевого и автомобильного транспорта общего пользования в республике было положено постановлениями Совета Народных Комиссаров СССР от 2 декабря 1932 года и 19 января 1933 года. Для осуществления перевозок местного значения создавались автогужевые тресты. Дагестанский автогужевой трест был создан в конце 1932 года. Первоначально трест располагал 12 автомашинами и 47 лошадьми.

Постепенно по мере укрепления треста транспортными средствами в городах Махачкала, Буйнакск, Хасавюрт, Дербент и Кизляр открылись транспортные конторы. Производственная база треста в 1937 году состояла из 18 автобусов, 20 грузовых автомашин и 118 лошадей. Трест осуществлял перевозку народно-хозяйственных грузов в города и районы, наладил регулярную перевозку пассажиров. Помимо своего транспорта, Дагавтогужтрест по мере необходимости для перевозки грузов привлекал наемный гужевой транспорт, заключая договора о перевозках с частными возчиками. Тем самым решалась не только задача увеличения перевозки народнохозяйственных грузов, но и внедрялись элементы организованности в деятельность частных возчиков. Доля привлекаемого Дагавтогужтрестом для перевозок грузов частного тягла оставалась значительной. В полной мере деятельность Дагавтогужтреста развернулась в годы второй пятилетки. Объемы выполняемых им перевозок народно-хозяйственных грузов достигли значительных размеров. В 1937 году было перевезено трестом 645 тыс. тонн различных грузов государственным и кооперативным организациям. Несмотря на высокие темпы роста автомобильного парка, общее их число в республике к концу первой пятилетки было невелико. В 1932 году в Дагестане насчитывался 171 автомобиль. Подавляющая их часть была сосредоточена в отдельных ведомствах и организациях, приобреталась экономически крепкими колхозами и совхозами. В этот период использование автомобиля в качестве транспортного перевозочного средства ограничивалось в основном городами и плоскостными районами. Отсутствие благоустроенных колесных дорог ограничивало их использование в горных районах. В целом реальный вклад автомобильного транспорта в развитие народного хозяйства республики был незначителен. Во второй пятилетке с учетом потребностей ускорения социально-экономического развития горного края усилилось внимание к увеличению автомобильного парка, усилению его роли в развитии различных отраслей народного хозяйства. К концу пятилетки в республике насчитывалось 1826 машин.

Решением Совета Народных Комиссаров ДАССР от 17 апреля 1932 г. все государственные, кооперативные и общественные организации и предприятия, имеющие автогужевые средства, после выполнения собственных перевозок обязывались производить перевозки других организаций и предприятий на договорных началах за соответствующую плату. В целях же организации рационального использования местного транспорта, при СНК ДАССР была организована междуведомственная комиссия по использованию транспортных средств. Таким образом, было положено начало планированию использования автомобильного транспорта в народном хозяйстве республики. Деятельность автомобильного транспорта по мере завершения строительства благоустроенных колесных дорог охватывала все новые районы республики.

Интересы развития народного хозяйства и решения социально-. культурных проблем все настойчивее требовали создания крупной автотранспортной организации общего пользования с крепкой производственной базой. Указом Президиума Верховного Совета ДАССР от 17 сентября 1939 г. было создано Управление автомобильного транспорта при СНК республики. Ему передан автомобильный парк Дагавтогужтреста, гортрансов и горсоветов Махачкалы, Дербента, Буйнакска и Хасавюрта со всей ремонтно-производственной базой и кадрами. Всего принято 80 автомашин. Имеющийся в Дагавтогужтресте, гортрансах и городских Советах гужевой транспорт сосредоточивался в системе Народного Комиссариата Коммунального хозяйства республики. Новое автотранспортное управление призвано было осуществлять перевозку народнохозяйственных грузов и пассажиров на территории всей республики. Управление располагало автобазами в городах Махачкала, Буйнакск, Дербент, Хасавюрт и поселке Белиджи. Эти автобазы были небольшими. Наиболее крупной из них являлась Махачкалинская, в которой концентрировалась почти половина автопарка Управления: в ней в конце 1939 г. была 31 автомашина. В последующие годы существенного увеличения машин в Управлении автомобильного транспорта не произошло. На 1 января 1941 года насчитывалось 104 автомашины, в том числе 69 грузовых, 25 автобусов и 10 легковых машин. Создание Автотранспортного управления способствовало улучшению внутриреспубликанской перевозки народнохозяйственных грузов и потребительских товаров для населения.

Становление и развитие автомобильного транспорта в Дагестане в годы первых пятилеток позволило наладить регулярную перевозку пассажиров. Было налажено-производство автобусов отечественной промышленностью, расширилась сеть благоустроенных колесных дорог в республике. В 1929 году в Махачкале было положено начало регулярному внутригородскому автобусному сообщению. По маршруту железнодорожный вокзал — городской Совет — Бурный переулок ходил единственный автобус. В 1931 г. автобусное сообщение было налажено по маршрутам г. Буйнакск — Леваши — с. Ходжалмахи, пос. Белиджи — сел. Мамраш — сел. Касумкент, г. Махачкала — курорт Талги, эпизодически также по маршруту — г. Махачкала — г. Буйнакск — сел. Леваши — сел. Ходжалмахи.

Одним из ключевых вопросов развития автомобильного транспорта было развертывание подготовки шоферов. В первой половине 30-х годов подготовка шоферов осуществлялась Дагестанским отделением общества «Автодор», которое было создано в 1928 г. К 1932 г. на курсах, организованных Дагавтодором, было подготовлено 120 человек. К 1940 г. в республике сложилась целая сеть курсов по подготовке шоферов: они готовились в Управлении автомобильного транспорта, автомотоклуба Комитета по делам физкультуры и спорта, автомотоклубе Осовиахима. За год в республике всеми курсами было подготовлено и переподготовлено 617 шоферов.

В последующем функции в сфере управления дорожным хозяйством и транспортным комплексом неоднократно передавались разным структурам, и зачастую находились в ведении одного органа власти. Одним из последних структурных изменений данные функции были возложены на преобразованное в 2018 году из Агентства по дорожному хозяйству Республики Дагестан Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Дагестан, которое возглавил Ширухан Гаджимурадов.

27 февраля 2022 года, в переломный для современной России момент, министром транспорта и дорожного хозяйства РД был назначен Джамбулат Салавов.

В настоящее время Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Дагестан является органом исполнительной власти Республики Дагестан, осуществляющим функции по выработке государственной политики, нормативно-правовому регулированию, управлению и региональному государственному контролю (надзору) в сфере транспортного комплекса, дорожного хозяйства, технического состояния и эксплуатации самоходных машин и других видов техники, аттракционов в пределах установленной компетенции, а также осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в указанной сфере.

В ведении Минтранса РД находятся следующие организации:

|  |  |
| --- | --- |
| ГКУ "Управление автомобильных дорог Республики Дагестан" | г. Махачкала |
| ГКУ РД "Центр организации дорожного движения" | г. Махачкала |
| Государственное бюджетное профессиональное образовательное учреждение Республики Дагестан "Автомобильно-дорожный колледж" | г. Махачкала |
| Государственное бюджетное профессиональное образовательное учреждение Республики Дагестан "Железнодорожный колледж" | г. Дербент |
| Государственное бюджетное профессиональное образовательное учреждение Республики Дагестан "Дорожно-строительный колледж" | г. Хасавюрт |
| РКП "Дагестанское предприятие по взрывчатым материалам и взрывным работам" | г. Махачкала |
| ГУП "Махачкалинское ПАТП-1" | г. Махачкала |
| АО "Махачкалинская автоколонна 1736" | г. Махачкала |
| АО "Ремонтно-строительное управление" | г. Махачкала |
| АО "Дербентское ПАТП" | г. Дербент |
| ООО "Каспийское АТП" | г. Каспийск |