**МИНТРАНС: вчера, сегодня, завтра**

***Транспорт можно образно назвать кровеносной системой региона и его экономики. Именно он обеспечивает взаимодействие всех субъектов единого народно-хозяйственного комплекса. А еще – потребности в перевозках людей и грузов, будучи связующим звеном между производителями товаров, продукции, услуг и потребителями.***

***В настоящее время эта система обретает все большее значение. Там, где правильно понимают его роль, регион успешно развивается в социальном, политическом и экономическом отношениях.***

Оглавление

Вступление

Глава 1 Транспорт в зеркале эпохи: прошлое и настоящее

Глава 2 Все начинается с дороги

Глава 3 Автомобили, автомобили…

Глава 4 Семейные династии

Глава 5 Сквозь века – паровозный гудок

Глава 6 Идут по морю пароходы…

Глава 7 Небо, которое сближает

Глава 8 Стихи о дорогах

Глава 10 Интересные факты

Глава 11 Фотоальбом

Глава 1 Транспорт в зеркале эпохи: прошлое и настоящее

Мы говорим «прогресс» – подразумеваем «движение». Прогресс человеческого общества неотделим от истории развития транспорта. Транспорт – это прежде всего процесс перемещения. Без перемещения орудий, предметов труда, да и самого человека невозможны были ни добывание пищи, ни постройка жилья. Что уж тогда говорить о трудовой деятельности человека по развитию современного производства.

Возрастающие потребности человека – физиологические, экономические, культурные, социально-бытовые, духовные стимулировали его деятельность по созданию и совершенствованию орудий труда, технических средств, в том числе и средств передвижения. В результате трудом многих поколений людей создана громадная техносфера – вторая, рукотворная «природа». Ее неотъемлемой составной частью является транспорт. Без его нормального функционирования ныне невозможно существование цивилизованного общества с его развитыми промышленно-производственными связями, рыночными отношениями. Магистрали превратились в жизненные артерии страны.

Интересен путь во времени, пройденный до того, как дороги стали для человека жизненно необходимыми. Экскурс в прошлое дорог, разных видов транспорта помогает нам осмыслить причинно-следственные связи их развития, увидеть в транспорте закономерную ступень технического прогресса, оказавшего серьезное влияние на цивилизацию.

Человек не мог прожить без дорог. Дороги были всегда. Даже у животных существуют тропы, по которым они ходят на водопой или осуществляют длительные переходы на места обитания в зависимости от времени года. Птицы летят по заданному маршруту. В основе такого рода заданности у животных и птиц – инстинкт. Люди же сооружали дороги, средства перемещения грузов осознанно, с целью более полного обеспечения своих потребностей. В условиях первобытнообщинного уклада использовались шесты, коромысла, волокуши. Крупным шагом вперед было приручение животных и использование их для транспортных целей как в качестве вьючных, так и в виде «тягловой силы». По мере развития человеческого сообщества, его производительных сил увеличиваются потребности в перевозках.

Расцвет греческой экономики, науки, культуры и искусства был в значительной степени обусловлен развитием транспорта, позволявшего вести активную торговлю и способствовавшего усвоению опыта соседних государств. Древний Рим, ставший на рубеже I и II вв. н.э. могущественной империей, своим прогрессом во многом обязан морскому судоходству

В более поздние времена, в эпоху Средневековья, благодаря морскому транспорту росло богатство Генуи, Венеции, Испании, Франции, Англии и некоторых других государств. Наряду с морским флотом жизненно важное значение для прогресса древних и последующих цивилизаций имели крупные речные артерии. В дальнейшем развитии общества стала возрастать роль сухопутного транспорта. Сухопутные дороги сооружались еще в древние времена. По ним лошади и волы везли повозки, скакали всадники, шли караваны верблюдов, груженные товарами, перемещались отряды воинов. Главные дороги благоустраивались. Гонцы со срочными сообщениями, сменяя через 2–3 км лошадей, мчались со скоростью 40 км/ч. Так что сведения о том, что персидскому царю Дарию, находившемуся почти в 2 тыс. км от Эгейского моря в своем дворце в Сузах (на территории нынешнего Ирана), доставлялась свежая рыба, вылавливаемая в этом море, вполне правдоподобны. Поиски человеком новых средств перемещения грузов привели его к одному из самых выдающихся изобретений человечества. Речь идет о колесе, которое, пройдя длительный путь конструктивного усовершенствования, стало неотъемлемой частью многочисленных машин. Появление колеса требовало улучшенного дорожного покрытия, логически вело к созданию искусственных наземных дорог. Появление таких дорог мы по праву признаем выдающимся событием в истории человечества.

Сухопутные дороги способствовали развитию Египта и Вавилона, Персидского царства, Китая. Построенная в III в. до н.э. Великая Китайская стена протяженностью около 4 тыс. км, по верху представляла собой дорогу, по которой свободно проезжали рядом две повозки. Сухопутные дороги Римской империи тянулись почти на 75 тыс. км. Отдельные участки этих дорог сохранились до сих пор. К этому изобретению человека подталкивала сама природа. Наблюдая за «перекати-полем» или за перекатыванием бобрами деревьев к месту «стройки», люди стали подкладывать под полозья круглые бревна, а затем в полозьях делать углубления и вставлять катки. Эти катки (как и гончарный круг) оказались ближайшими предшественниками сплошного колеса. В дальнейшем колеса повозок стали делать в виде деревянных дисков и в виде обода со ступицей и спицами. Первые колесные повозки (колесницы) на территории Ирака (в то время Шумер) появились не ранее 3500 г. до н.э., они использовались сначала для перевозки воинов, затем как обычный транспорт. Колесницы, запряженные лошадьми, появились в Египте не ранее 1600 г. до н.э., а в Древней Греции – примерно к 1300 г. до н.э. Колесницы использовались как в военное, так и в мирное время на спортивных соревнованиях, на свадебных церемониях и на других мероприятиях. Китайцы, посещая Средний Восток, перенесли в Китай секрет изготовления колеса около 1500 г. до н.э. Их повозки имели колеса с тонкими спицами и развал, что делало их более устойчивыми при движении. Египетские колесницы (1286 г. до н.э.) отличались легкостью и маневренностью.

Викинги, считавшиеся самыми бесстрашными путешественниками, передвигались в период до 850 г. до н.э. на санях, затем у них также появились повозки на колесах. В Армении около 2000 г. до н.э. пользовались А-образными двухколесными повозками, так как считалось, что четырехколесными повозками с неподвижными осями трудно управлять. Колесный транспорт постепенно совершенствовался и распространялся в Средиземноморье, Европе и Китае. Римляне научились делать прочные повозки. По их превосходным дорогам было налажено быстрое сообщение конных упряжек. После падения Римской империи вплоть до XV в. пользовались в основном верховыми лошадьми и вьючными животными. Первые средневековые кареты, перевозившие людей, не имели рессор. Колесный транспорт развивался по мере того, как налаживались связи между народами.

Транспортное средство типа омнибуса с одноконной тягой появилось во Франции примерно в 1825 году. В Лондон омнибус был ввезен в 1829 году и сразу стал популярным.

До появления железных дорог самым быстрым способом передвижения была езда на перекладных, при которой на каждой станции меняли лошадей. Средняя скорость почтовых карет составляла 11,3 км/ч. Появление городских рельсовых дорог привело к возникновению конных трамваев (конок) в Москве.

Известно, что скифы, образовав собственное государство, охватившее территорию от Дуная до Дона, еще в 6 веке до нашей эры установили тесные экономические, политические и культурные связи с Босфорским государством (современная Керчь), и им хорошо были известны не только вьючные тропы, но и колесные сухопутные пути. Известны также пути, по которым скифы проникали в Закавказье в 1-м тысячелетии нашей эры. Это путь через Кавказский хребет по направлению примерно нынешней Военно – Грузинской дороги, затем к берегам Черного моря и наконец – путь вдоль побережья Каспийского моря по территории нынешнего Дагестана (Дербентский проход).

С появлением сухопутных торговых связей, возникновением войн, требовавших продвижения больших масс людей, народы стали строить постоянные дороги, мосты и постоялые дворы.

В древнем своде законов «Русская правда» дороги делились на две категории: великая гостиница и проселок. По дорогам первой категории осуществлялись торговые связи между крупными городами (до монгольского нашествия на Руси было более 100 городов, в которых жили ремесленники и торговцы), а по второй – связи между крестьянскими поселениями. Первые строили и содержали централизованно, вторые – силами и средствами крестьянских общин. Такой порядок в общем –то дошел и до наших времен.

Россия еще на рубеже 20 – х годов 18 века сосредоточила свое внимание на бассейнах Каспийского и Черного морей, надеясь обратить к Каспийскому морю всю индоевропейскую торговлю между Востоком и Европой. Русское правительство не могло допустить утверждения Турции на Кавказе. Оно понимало, что потеря прикаспийского Черноморского побережья надолго ослабила бы позиции России на Кавказе и Крыму, прежде всего лишила бы русскую мануфактурную промышленность необходимого сырья, а Россию в целом выгод от развития торговли с Востоком и наконец создало бы реальную угрозу юго – восточным границам страны.

Победоносно окончив Северную войну, Петр Первый высадился в Аграханском заливе 27 июля 1722 года, направив сухим путем конницы через Северный Дагестан. 23 августа того же года русские войска без боя вступили в Дербент – ворота Европы в Азию. «Наиб сего города, – писал государь в Сенат, ключ поднес от ворот».

Но впоследствии, на военном совете в Дербенте было принято решение приостановить поход и большую часть войск вернуть в Россию.

В 1724 году между Россией и Турцией был заключен Константинопольский договор о разделе Кавказской территории. Этим договором были недовольны народы Кавказа. Они не признавали турецкое иго и не раз поднимались на вооруженную борьбу. Многие бежали в Россию.

В ином положении оказались провинции, присоединенные к России, наметившей конкретные меры, позволяющие повернуть торговлю Кавказа и Персии с турецкого пути на Астрахань. Было решено построить купеческий город в устье Куры. Важным центром на пути в Азию стал Дербент. Петр Первый оценил удобства его гавани для причала судов. Тогда же на реке Сулак была построена плотина для поднятия моря в Дербентской гавани.

Таким образом, внимание в то время было направлено лишь к водным путям. Практически сухопутных дорог, кроме как проселков и тропок в горах, на равнине не было вплоть до начала 19 века.

Торгово-экономические связи Дагестана с Грузией, Азербайджаном осуществлялись в основном по дорогам, проходящим через Кадарский и Вантляшевский перевалы. Торговые пути, связывающие Дагестан, вели через ханства Азербайджана по шекинской или анашской дорогам.

Народы Грузии и Дагестана имели тесные торговые отношения с Дербентом, Нухой, Шемахой, Баку и с русскими городами Кизляром, Моздоком, Астраханью. Астрахань была основным звеном русско-восточной, так называемой «персидской торговли», связывающим Дагестан, Закавказье и среднеазиатские берега Каспия. Из Астрахани на юг, в частности, в Дагестан, вели два пути: морской – через Каспийское море до Дербента и далее на юг и сухопутный – через Кизляр, Эндирей, Тарки, Бойнак, Дербент. Наибольшее значение имел морской путь.

Центром торговли между Россией и Дагестаном был Кизляр, где в торговле участвовали жители всех районов Дагестана и Азербайджана. Предметом торговли на рынке Кизляра были сельскохозяйственные продукты, изделия кустарных промыслов, приобретались и всевозможные русские товары.

В горной части Северного Кавказа и Закавказья не было в ту пору даже сухопутных проселков. Были убогие вьючные тропинки. Их с помощью примитивных инструментов, оставшихся в наследство от средневековья, горцы пробивали в скалах, поливая потом и кровью. Эти тропы в иных местах были готовы пересечь самих себя. И часто путники, разделенные двумя часами пути, без усилий переговаривались на верхней и нижней тропах. В народе еще сохранились воспоминания о тяжелых горных переходах. Весной, когда кочевники возвращались в родные аулы, на горных тропах местами еще лежал снег, лед, часто случались обвалы. Большие каменные глыбы перекрывали и без того узкую ленту проезда. В горных ручьях от таяния снега и весенних дождей уровень воды значительно поднимался и переезд через них становился опасен для жизни.

Вот как описывает свой нелегкий путь по перевалу горец из селения Кукни.

- Мне было неполных четырнадцать лет, когда я отправился пешком в Азербайджан на заработки в качестве чагурта (помощник лудильщика). Мы тронулись ночью. Стало светать. Я оглянулся вокруг и поразился. Внизу была большая долина с полями, садами, селениями. Людей почти не было видно, а скот, который люди выводили на пастбище, напоминал сверху черных жуков.

Постепенно долина уходила все глубже в туман: впереди все та же гора, которую я увидел, когда стало светать. Близкая – рукой дотянуться. Далекая – никак не дойти. Снизу – темная и хмурая. Выше – лиловая с пиками в небесной синеве. Это была гора Кукма. Нам предстоял переход самого опасного участка нашей дороги. Узенькая тропинка прилепилась к обрыву и побежала над бездной, вдоль гибельного уступа шириною в три ладони. Стоял густой туман, ничего не видно. Хозяин спешился и пошел впереди, держа коня на поводу. Далее – осел. И потом я, держась за его хвост. Вслед за нами слышалось зловещее шипение щебня, сползавшего струйками в бездну. Обрывом шли около часа, тропинка постепенно расширялась, страшная бездна отошла вправо. Отсюда начинался извилистый спуск, долгий и утомительный. К полудню только мы оказались на дороге, где могла пройти арба.

Этот тяжкий путь горца был одним из многих. Таких «дорог» в Дагестане было несколько. В Ахтынском районе «артерией жизни» считался путь от селения Ахты через село Борч в Рутульском районе, далее через Салазанский перевал к азербайджанскому городу Нуха. Тропа эта представляла собой естественный выход из ущелья горного магала (поселения) в Азербайджане для всех жителей Южного Дагестана. Салазанский перевал – один из невысоких на Кавказском хребте, малоснежный и наиболее доступный для перехода и в зимнее время. Эта перевальная дорога имела большое значение для районов южного и даже глубинного Дагестана.

 Жители Аварских и других ханств связывались с соседними республиками по Аваро – Кахетинской дороге. Была еще и другая тропа от укрепления Гуниб, вверх по течению Кара – Койсу с выходом через Тлесирухский участок. Эта тропа много значила для барановодов Мехтулинского ханства. В Хунзахском ханстве существовали еще три тропы, ведущие в Белокан и Закаталы, и обеспечивающие выход в Азербайджан.

Южные границы имели для России исключительно важное значение. В этом отношении Дагестан как приграничная зона занимал особое место. Столетиями шли смертельные схватки могущественных держав за владычество на Кавказе. Дагестан же был самым лакомым куском, яблоком раздора между Персией, Россией и Турцией.

Свободолюбивые горцы не покорились и в глубине дагестанских гор разгромили одну из могущественных армий персидского Надиршаха. В дальнейшем из-за недальновидной политики царской России в Дагестане и Чечне началась борьба горцев под руководством имама Шамиля и продолжалась много лет. Все эти события вынудили царское правительство строить в Дагестане объекты военно - стратегического назначения – крепости, мосты, дороги.

Открыв книгу очерков о Кавказе, 1904 года издания, читаем: «В целом мире нет страны угрюмее, суровее и мрачнее и в то же время величавее, чем Нагорный Дагестан или гористая местность Дагестана Приморского. Каменистые горы, бешеные потоки горных рек … Горы, ниспадающие террасами, море на востоке, – вот характер этой местности» …

 Горы, которые описаны в этих очерках, и по сей день сохранили свое величие. Но угрюмость и мрачность ушла в прошлое. Сейчас Дагестан приветлив и привлекателен.

Границы республики обширны, около 17 тысяч километров, треть из них – морские. Границы с Грузией и Азербайджаном, частично с Чечней и Ингушетией проходят на высоте более 1700 – 2500 метров над уровнем моря, по перевальным дорогам и тропам. Эти перевалы лишь в летнее время проходимы для пешеходов. А часть их вовсе непроходима круглый год. На сравнительно незначительной территории, от снежных гор до берегов Каспийского моря, в рельефе Дагестана выделяются четыре разнохарактерные зоны: плоскостная, предгорная, горная и высокогорная. Особенности рельефа и погодно – климатических условий повлияли на характер и уклад жизни, род занятий народов Дагестана. Люди селились по долинам больших и малых рек. Свои селения старались возводить на более возвышенных, неприступных скалах, каждый клочок земли использовали для посева злаковых культур.

Географическое положение Дагестана было удобно для интенсивного развития экономических связей не только с соседними странами, но и центральными районами России – с Нижним Поволжьем, Закавказьем, через Каспийское море со Средней Азией, а далее со странами Юго – Восточной Азии.

В 50 – х годах 19 столетия царское правительство, ведя наступательное движение по завоеванию Кавказа, усиленно строило здесь дороги стратегического значения. Продвигаясь вглубь Дагестана, царские войска строили колесные дороги, необходимые для провоза артиллерии и обоза. Направление этих дорог увязывалось с военно – стратегическими целями.

Начальной базой строительства дорог, идущих вглубь Кавказа, был большой почтовый тракт Владикавказ – Хасавюрт – Чирюрт – Дербент – Баку с веткой в Темир – Хан – Шуру. Государственные дороги строили войсковые части и местное население.

В 80 – х годах 19 века на Кавказе закладывались основы так называемой «елочной» схемы размещения дорог, стволом которой являлась железнодорожная линия, а ветвями – крайне разнообразные по длине участки дорог.

 Советское государство к началу 1921 года встало перед решением острейших политических, экономических проблем мирного развития страны. Экономика страны на протяжении семи лет империалистической и гражданской войн была полностью расстроена. В тяжелом состоянии находился транспорт. К концу войны от 30 до 60 процентов шоссейных дорог нуждались в перестройке и капитальном ремонте. Больше половины сооружений на шоссейных дорогах находилось в неудовлетворительном состоянии. Еще более безотрадную картину представляла экономика Дагестана к началу мирного строительства, которая к тому же была в числе отсталых национальных окраин Российской империи, где преобладали докапиталистические отношения. Вдобавок борьба с контрреволюцией здесь затянулась до весны 1921 года. Так и получилось, что в 1921 году дагестанская промышленность давала продукции в десять раз меньше, чем в 1913 году. В основной отрасли промышленности — рыбной — из 48 промыслов сохранилось менее половины, продукция отрасли составила только 40' проц. по отношению к 1913 году. В других отраслях дело обстояло еще хуже. Из-за отсутствия сахара, плохой работы транспорта и невозможности вывоза продукции за пределы Дагестана бездействовали все консервные и винодельческие предприятия. Еще более плачевным было состояние сельского хозяйства.

Глава 2 Все начинается с дороги

Чтобы удовлетворить потребности народного хозяйства и населения в местных перевозках, в 1921 году декретом правительства были созданы при Народном комиссариате путей сообщения 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.

Протяжение регулярных автомобильных маршрутов увеличилось до 36755 км. В 1929 году было 14710 км. Эти линии обслуживали пригородные перевозки крупных центров, междугородные сообщения, курорты Крыма и Кавказа.

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.

Значительную роль сыграло в те годы соревнование по борьбе с бездорожьем. На Всесоюзном съезде ударников дорожного строительства 5 декабря 1933 года был подписан первый договор о социалистическом соревновании. Дорожники Дагестана тоже подписали его, и 25 марта 1935 года на съезде ударников дорожного строительства в Махачкале были озвучены их успехи.

Председатель ЦИК ДАССР тов. М. Далгат сказал: «Наши труды высоко оценены и нам присуждено Всесоюзное Красное знамя». Под бурные аплодисменты представитель Центрального штаба по борьбе с бездорожьем, заместитель редактора газеты «Известия» тов. Медведев вручил знамя начальнику Дагдортранса тов. Сафаралиеву.

Желание населения полностью ликвидировать бездорожье было огромно. Но его осуществление приостановило вероломное нападение фашистов. Многие дорожники – специалисты, энтузиасты – дорожники полегли на полях сражений.

Великая Отечественная война потребовала коренной перестройки всего дорожного хозяйства страны. В начале войны было создано специальное управление военно – дорожных работ. Благодаря труду фронтовиков – дорожников был заложен фундамент для создания в последующем разветвленной сети благоустроенных дорог.

Большой ущерб принесла война стране. Понятно, что в первые послевоенные годы дорожное строительство не получило особого размаха. В 1951-1966 годах развитие сети автомобильных дорог шло по пути реконструкции и ремонта существующих дорог.

1958 год можно считать годом начала строительства дорог в Дагестане в современном понимании этого слова, а именно дорог с усовершенствованными типами покрытия. В это время были заложены организационные основы строительства участка автомобильной дороги Ростов – Баку (Беслан – Баку) на территории нашей республики. Ныне это автомагистраль М-29 «Кавказ». Эта дорога, проходящая по территории республик Северного Кавказа, уже имела асфальтобетонное покрытие. А вот на участке протяженностью 270 км на территории Дагестана было крайне изношенное гравийное покрытие, и дорога проходила не по наикратчайшему направлению, а через населенные пункты, малые реки и овраги. Не было мостов, а по отдельным местам в непогоду вообще невозможно было проехать. К примеру, от Махачкалы до Хасавюрта езда на автомобиле занимала больше четырех часов. И это по дороге общегосударственного значения, соединявшей Российскую Федерацию с Азербайджаном и обеспечивающей выход к странам Ближнего Востока.

В Дагестане создается Управление дороги Беслан – Баку, в подчинение которого входят три дорожно – эксплуатационных района ДСЭР-1 в г. Грозный, ДСЭР -2 в г. Махачкале, ДСЭР -3 в г. Дербенте. 1959 год оказался трудным, поскольку необходимо было прежде всего создать производственную базу, оснастить организации соответствующей техникой и транспортом, привлечь специалистов, и не только инженерно – технический персонал, но и рабочие кадры. К нам приехали специалисты – дорожники из разных уголков страны.

В 1962 году строительство дороги Беслан – Баку на территории Дагестана было практически закончено. Конечно же, это было эпохальное событие в жизни республики. Уже с середины 60-х годов содержанием дороги занимается дорожно – ремонтное управление ДРСУ-8, созданное на базе ДСЭР-3 и ДРСУ -11. По ходатайству руководства Дагестана ДСЭР -2 остается в республике, но уже с подчинением Дагдорупру. Это было единственно правильное решение, поскольку в республике был еще непочатый край работы по строительству современных дорог, а для этих целей нужна была мощная базовая организация с соответствующим производственно-техническим и кадровым потенциалом. Время подтвердило правильность принятого решения, особую роль в реализации которого сыграл тогдашний руководитель Дагдорупра Джамалутдин Махмудович Магомедов – мудрейший человек и дальновидный руководитель.

«Кадры решают все» – эта знаменитая формула была актуальна везде и во все времена. Говоря о тех годах, нельзя не упомянуть отдельные фамилии и имена руководителей ДСЭР-2, а затем уже и ДСУ-2, а также работников, благодаря которым стало возможным выполнить в кратчайшие сроки, практически за три года, задачу строительства первой в республике дороги с асфальтобетонным покрытием. Да еще на каком уровне! Особые заслуги этих людей не только в их личном самоотверженном труде, самоотдаче, подвижничестве, профессиональных и человеческих качествах, но и в том, что за свою трудовую деятельность они воспитали не одно поколение истинных дорожников, мастеров своего дела, сумели привить им любовь к дорогам и преданность однажды выбранному пути. Это главный инженер Джафаров М. К., старший инженер производственного отдела Ханухова Б. Д., гл. механик Баматказиев А.М., старший прораб Данилов Г. С., прораб Каминский Ф. М., механик Гайдаров А. Я., машинист укладчик Капаров М., водитель Дадаев И.

В 1963 году, сразу же после завершения строительства магистрали Ростов – Баку на территории республики начинается строительство общегосударственной автодороги Манас - Сергокала - Первомайское, которой придавалась роль дублирующего маршрута на участке Манас – Первомайское. Кроме того, создавалась устойчивая автотранспортная связь дорогой с асфальтобетонным покрытием с Карабудахкентским и Сергокалинским районами с обеспечением выхода на магистраль Ростов - Баку. Эта дорога строилась также силами ДСЭР-2 и ДСЭР-3 и была завершена уже к середине 60-х годов. К слову сказать, темпы работ по тем временам были очень высокими. В прямом смысле слова люди работали и днем и ночью, лишь с одним выходным днем.

С середины 60-х годов, теперь уже дорожно-строительным управлением № 2 начинаются работы по строительству автодорог Хасавюрт – Бабаюрт и Хасавюрт – Гребенская. Цели понятны. Необходимо было современными трассами соединить зону отгонного животноводства в Бабаюртовском районе со столицей республики, а также обеспечить связь через территорию Чечни с городом Кизляром и Северной частью республики. К началу 70-х годов строительство этих дорог было завершено. Переоценить значимость сделанного, конечно же, невозможно. К примеру, теперь уже путь из г. Хасавюрт до с. Бабаюрт занимал всего лишь 1 час. Аналогично и на север республики стало добираться легче и быстрее, да и комфортнее. Конечно же, все это было как свежее дыхание для социально-экономической жизни Дагестана.

Одновременно в середине 60-х годов силами ДСУ-2 начинается реконструкция автомобильной дороги Махачкала – Буйнакск – Леваши – В. Гуниб, являвшейся на то время основной дорогой, ведущей в горную часть республики. Эту дорогу, имевшую переходный тип покрытия, необходимо было довести до параметров III технической категории и устроить на ней асфальтобетонное покрытие. Вместе с ДСУ-2 в реконструкции этой дороги участвует ДСУ-1, созданное на базе машинно-дорожной станции, дислоцированной в г. Махачкале. ДСУ-1 осуществляет работы по реконструкции дороги в основном по территории Левашинского и частично Буйнакского районов. 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. Надо сказать, что к концу 60-х – началу 70-х годов в коллективах ДСУ-1 и ДСУ-3 сложился достаточно квалифицированный кадровый состав дорожников-профессионалов. Добрый след оставили руководители этих коллективов разных лет: Джафаров Магомед Кафарович, Огейчук Григорий Романович, Морозов Георгий Петрович, Пашаев Шамиль Вагабович, Данилов Георгий Сергеевич, Эмсетов Гамзат Алимагомедович, Исмаилов Гайдар Алиярович, Алхимов Николай Николаевич. В те годы среди механизаторов особо выделялась бригада бульдозеристов ДСУ-1 в составе М. Молодцова, В. Гуркина и П. Сухомлинова, которая работала на строительстве автодороги Гуниб – Цуриб и Бабаюрт – Кизляр и «перелопатила» не один миллион кубометров грунта.

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.

Предметом особой гордости дагестанских дорожников являются каменно-арочные мосты. Особо широкое распространение каменно-арочные мосты получили в горных районах Дагестана (Акушинский, Левашинский, Лакский, Гунибский, Чародинский, Шамильский, Ахвахский, Ботлихский, Гумбетовский, Гергебильский, Кулинский, Ахтынский, Рутульский). Большой вклад в развитие и организацию строительства каменно-арочных мостов в республике внес начальник Акушинского районного Доручастка Магомед Амирханов. Несмотря на значительные трудозатраты, наличие местных каменных материалов и квалифицированных мастеров-каменщиков позволяло возводить каменно-арочные мосты в самых труднодоступных местах без применения каких-либо механизмов. Многие каменно-арочные мосты, построенные еще в середине XX в., до настоящего времени служат людям, поражая своей надежностью, простотой и изящество

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. Эти шаги были понятны. Необходимо было наращивать темпы строительства опорной сети дорог в горной части, а также развивать собственное мостостроение. 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.

Темпы дорожных работ значительно усиливаются. Республике как воздух нужны были новые современные дороги. В начале 70-х годов как само управление, так и его подразделения пополняются дипломированными специалистами-дорожниками. Многие из них выдвигаются на руководящие должности. Далгатов И. Д. делает ставку на молодых. Как покажет время, это был рискованный, но оправданный шаг.

Во второй половине 70-х годов работы по строительству и реконструкции опорной сети автомобильных дорог велись уже практически на всей территории республики. В Южном Дагестане была начата реконструкция автодорог Магарамкент – Рутул и Мамраш – Ташкапур – Араканский мост на участке Мамраш – Касумкент, усиленно велось строительство автодороги Дербент – Хучни – Хив. Одним из значимых событий стало завершение строительства мостового перехода через р. Чираг-Чай у с. Касумкент. Асфальтобетонная лента дорог потянулась к районам Южного Дагестана. К концу 70-х годов завершается реконструкция автодороги Махачкала – Буйнакск – Леваши – В. Гуниб.

Одновременно (в начале 70-х годов) силами Мостостроительного управления строятся Багдакулинский и Георгиевский (Салтинский) мосты. Осуществляется строительство мостов на автодороге Гуниб – Цуриб с ликвидацией «балконного» участка. На равнинной части начинается и успешно ведется строительство автодорог Бабаюрт – Кизляр, Махачкала – Главсулак – Львовский № 1, Кизляр – Терекли-Мектеб, Кизляр – Кочубей. Автодорога Кизляр – Кочубей стала первой в республике дорогой II технической категории. Её протяженность составляла 67 км. В эти же годы были построены автомобильные дороги Буйнакск – Кизилюрт и Хасавюрт – Дылым. В строительстве этих автомобильных дорог активно участвует СУ-899 треста «Севкавдорстрой» Минтрансстроя СССР, которое располагает мощной производственно-технической базой и высококвалифицированным кадровым потенциалом.

В конце 70-х годов начинается строительство автомобильной дороги Урма –Губден, положившей начало строительству бесперевальной сети дорог в Нагорном Дагестане. Как покажет время, завершение строительства дороги Урма – Губден и её ввод в эксплуатацию станет эпохальным событием как в истории дорожной отрасли, так и в жизни всей республики. В 1980 году Дагестан уже имел 6472 км автомобильных дорог общего пользования, из которых 1313 км, или 20 проц., с асфальтобетонным покрытием. Конечно же, вышеперечисленными объектами работа дорожной отрасли не ограничивалась. Параллельно силами районных дорожных участков проводилась большая работа на местах по ликвидации бездорожья, реконструкции и капитальному ремонту местной сети дорог, а в отдельных случаях и на опорной сети дорог республиканского и областного значения.

Огромная работа по развитию и совершенствованию обслуживаемой сети дорог была проделана дорожниками Ахтынского, Хунзахского, Рутульского, Тляратинского, Цунтинского, Цумадинского, Ахвахского, Акушинского, Чародинского, Советского (Шамильского), Бабаюртовского, Гунибского, Ногайского, Карабудахкентского, Сулейман-Стальского, Кумторкалинского, Кулинского и других районов. Знаковый и незабываемый след в истории дорожной отрасли республики оставили бывшие руководители районных дорожных участков Амирханов М., Довлетханов М. З., Газиев М. М., Гайдаров Д. И., Герейханов В. Г., Магомедов М. А., Абдулманапов С. М., Магомедов Х. Х., Гаевский А. Т., Щепин А. П., Гаджиев А. И., Исалмагомедов М., Баубеков Т. Д., Унаев Ю. М., Габибов Ш. О., Насибов Г. М., Айгунов К. А., Магомедов Д. М., Зарипилов М. Г.

Конечно, одним дорожникам было бы не под силу решать стоящие перед ними задачи. Катастрофически не хватало землеройной техники, автотранспорта, соответствующего оборудования, особенно для строительства мостов, металла, цемента, лесоматериалов, горючего и т. д. Весь дефицит в основном восполнялся привлечением к дорожным работам колхозов, совхозов, предприятий и организаций республики за счет так называемого «Указа». Землеройная техника на важнейшие объекты в основном привлекалась из организаций «Главдагестанводстроя», автотранспорт – от предприятий «Дагавтотранса», «Дагнефти» и Минсельхоза. Существенный вклад в строительство и реконструкцию дорог республики внесли Дагестанское управление треста «Союзвзрывпром», СУ-899 треста «Севкавдорстрой» и Управление «Чиркейгэсстрой».

В 80-е годы продолжается активная работа по дальнейшему развитию и совершенствованию автодорожной сети республики.

В Южном Дагестане силами ДСУ-3 успешно велась реконструкция автомобильных дорог Магарамкент – Ахты – Рутул и Дербент – Хучни – Хив. Осуществляется реконструкция автомобильной дороги Мамедкала – Хучни. В центральной части Нагорного Дагестана ведутся работы по реконструкции автодорог Сергокала–Леваши, Махачкала–В. Гуниб (в районе «Волчьих ворот»), Леваши – Акуша и Гунибское шоссе – Вантляшевский перевал. На участке этой дороги от Георгиевского моста до с. Карадах (Дарада-Мурадинский перевал) реконструкцию дороги осуществляло Управление механизации автодора. Силами Советского (Шамильского) доручастка начинаются работы по асфальтированию участка дороги от с. Карадах до Гидатлинского моста. Работы были начаты в августе 1986 года, сразу же после установки асфальтобетонного завода в с. Заиб. Одновременно были начаты работы по реконструкции автодороги Грозный – Ботлих – Араканская площадка на участке от Араканского моста до райцентра – с. Хунзах.

В конце 80-х годов начинается строительство автомобильной дороги Араканская площадка – Унцукуль – Чирката – Сагринский мост на участке Араканская площадка – плотина Ирганайского гидроузла, протяженностью 19 км. Строительство этой дороги осуществлялось в порядке выноса существующей дороги из зоны затопления Ирганайского водохранилища. Финансирование строительства осуществлялось как Минэнерго СССР (за счет сметы Ирганайской ГЭС), так и Минавтодором РСФСР (за счет государственных капитальных вложений). Строительство велось силами управления строительства «Чиркейгэсстрой». Одновременно со строительством этой дороги было осуществлено строительство Зиранинского моста, где впервые в республике был использовано металлическое пролетное строение длиной 63 метра.

Параллельно со строительством дорог в Нагорном Дагестане проводилась активная работа по строительству новых и перестройке старых мостов. В это период были построены и введены в эксплуатацию Преображенский и Араканский мосты, Ташкапурский, Цудахарский, Вицхинский, Унчукатлинский, Хивский, Лакинский, Хореджский, Архитский и ряд других мостов на автодороге Мамраш – Ташкапур – Араканский мост. Преобладающее количество мостов строится силами мостостроительного управления «Дагестанавтодора». Значительный вклад в развитие мостостроения в республике внес тогдашний руководитель МРСУ Бугуннаев Ш. К. – человек, который всю свою сознательную жизнь посвятил мостостроению. Большой вклад внесли в развитие дорожной сети в горной части республики руководители Дагестанского спецуправления треста «Союзвзрывпром» Рамазанов Н. Р и Тимошенко В. М.

В северной части республики к концу 80-х годов было завершено строительство автодороги Кизляр – Терекли-Мектеб – граница Ставропольского края. При этом районный центр, с. Терекли-Мектеб, был соединен дорогой с асфальтобетонным покрытием. Был обеспечен также устойчивый проезд до границы Ставропольского края. Силами ДСУ-1 активно велась работа по реконструкции автодороги Ставрополь – Прохладное – Кизляр – Крайновка на участке Кизляр – Крайновка с обходом г. Кизляра. Ввод этой дороги с асфальтобетонным покрытием в эксплуатацию дал мощный импульс развитию сельскохозяйственного производства и отгонного животноводства в северной зоне республики.

Необходимо отметить очень активную работу в те годы треста «Агропромдорстрой». Производственными подразделениями этой организации, созданной в начале 80-х годов было построено и реконструировано сотни километров дорог, в т. ч. и с асфальтобетонным покрытием, во многих районах республики, что явилось существенным вкладом в ликвидацию бездорожья и развитие дорожной отрасли республики. Особая заслуга в этом по праву принадлежит бессменному руководителю треста, а затем объединения «Агропромдорстрой», до последних своих дней остававшемуся на своем посту, Дибирову И. Ш. Знаковым событием в середине 80-х годов становится завершение строительства участков автодороги Бабаюрт – Кизляр и Бабаюрт – Главсулак, осуществляемых силами ДСУ-1 и ДСУ-2. Причем устройство асфальтобетонного покрытия на двух участках общей протяженностью более 80 км было завершено всего за 2 года. С учетом того, что к этому времени уже были построены мосты через реки Терек и Сулак и была обеспечена надежная автотранспортная связь между столицей, г. Махачкалой, с северной частью республики, теперь уже полностью отпала необходимость использования традиционного маршрута, проходящего через территорию Чечни. Протяженность дороги сократилась на 40 км, а время пребывания в пути – на 1 час.

Военные события в Чеченской Республике в 90-е годы подтвердят своевременность строительства этих участков дорог и разумную дорожную политику, проводимую руководством автодора и республики в те годы. Не будь построены вовремя эти участки дорог, неизвестно, как сложилась бы социально – экономическая жизнь в республике и какие были бы последствия от вынужденной автотранспортной блокады на Юге России.

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.

В начале 90-х годов дорожная отрасль переживала не самые лучшие времена. Начавшиеся во второй половине 80-х годов перестроечные процессы на несколько лет затормозили и развитие дорожного хозяйства. С принятием в октябре 1991 г. Закона «О дорожных фондах в Российской Федерации», предусматривающего совершенно новый порядок формирования дорожных фондов с целевыми источниками из образования, работа по дорожному строительству резко активизировалась. Сложившаяся в начале 90-х годов геополитическая ситуация и общественно-политическая обстановка на Северном Кавказе внесли определенные коррективы в стратегию и тактику дальнейшего развития дорожной отрасли республики. Выходит ряд постановлений Правительства Российской Федерации, предусматривающих меры по ускорению социально-экономического развития республики и о неотложных мерах по стабилизации общественно- политической обстановки в республике, в т. ч. в её южных районах, в которых находят отражение и вопросы развития дорожного хозяйства.

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 1993 г. постановлением Правительства Российской Федерации в сеть федеральных дорог включаются автомобильные дороги Кочубей – Нефтекумск – Минеральные Воды и Астрахань – Кочубей – Кизляр – Махачкала общей протяженностью 372 км, которые передаются в оперативное управление «Дагестанавтодора». Необходимо отметить, что на тот момент многие участки этих дорог по своему техническому и транспортно-эксплуатационному состоянию не отвечали статусу федеральных дорог. Учитывая то обстоятельство, что весь грузовой и пассажирский поток автотранспорта из центральных регионов России проходил именно по этим дорогам, необходимо было активизировать работу по их реконструкции.

И такая работа была проведена. Для этих целей автодором строятся производственные базы в пос. Кочубей, с. Бабаюрт и пос. Сулак с асфальтобетонными заводами, которые впоследствии были переданы на баланс обслуживающих эти дороги организаций – Кочубейского и Махачкалинского управлений дорог и Бабаюртовского районного участка. В течение 10 лет автодором было реконструировано с переводом в более высокую техническую категорию более 160 км этих дорог, построено 27 мостов, находящихся в неудовлетворительном состоянии, почти на всей протяженности проведен ремонт покрытия.

В первой половине 90-х годов возникает острая необходимость обеспечения наикратчайшей автодорожной связью Кизлярской зоны отгонного животноводства. Для этих целей в оперативном порядке завершается строительство автодороги Н. Коса – Бирюзак с мостом через реку Аликазган длиной 222 метра. При этом впервые в Дагестане для строительства моста были использованы элементы металлического среднего автодорожного моста (САРМ).

Со строительством дороги и моста был обеспечен круглогодичный проезд по наикратчайшему маршруту к населенным пунктам Крайновской зоны, фермам и сельхозпредприятиям отгонного животноводства. Аналогично в 1995 году строится такой же мост длиной 400 метров через р. Самур, соединивший районный центр, с. Магарамкент, с населенными пунктами, расположенными на правобережье р. Самур. С вводом в эксплуатацию моста полностью отпала необходимость проезда жителей этой зоны через территорию Азербайджана, причинявшего значительные неудобства, материальные и моральные издержки.

В середине 90-х годов проводится реконструкция автодороги федерального значения Астрахань – Махачкала на участке Махачкала – Главсулак с переводом во II техническую категорию.

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.

В 1994 году начинаются работы по строительству автомагистрали I технической категории Махачкала – Аэропорт с подъездом к г. Каспийску, общей протяженностью 22 км. Генеральным подрядчиком выступает ДСУ-2. В этом же году автодор приступает к строительству знаменитой «дороги жизни» Гимры – Чирката. Несколько лет было потеряно в поисках оптимального плана трассы, в конце концов пришлось отказаться от строительства 2-километрового тоннеля и проложить трассу дороги вдоль пойм рек Аварское и Андийское Койсу. В 1996 году работы были продолжены. Но у этой дороги особая история.

В середине 90-х годов было продолжено ранее законсервированное строительство автодороги Урма – Губден. Дорожникам предстояло достроить 11-километровый участок дороги в обход с. Губден и одеть дорогу в асфальтобетонное покрытие. Эта работа была завершена в 2000 г. Дорога Урма – Губден стала первой ласточкой на пути строительства бесперевальных дорог в республике. Эта дорога по наикратчайшему направлению обеспечила выход автотранспорта в горные районы центрального Дагестана, что дало ощутимый народнохозяйственный и социальный эффект. Построенная дорога окупила затраты на её строительство уже в первые два года эксплуатации.

В высокогорном Дагестане продолжалось строительство еще одной бесперевальной дороги – Шаури – Эчеда, а в центральном Дагестане – дороги Чалда – Карадах, которая также должна была обеспечить бесперевальный и наикратчайший выход к Советскому (Шамильскому), Тляратинскому и Цунтинскому районам. Эта дорога была закончена строительством в начале 2000-х годов. Особая заслуга в реализации этого проекта от начала и до конца по праву принадлежит руководителю Советского (Шамильского) управления дорог, профессиональному дорожнику с 40-летним стажем работы Гасанову Г. А.

В конце 90-х годов силами ДСУ-3 начинается строительство 9-километрового участка дороги Магарамкент – Рутул в обход территории Азербайджанской Республики, и уже в 2000 г. он сдается в эксплуатацию. В составе этого участка дороги построенный мостостроительным управлением капитальный железобетонный мост через р. Самур длиной 396 метров. Одновременно в Южном Дагестане продолжались работы по реконструкции дороги Магарамкент – Рутул, и в 1999 г. устройство асфальтобетонного покрытия было завершено до райцентра – с. Ахты. Планомерно также велась реконструкция автодороги Касумкент – Курах. После завершения строительства асфальтобетонного завода в Хивском районе были продолжены работы по асфальтированию автодороги Мамраш – Ташкапур – Араканский мост на участке Касумкент – Хив и далее в сторону Агульского района.

Конечно же, деятельность автодора не ограничивалась лишь строительством и реконструкцией важнейших объектов. Параллельно, практически во всех районах велась планомерная работа по капитальному ремонту и ремонту дорог, строительству мостов, производственных баз. В 90-е годы автодором было построено 18 асфальтобетонных заводов, база управления производственно-технической комплектации с битумохранилищем на 3000 тонн в г. Махачкале, битумохранилище в г. Кизляре и ст. Араблинская в Дербентском районе. Районные управления автодорог были оснащены дорожно-строительной техникой, спецмашинами и автотранспортом, что создало хорошую базу для наращивания темпов и объемов работ и повышения их качества.

В 90-е годы автодором ежегодно строится и реконструируется порядка 100 км дорог, строится и перестраивается до 30-ти мостов, ремонтируется более 300 км дорог. При этом по удельным вложениям в дорожное хозяйство автодор занимает одно из передовых мест в дорожной отрасли России.

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 середине 2000-х годов сдается в эксплуатацию автодорога «Обход с. Леваши», что позволило перевести поток транзитного транспорта со старой дороги, проходящей по с. Леваши, на обходную дорогу и оздоровить дорожно-транспортную обстановку в с. Леваши. Одновременно реконструируются начальные участки дорог Леваши – Сергокала и Леваши – Акуша, с чем доводится до логического завершения модернизация Левашинского автодорожного узла. В 2002 г. Правительством РД одобряется Программа совершенствования и развития автомобильных дорог РД на период 2001–2010 гг. «Дороги Дагестана XXI века», которая стала научно обоснованным документом, обеспечивающим реализацию государственной дорожной политики, направленной на достижение максимального вклада дорожной отрасли в стабилизацию и подъем национальной экономики, а также повышение жизненного уровня населения республики.

В 2003 г. сдается в эксплуатацию I пусковой комплекс автомагистрали Махачкала – Аэропорт протяженностью 5,9 км, на церемонию открытия которого прибывает делегация Росавтодора во главе с его руководителем Слюняевым И. Н. Дорожникам республики дана хорошая оценка проделанной работы. Возможность первого проезда по новой дороге на автосамосвале КамАЗ предоставлена известному телеведущему Леониду Якубовичу.

С 2004 г. автодором разворачиваются плановые работы по строительству и реконструкции автомобильных дорог, ведущих к пограничным заставам, дислоцированным по периметру Государственной границы Российской Федерации с Азербайджаном и Грузией. Работы ведутся в Докузпаринском, Ахтынском, Рутульском, Тляратинском, Цунтинском и Цумадинском районах. Всего в период 2004–2009 гг. дорожниками построено и реконструировано 48 км дорог на самых ранее труднодоступных участках, а также 9 мостов общей длиной 161 п. м., что позволило обеспечить безопасную и всепогодную доставку грузов для нужд обустройства погранзастав и их дальнейшего функционирования.

В 2006 году автодором сдается в эксплуатацию II пусковой комплекс автомагистрали Махачкала – Аэропорт протяженностью 4,9 км, со сдачей которого обеспечивается прямое автотранспортное сообщение между городами Махачкала и Каспийск. Время покажет, насколько своевременно была построена эта дорога, принявшая на себя более 80 проц. грузов и пассажирооборота, ранее проходившего по старой дороге.

2006 год стал одним из самых знаковых в истории дорожной отрасли республики. 6 сентября 2006 г. была торжественно открыта завершенная строительством (в гравийном варианте покрытия) автомобильная дорога Гимры – Чирката. Открытие этой дороги стало воплощением в жизнь многолетней мечты жителей ряда районов Андийской долины, да и республики в целом. Проходящая в долинах рек Андийское и Аварское Койсу, эта дорога длиной всего 15,6 км позволила обойти труднопроезжаемый Ашильтинский перевал и обеспечить экономию времени в пути на 1,5 часа. В 2007 г. на всей этой дороге было устроено асфальтобетонное покрытие.

В середине 2000-х годов также было открыто движение автотранспорта по вновь построенному участку автомобильной дороги Грозный – Ботлих – Араканская площадка в обход с. Хариколо протяженностью 7,3 км. В 2008 г. на этом участке были завершены работы по устройству асфальтобетонного покрытия. Районный центр, с. Хунзах, был полностью соединен дорогой с асфальтобетонным покрытием. К концу 2000-х годов автодор уделяет особое внимание вопросам соединения районных центров дорогами с асфальтобетонным покрытием. Продолжались работы по асфальтированию автодороги Магарамкент – Ахты – Рутул на участке Ахты – Рутул, которые были завершены в 2009 г. В 2008 г. асфальтобетонное покрытие доходит до районного центра Агульского района с. Тпиг. В этом же году начинаются работы по асфальтированию дороги Гуниб – Цуриб и уже в 2009 г. сдается в эксплуатацию 9 км дороги.

В 2007 г. автодором начинается строительство мостового перехода через р. Самур на автодороге Н. Гапцах – Тагиркент – Ялама у с. Н. Филя. Протяженность мостового перехода 1,382 км, в т. ч. моста 496 метров. Это самый длинный мост в республике. Мост был построен силами МРСУ за 16 месяцев и уже в конце 2008 г. сдан в эксплуатацию. Указанный мост построен в порядке замены моста САРМ в целях обеспечения надежного проезда к населенным пунктам правобережья Магарамкентского района и выхода на пограничные пункты пропуска «Ширвановка» и «Ялама». С 2010 г. намечается полная реконструкция самой дороги Н. Гапцах – Тагиркент – Ялама.

В 2008 г. автодором завершаются основные работы по реконструкции автодороги Араканская площадка – плотина Ирганайского гидроузла. Во
второй половине 2000-х годов в истории дорожной отрасли наступает еще один важный перелом. По поручению Президента Р В. В. Путина в населенном пункте Ботлих обустраивается горная бригада Минобороны РФ. Автодору поручаются работы по приведению в нормативное состояние автодорожного маршрута Махачкала – Ботлих. Необходимо в течение 2006–2010 гг. реконструировать и построить 136 км дорог, в т. ч. достроить Гимринский автодорожный тоннель длиной 4285 метров.

Весь маршрут включает в себя 14 объектов. В 2006 г. РАО «ЕЭС России» передает республике на возмездной основе Гимринский автодорожный тоннель и подъездные дороги к нему по стороны северного и южного порталов протяженностью 32,7 км. Уже в 2006 г. автодор сдает в эксплуатацию 11,78 км дорог, в т. ч. мостовой переход у с. Чирката через р. Андийское Койсу протяженностью 0,78 км с однопролетным мостом длиной 70 метров.

В 2007 и 2008 годах сдается в эксплуатацию, соответственно 18,69 км и 16,3 км законченных реконструкцией дорог на маршруте. Теперь уже асфальтобетонная лента дороги доходит до с. Н. Инхо. Реконструированные участки дороги от с. Чирката до Сагринского моста и далее до с. Инхо резко преобразили эти края. Некогда находившиеся в пыли сады, расположенные вдоль дороги, зацвели новыми красками.

В 2007 г. начинаются работы по достройке Гимринского автодорожного тоннеля. Работы ведутся силами ООО «Дорстройхолдинг». На реконструкции участков дорог работают организации: ОАО «ДСУ-2», СУ-889, ОАО «Севкавдорстрой», Управление механизации строительства и
ОАО «Агропромдорстрой». С 2009 г. участок дороги от Гимринского автодорожного тоннеля до с. Тлох передан на обслуживание Кочубеевскому ДЭП. Эта мера позволила значительно повысить уровень содержания реконструированных участков дорог.

В 2009 г. предстояло выполнить на маршруте очень большой объем работ: закончить реконструкцию и ввести в эксплуатацию 52 км дорог, а также выполнить основные строительно-монтажные работы на Гимринском тоннеле, что успешно и было выполнено. Асфальтобетонное покрытие необходимо было довести до примыкания автодорог и «Обход с. Ботлих» к автодороге Грозный – Ботлих – Араканская площадка (км 127). В 2009 г. работы на маршруте велись на всех оставшихся 9 объектах.

В 2009 г. завершается строительство и ввод в эксплуатацию III пускового комплекса автомагистрали Махачкала – Аэропорт, проходящего в обход г. Каспийска. С вводом в эксплуатацию этого участка дороги протяженностью 4,5 км обеспечивается транзитный проезд автотранспорта от г. Махачкалы до Аэропорта. Продолжается реконструкция автодороги Леваши – Акуша – Уркарах – Маджалис на участке Леваши – Акуша,
осуществляемой по нормативам II технической категории. В 2009 г. начаты работы по реконструкции автодороги Манас – Сергокала – Первомайское на участке Манас – Карабудахкент. Продолжаются начатые в 2007 г. работы по реконструкции участка автодороги Араканская площадка – Араканский мост. В 2009 г. автодор намечает завершить соединение районных центров с. Рутул и с. Кумух дорогами с асфальтобетонным покрытием.

В 2010 году успешно сданы в эксплуатацию участки дорог в обход с. Ботлих протяженностью 10,5км., Манас-Сергокала-Первомайское, км0-км10,6, Обход с. Леваши через с. Карлобко (конечный участок), Леваши-Акуша км17-км20,8, Араканская площадка – Араканский мост, протяженностью 4.8км.

С вводом в эксплуатацию участка дороги в обход с. Ботлих, районный центр Ботлихского района был соединен со столицей дорогой с асфальтобетонным покрытием.

В 2010 году были продолжены работы по соединению двух райцентров (Курахский и Чародинский районы) дорогами с асфальтобетонным покрытием.

Продолжена работа по строительству четвертого (последнего) пускового комплекса автомагистрали Махачкала – Аэропорт, а также начата реконструкция автодороги Новогапцах – Тагиркент – Ялама, ведущей к границе с Республикой Азербайджан.

Всего в 2010 году построено, реконструировано и введено в эксплуатацию 49 км и 15 мостов общей длиной 430 погонных метров.

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

Государственное казенное учреждение «Управление автомобильных дорог Республики Дагестан» (путем изменения типа существующего Государственного учреждения «Управление автомобильных дорог Республики Дагестан»).

2 октября 2012 года состоялось торжественное открытие Гимринского автодорожного тоннеля. В мероприятии принимали участие постоянный представитель Президента РФ в СКФО, Заместитель Председателя Правительства РФ Александр Хлопонин, Президент Республики Дагестан Магомедсалам Магомедов, глава Республики Ингушетия Юнус-Бек Евкуров, глава Кабардино-Балкарской Республики Арсен Каноков, глава Карачаево-Черкесской Республики Рашид Темрезов, глава Республики Северная Осетия-Алания Таймураз Мамсуров, губернатор Ставропольского края Валерий Зеренков, начальник Главного управления МВД РФ по СКФО, генерал-полковник Сергей Ченчик, Руководитель ГКУ «Дагестанавтодор» Муртузали Муртузалиев, руководители республиканских министерств, ведомств, главы муниципальных образований Дагестана, большое количество гостей. Гимринский автодорожный тоннель является самым длинным на всем постсоветском пространстве.

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

20 октября 2013 года состоялось торжественное открытие моста, построенного за рекордно короткий срок – два месяца на подъезде к селу Самур Магарамкентского района. Новый мост, построенный на автодороге Новогапцах – Тагиркент – Ялама с подъездом к железнодорожной станции Самур представляет собой железобетонную, 17-пролетную конструкцию, длинной 265 и шириной 11 метров. Подрядчик – ООО «Дорстройотряд-99». Все элементы мостового сооружения были изготовлены в Дагестане. В порядке проведения эксперимента по темпам строительства мостовых сооружений между ГКУ «Дагестанавтодор» и подрядчиком было заключено соглашение – построить мост за три месяца. Однако, благодаря высокой организации труда, применению современной строительной техники и материалов, внедрению самой передовой технологии, высокому уровню инженерно-технических и рабочих кадров строительство моста завершено за два месяца. Учитывая, что нормативный срок строительства данного объекта 19 месяцев, можно констатировать, что так быстро мосты в России еще никто не строил.

ГКУ «Дагестанавтодор» был установлен жесткий контроль за ходом строительства. На объекте было организовано круглосуточное дежурство ответственных работников ведомства и апробировано еще одно ноу-хау в сфере дорожного строительства – онлайн-наблюдение за ходом работ посредством сети Интернет. В качестве независимых экспертов из Москвы была приглашена группа специалистов ООО «Мостовая инспекция». Данная организация является ведущим институтом по контролю качества изготовления и монтажа мостовых конструкций в стране. Инспекция дала высокую оценку качеству железобетонных конструкций мостового сооружения.

С появлением нового моста для автотранспортного сообщения открылась узловая, самая южная российская приграничная железнодорожная станция – «Самур». Ранее, в период паводка, автотранспортное сообщение с данной территорией полностью прерывалось, вплоть до того, что случись беда, к ним не мог проехать транспорт экстренных служб: «скорой помощи», полиции, пожарных. В целом за 2013 год в республике было построено и реконструировано 21,19 км автодорог и 8 мостов общей длиной 165 погонных метров, отремонтировано 349,2 км дорог и 2 моста общей длиной 28,5 погонных метров.

Назначение моста – соединить кратчайшим путем две разделенные природой точки. Есть мосты, выполняющие эту функцию с сановным достоинством. Они носят пышные имена, богато изукрашены. Дворцовый и Николаевский мосты в С. Петербурге, Большой Каменный мост в Москве, Цепной в Будапеште, мост Вздохов в Венеции, мост Ватерлоо в Лондоне…Все они стали гордостью архитектурной мысли и прославили имена своих создателей.

Мосты в нашей республике в число знаменитых не входят. Но по своей значимости для людей ничем им не уступают. Самыми ранними каменными мостами на территории Дагестана считаются мосты через Казикумухское и Аварское Койсу, возведенные в 1860 году инженером Винчем, которые эксплуатируются и поныне.

Интересы завоевания Кавказа и трудные инженерно – геологические условия требовали от царского правительства постройки больших металлических мостов через широкие и глубокие ущелья, не считаясь с экономическими факторами. К тому же мосты являлись военно – стратегическими сооружениями. В связи с этим возвели мост длиной 63 м через реку Аварское Койсу в самой теснине Араканского ущелья, на пересечении дорог, идущих в трех направлениях. Этот мост с точки зрения военной стратегии царских властей был расположен весьма удачно.

Исходя из этих же соображений было построено десять других наиболее крупных мостов: у селений Кумух, Кума, Цудахар на дороге к укреплению Кумух, Георгиевский и Голотлинские мосты на дороге в Грузию, у селения Тлох на дороге в Чечню, около Буйнакска на дороге, ведущей к горным районам, Преображенский мост у Ботлиха и наконец, мост у селения Нижнее Казанище, обеспечивающий кратчайший выход из Буйнакска к упомянутому Араканскому мосту.

Таким образом, построив в наиболее уязвимых местах мосты, соединяющие все регионы между собой, царское правительство осуществляло контроль почти над всей территорией Дагестана.

В тот период полагалось проектировать и строить мосты, пропускающие колонну колесных фур, массой каждая до 300 пудов (4, 8 тонны), и они исправно служили долгие годы, пропуская тяжелые автомобили.

Грузоподъемность современных мостов достигает 100 тонн при тех же пролетах моста. Может возникнуть вопрос: почему же мосты, построенные так давно, выдерживают современные нагрузки? Ответ может быть только один: жестоко эксплуатируя труд местного населения и солдат, не считаясь с затратами, эти мосты строили с большим запасом прочности, ибо покорение новых территорий с лихвой окупало излишнюю щедрость царских ставленников.

Подлинную революцию в мостостроении совершила сварка. Применение сварки для изготовления стальных конструкций мостов началось в 20 – х годах двадцатого столетия. А потом еще научились превращать серый порошок, камень и песок с помощью воды в прочные и величественные конструкции. Речь идет о железобетоне.

Первый железобетонный мост в мире по системе Монье построен в 1875 году. Он имел пролет 16 м, а по ширине проезжей части – 4 м.

Хотя за рубежом успешно строились железобетонные мосты, в России применение железобетона для строительства мостов запрещалось вплоть до постановления Инженерного совета Министерства путей сообщения 1898 года. Первый железобетонный мост в России был построен в 1886 году.

До начала первой мировой войны 1914 года было построено много разрезных, неразрезных и рамных мостов. Один из них – мост через реку Дон с пролетами по 25 м, сооруженный в 1910 году. В это же время царское правительство, осваивая новые пространства, усиленно строило коммуникации на окраинах: на Юге, в Прибалтике и на Кавказе.

Строительство железобетонных мостов в Дагестане получило развитие в южных районах, где сравнительно ровный рельеф. Видимо, тут сыграла роль близость железнодорожной станции в Дербенте, куда доставлялся строительный материал. Самым большим железобетонным мостом, построенным в 1913 году в Дагестане, был Цухульский мост через реку Самур (на границе с Азербайджаном), получивший свое название от близлежащего селения. Благодаря ему соединились все железнодорожные и другие коммуникации со стратегическим укреплением Ахты. Длина моста 313 м, ширина 6,5 м, он очень красив, монументален и прочен.

По направлению Дербент – Ахты в то время были построены еще два красивейших железобетонных моста: один в селении Усухчай через реку Усухчай, а другой в селении Ахты через реку Ахтычай. Строились они так же, как и Цухульский мост, то есть все работы из бетона производились на месте. И здесь широко использовался труд местных.

Мост в селении Ахты – две красивые арки монолитной конструкции, к которым с помощью вертикальных подвесок подвешена проезжая часть моста из того же монолитного железобетона. Читаем надпись на мосту: «1915 г. Джордж и де Бернард 1915 г.» Смысл этой надписи нетрудно понять. Даты означают время начала и окончания строительства моста. А имена и фамилии – инженеров-иностранцев, которые были техническими и административными руководителями. Нетрудно также догадаться, почему иностранцы оказались на далекой отсталой горской окраине России. В условиях царской России передовые технические решения русских строителей шоссейных дорог и мостов не использовались должным образом из-за низкопоклонства правящих классов перед всем иностранным. Это раболепие и преклонение служили причиной принижения роли отечественных инженеров – строителей. И то, что на Ахтынском мосту вместо иностранных не были записаны имена талантливых русских и дагестанских инженеров – тому яркий пример.

В тридцатых годах строили преимущественно мосты с балочными пролётами до 30 м, в отдельных случаях – до 40 м. Постепенно железобетон как строительный материал стал широко распространяться в мостостроении. Многие уникальные железобетонные мосты, возведенные в это время, вошли в сокровищницу отечественного мостостроения.

Один из них – мост имени Володарского в С. Петербурге, построенный в 1937 году по проекту академика Г. П. Передерия. Средний пролет моста – разводной, его стальные крылья изготовлены с помощью электросварки – это был один из первых в мировой практике примеров подобной конструкции разводного пролета.

В 1938 году закончено строительство одного из красивейших городских мостов – Москворецкого моста в Москве по проекту В. С. Кириллова. Хорошо найденные пропорции, ясность и четкость архитектурной композиции, благородная простота – все это позволяет отнести его к числу выдающихся произведений отечественного мостостроения. Красивые и прочные мосты были построены в основном в европейских частях страны.

В конце 30 – х и начале 40 – годов прошлого века в малых мостах начали применять сборный железобетон. В 1939 году Гушосдор объявил конкурс на проекты сборных мостов. Тому была веская причина – невозможно на огромных просторах страны наладить строительство монолитных железобетонных мостов из-за слабой материальной и технической базы.

Во время Великой Отечественной войны задача мостовиков заключалась в восстановлении разрушенных врагом мостов, наведении временных мостов, переправ для обеспечения и выполнения боевых задач армии.

В послевоенные годы, особенно в первой половине 60-х годов, была намечена большая программа по реконструкции существующих и строительству новых дорог. Инженерная мысль была направлена на создание технических средств, обеспечивающих ускорение темпов работ. Надо было создать сборные конструкции, изготовление и монтаж которых основаны на комплексной механизации и индустриализации строительства.

В первую очередь разрабатывались и сооружались сборные конструкции массового распространения – мосты малых пролетов и трубы. Первые сборные пролетные строения, получившие потом широкое распространение, состояли из П- образных элементов. Позднее были спроектированы элементы таврового сечения, форма которых, по сути, сохранилась до настоящего времени.

В начале 50-х годов в мостостроении стал широко применяться предварительно напряженный железобетон. Для чего предварительно напрягают бетон? Эта технология дает возможность получить экономию строительных материалов, исключить появление трещин в изделии, позволяет перекрывать большие пролеты.

В России построен ряд сложных и уникальных мостов. Это Литейный, Александра Невского, Кузьминский, Ладожский мосты через Неву, мосты через Усу на севере Республики Коми, Шексну в Череповце, Северную Двину и Кульничеху в Архангельске, через Волгу в Калинине, Ржеве, Калязине, Нижнем Новгороде и т.д. В средней полосе и на юге – через Оку в Рязани и Серпухове, через Москву – реку в Москве, через реку Дон в Ростове и т.д.

Большие уникальные современные мосты построены и на Кавказе через реки Терек, Куру, Арагву. Через Терек сооружен 350-метровый мост на федеральной дороге Махачкала – Кизляр – Астрахань, обеспечивающий связь России с ее самой южной границей – Дагестаном, далее с восточными странами ближнего и дальнего зарубежья…

Бесспорно, железобетон представляет собой столь гибкий материал, что из него можно «лепить» мосты любой формы, похожие на металлические, деревянные и каменные. Но отсутствие соответствующих полигонов для изготовления сборных мостовых конструкций мостов, перевозка на большие расстояния, требование монтажных средств большой грузоподъемности лишало их явного преимущества перед металлическими мостами. Например, на Северном Кавказе и в Закавказье не насчитывалось и десяти баз по изготовлению мостовых конструкций. Следовательно, надо было использовать или металл, или дерево, или камень. Однако природа так распорядилась, что одна часть земли богата лесом, а другая нет.

Каменные арочные мосты можно считать сооружениями вечными, если они построены из соответствующего местным условиям камня обдуманной конструкции и достаточных размеров. На Северо – Кавказской железной дороге (перегон Дербент – Ялама) эксплуатируется каменный арочный мост, построенный в 1910 году из пиленого известняка.

Практика строительства каменных мостов в Дагестане заключалась в том, что после утверждения плана дорожных работ дорожный участок сообщал каждому колхозу место и сроки окончания работ. Одновременно колхозам, которые должны были строить мосты, давалась упрощенная проектно – сметная документация. Она представляла собой общие размеры моста и объемы работ.

Дорожная бригада колхоза как правило состояла из 5-6 человек. Были среди них каменщики высокой квалификации и подсобники. Каменный мост шириной 6 и длиной 34 метра комплексная бригада в составе 5 человек строила в среднем за два месяца. Это из опыта акушинских мостостроителей. Ныне на территории Акушинского и соседнего Левашинского районов нет ни одного временного моста.

В южном Дагестане вслед за акушинцами начали строительство каменных мостов в Табасаранском, Агульском, Рутульском районах.

Большая работа проведена мостостроителями в Ботлихском, Цумадинском, Чародинском, Казбековском районах.

Каменный мост на дороге, по которой пролегает туристический маршрут Махачкала – Гуниб прекрасно вписывается в ландшафт местности. Более того, это первый каменный мост в Дагестане, у которого расстояние увеличено на 11- 14 метров, что является довольно смелым решением.

В 1972 году в нашу республику приехал бывший министр автомобильных дорог РСФСР А. А. Николаев. В числе насущных дорожных проблем был поставлен вопрос о строительстве мостов в Дагестане. Приняли решение создать в республике специализированную мостостроительную организацию. В 1975 году было создано мостостроительное управление в составе Дагестанавтодора. В том же году МСУ сдавало свой первый мост. За 20 лет было построено 60 крупных и малых мостов. Среди них много уникальных – через реку Аварское койсу около селений Карадах и Мазада, через Казикумухское койсу у селений Ташкапур, Цудахар, Вицхи, Куба, в Каякенте, в Бабаюрте.

С 1975 года началось массовое строительство крупных каменных мостов на территории Советского района. В Рутульском районе в селении Калачай построили десятисводный каменный мост длиной 118, 4 метра.

Силами одного МСУ Дагавтодора нельзя было полностью решить проблему строительства мостов, особенно больших. В основном большие мосты в Дагестане строили организации республиканского мостотреста, впоследствии ставшего акционерным обществом «Автомост». За 12 лет с 1972 года им было построено семь мостов общей длиной 688 метров. Наиболее значителен и сложен в техническом исполнении был мост через реку Сулак, построенный в 1983 году. Стальная лента длиной более 200 метров протянулась через Сулак, связав сельскохозяйственные районы Бабаюртовской зоны со столицей и другими городами республики. Ширина его 12 метров.

Такой же мост из железобетона, но в полтора раза длиннее Сулакского, был построен и через реку Терек в 1984 году. Строительство этого моста завершило дорожный комплекс, соединяющий Кочубейскую, Кизлярскую и Бабаюртовскую зоны республики со столицей Дагестана и с южным Дагестаном.

Впоследствии был построен завод железобетонных конструкций мощностью 10 тысяч кубометров в год. Удалось оснастить мостовое управление механизмами высокой грузоподъемности, укомплектовать квалифицированными кадрами.

Через реки Новый Терек и Самур построены красивые и прочные мосты, тем самым решили геополитическую задачу: разделили границы Чечни и Азербайджана.

Мосты строили и строятся солидные и скромные, величественные и неприметные, но свои обязанности они выполняют надежно. И каждый из них – достопримечательность: мост в Рутуле, изогнутая цепочка арок в Ботлихе, дуга моста «Дружба» в Гунибе, мост в Цудахарском ущелье, стальные ленты через Сулак, Самур и Терек. История мостов неотделима от истории нашей Родины.

Строительство дороги Гунибское шоссе – Вантляшевский перевал началось в августе 2014 года. Объект этот был жизненно необходим сразу нескольким районам республики. Изначально это был сложный по реализации проект. Стройка стала одной из самых масштабных в Дагестане. Раньше вместо дороги местами был только узкий карниз над ревущим потоком реки Аварское Койсу. Видимость была сильно ограничена. В непогоду и вовсе невозможно было проехать. В этих краях никогда не было асфальтированной дороги, а ширина той, что была, составляла 304 метра. Долгие годы жителям срезу нескольких районов приходилось ездить по бездорожью.

Дорожники взяли на себя амбициозную задачу – превратить узкую дорогу в современную трассу с асфальтобетонным покрытием длиной 12 км. Уже в декабре 2014 года на объект были направлены первые специалисты и техника. Приступили к начальному этапу строительства, переносу коммуникаций и подготовке к земляным работам. Подготовительный этап занял несколько месяцев.

Необходимо было полностью освободить рабочее пространство для дальнейших действий. В начале 2015 года разработали и расширили земляное полотно. Затем приступили к укладке нижнего и верхнего слоев дорожной «одежды» – песчано - гравийной смеси. Она была обогащена щебнем, что значительно повысило качественные показатели дороги.

Расширение земляного полотна проходило с предварительным рыхлением скальных грунтов буровзрывным методом, а также с применением гидромолотов и клыков рыхлителей. За 8 месяцев было разрыхлено более 1 млн. кубометров горной породы. Руководитель дорожного агентства Загид Хучбаров инспектировал ход работ еженедельно. Никакие сжатые сроки не должны были сказаться на качестве выполняемых работ. Располагая передовыми технологиями, дорожники работали практически в круглосуточном режиме. Ежедневно на объекте было задействовано около 100 единиц современной импортной техники. Вся землеройная техника была представлена машина фирмы Каматцу (Япония). За качеством работ непрерывно следили специалисты отдела контроля качества Дагавтодора. В это же время на площадке строительного кластера в селе Заиб Хунзахского района кипела работа. Ведь именно отсюда асфальт, бетон, щебень, песок и строительные конструкции поставляли на строящийся участок дороги.

Кластер был построен и открыт в 2014 году. Его производительность – 1500 тонн в сутки. Позже на его территории были построены еще дробильно – сортировочный комплекс, бетонный завод, а также смонтировано оборудование для мойки песка и щебня.

Благодаря новой дороге Тляратинский и Цунтинский районы Дагестана, а также Бежтинский участок стали еще ближе к центральным районам республики. 12 км нового пути на целых 60 минут сократили путь из горной местности в столицу. За сравнительно небольшой срок удалось из опасного извилистого горного серпантина создать современное дорожное полотно европейского уровня.

В июле 2015 года была начата укладка высококачественного асфальта. Руководство Дагавтодора приложило все усилия, чтобы построить эту дорогу в сжатые сроки. В истории дорожного строительства республики таких колоссальных объемов еще не было.

Этот опыт в дальнейшем пригодился и на других объектах. Одно из ярких достижений – дорога к аэропорту. Работа здесь велась также круглосуточно. Заказчиком работ выступал Дагавтодор. Реконструкция началась 3 июля 2014 года. Темпы впечатляли. Если ночью рабочие приступали к битумной обработке нижнего слоя дорожного покрытия, то уже ранним утром два новых асфальтоукладчика и восемь катков немецкого производства начинали укладку верхнего слоя асфальта. С новой техникой время ремонтных работ сократилось в два раза.

В качественном ремонте эта дорога нуждалась давно. За долгий период эксплуатации значительно просела. Пришлось исправлять погрешности, для чего применили особый состав асфальта. Новое покрытие эластично и устойчиво к морозам. Современная технология позволила создать дорожное полотно без стыков, что повышает его износоустойчивость. 94 проц. неровностей дороги были устранены. От 10-сантиметровых ям на проблемных участках оставались лишь незначительные неровности. Такие технологии применяются в Европе при строительстве скоростных трасс. Комплексный проект реконструкции не ограничился только ремонтом. Здесь появились барьерные ограждения. Высокую видимость на трассе обеспечило и качественное освещение.

Первый пусковой комплекс автомагистрали Махачкала – Аэропорт протяженностью в 5,6 км был сдан еще в 2003 году. В 2006 году Дагавтодором сдается в эксплуатацию второй пусковой комплекс протяженностью 4,9 км. В 2009 – третий, с вводом которого в эксплуатацию обеспечивается транзитный проезд автотранспорта от столицы Дагестана до Аэропорта.

И вот осенью 2017 года – завершение реконструкции трассы «Махачкала – Аэропорт» с подъездом к г. Каспийску. Высоким гостям рассказали об инновационной технике, применяемой в ремонте дороги, о бесшовных качественных текстурах нового асфальта, показывая на сам асфальт. Было видно, что они впечатлены результатами. По правую сторону от трассы сотрудники Дагестанавтодора растянули баннерные щиты с фотографиями, схемами, демонстрирующими проделанную на каждом участке работу.

Ремонт дороги был проведен в кратчайшие сроки. Основное его направление – безопасность дорожного движения и повышение комфорта. На первом этапе для обеспечения ровности покрытия специалисты избавились от верхнего изношенного слоя асфальта при помощи специальной фрезы. На фрезеровочное оборудование установлена система 3D-нивелирования, что позволяет с максимальной равномерностью снимать изношенный слой асфальтобетона. Аналогичная система установлена также на асфальтоукладчике. Использование новшества обеспечило идеальную ровность покрытия на всем протяжении участка.

Особенность технологии заключается в том, что с помощью спутникового GPS-приемника и базовой станции можно определять положение любой точки в пространстве с точностью до одного миллиметра. Использование системы положительно отразилось на качестве и безопасности дороги.

Было много продольных и поперечных трещин. Широкие трещины были заделаны с помощью разных методик. Сначала их с помощью сжатого воздуха продули и очистили от грязи и воды, после чего заполнили специальным составом, а мелкие трещины заполнили полимерным составом. После этого дополнительно установили в слоях геосинтетические материалы, полностью разлили битум и начали выравнивать все слои. Для усиления конструкции дорожного покрытия и предотвращения колейности между асфальтобетонными слоями была уложена геосетка. В ходе ремонта был проведен весь комплекс мероприятий по обустройству дороги, большое внимание уделено ремонту поверхностного водоотвода.

Также были применены инновации, которые касаются укладки асфальта с использованием перегружателей, подходов к приобретению и укладке инертных материалов, учета их кубовидности. Заказчики и генеральный подрядчик профессионально подошли к реализации данного объекта и сдали в эксплуатацию дорогу раньше установленного срока.

Вскоре в Карабудахкентском районе был сдан в эксплуатацию участок дороги из аэропорта «Уйташ» в Южный Дагестан.  За четыре года реализации нацпроекта «Безопасные качественные дороги» построены и капитально отремонтированы 95 магистралей, ведущих к крупным аэропортам страны. В том числе в 2022 году в Дагестане построили автомобильную дорогу «Манаскент» – подъезд от федеральной автомобильной дороги «Кавказ» к санаторию «Каспий». Дорога является наикратчайшим путем по направлению из международного аэропорта «Уйташ» в Южный Дагестан в объезд поселка Манас. Строительство дороги протяженностью 3,8 км предназначено для развития прибрежной части Карабудахкентского района, а также для разгрузки наиболее напряженного участка федеральной трассы Р-217 «Кавказ» по дублирующей региональной дороге.

Глава 3 АВТОМОБИЛИ, АВТОМОБИЛИ…

Успехи дорожного строительства в республике создавали благоприятные условия для становления автомобильного транспорта. Он был призван обеспечить возрастающие потребности в перевозке народно-хозяйственных грузов внутри республики, вывозе промышленной и сельскохозяйственной продукции, удовлетворить запросы населения в разнообразных товарах. В 1928 – 1929 годах в развитие автомобильного транспорта в республике было вложено 178,7 тыс. рублей. В 1931 году эта сумма возросла до 747,7 тыс. рублей. Подавляющая часть этих средств тратилась на закупку автомобилей, количество которых в 1931 году достигло 1271. Весь наличный автомобильный парк Дагестана в первые годы пятилетки находился в руках отдельных ведомств и организаций, не было организованного автомобильного транспорта общего пользования. За исключением Дагавтодора и Дагдортранса ведомственный автомобильный транспорт не использовался для регулярной перевозки народнохозяйственных грузов и обслуживания пассажиров. Это шло вразрез потребностям быстро развивающейся промышленности и отрицательно сказывалось на решении социальных проблем в республике. Практически весь объем внутриреспубликанских перевозок грузов выполнялся исключительно гужевым транспортом. Как и в предшествующий период, он был не организован. В начале 30-х годов в Махачкале, Буйнакске, Дербенте было организовано несколько кооперативных обществ по гужевым перевозкам, но они вскоре распались. 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.

 Появление и регулярное использование автомобиля в сельских населенных пунктах имело не только значительные экономические последствия, но и оказывало большое влияние на умонастроения горцев. Как рассказывают очевидцы, прибытие в аул первого автомобиля встречали всем селом, стихийно возникали митинги. Жители, как правило, брали новые повышенные обязательства по строительству и ремонту дорог. Агатов Абдулгапар, житель селения Каякент Каякентского района, вспоминал, что появление первого грузовика в селении в апреле 1930 году вызвало живой интерес и взрослых, и детей. Они долго рассматривали машину, интересовались ее устройством. Однако при выезде из населенного пункта у автомобиля выскочило колесо и водителю пришлось при участии добровольных помощников основательно поработать.

Всего автомобильным и гужевым транспортом в Дагестане в 1933 г. было перевезено 751,3 тыс. тони народнохозяйственных грузов, потребительских товаров для населения. К 1937 г. объем перевезенных грузов автомобильным и гужевым транспортом в республике возрос до 3368,9 тыс. тонн. При этом, хотя гужевой транспорт продолжал широко использоваться, неуклонно увеличивался объем грузов, перевозимых автомобилями. Все более заметной становилась роль автомобильного транспорта в перевозке народно-хозяйственных грузов на длинные расстояния. Так, если в первом году второй пятилетки автомобильным транспортом было отработано 8,6 млн. тонно-км и 24,1 млн. тонно-км гужевым транспортом, то в конце пятилетки на автомобильный транспорт уже приходилось 84,3 млн. тонно-км, а на гужевой только 2,4 млн. тонно-км. За первые три года третьей пятилетки автомобильный парк Дагестана увеличился на 517 машин. На 2 января 1941 года в республике имелось 2343 автомашины, из них 1422 в городах и 921 в сельской местности. Автомобильный парк страны к этому времени насчитывал 806,9 тыс. машин, в том числе 85 проц. грузовых. Средняя грузоподъемность автомашин составляла 2,7 тонны. Рост автомобильного парка в Дагестане не был подкреплен организацией соответствующей ремонтной базы. Бичом автомобильного транспорта республики была острая нехватка запасных частей. План доставок систематически не выполнялся, и единственный склад запчастей в Махачкале не в состоянии был удовлетворить потребности в. них автомобильного. парка. Все это не могло не отразиться на эффективности использования автомобильного парка: он не удовлетворял запросы отраслей экономики республики в перевозке грузов.

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.

По мере увеличения количества автобусов и расширения сети благоустроенных колесных дорог протяженность автобусных маршрутов и объем пассажироперевозок неуклонно возрастали. В 1934 г. пассажирооборот Дагавтогужтреста составил 1172,8 тыс. пассажиров, перевезено 87,7 тыс. человек. Однако этими цифрами реальная картина пассажироперевозок не ограничивалась, часть автобусов находилась в отдельных предприятиях и организациях и использовалась в ведомственных интересах. Кроме того, для перевозки пассажиров приспосабливали часть грузового автопарка. Несмотря на увеличение пассажироперевозок, потребность населения в них не удовлетворялась. К началу Великой Отечественной войны автобусный парк Дагестана был невелик: на 1 января 1941 г. в республике насчитывалось 48 автобусов. Благоприятно на перевозках пассажиров сказалась организация Управления автомобильного транспорта, которая помимо перевозки грузов осуществляла перевозку пассажиров в городах и междугородних линиях. Было положено начало перевозке пассажиров легковыми таксомоторами в городах. К началу 1941 года автобусное сообщение имели Махачкала, Хасавюрт и пос. Белиджи. С учетом потребностей социально-экономического развития республики большое внимание уделялось увеличению протяженности междугородних автобусных линий. В 1940 г. протяженность автобусных линий составила 174 км, в том числе междугородних — 165 км. В целом за годы предвоенных пятилеток в республике было положено начало организованному автобусному сообщению, достигнуты определенные успехи в увеличении пассажироперевозок. Тем не менее это были только первые шаги, к началу войны в Дагестане из-за нехватки автобусов, слабости дорожной сети широкого автобусного сообщения не было.

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.

Сегодня автомобильный транспорт является основным видом транспорта при обеспечении подвижности населения с трудовыми, бытовыми и культурными целями. На его долю приходится более 80 % общего объема перевозок пассажиров.

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

По поручению главы РД С.А. Меликова в апреле текущего года открыт новый автобусный маршрут г. Махачкала (ТЦ «Этажи») – Международный аэропорт «Махачкала». На сегодняшний день популярность данного маршрута растет.

В августе 2023 года запущен межмуниципальный маршрут «Каспийск-Махачкала-Ленинкент» с привлечением 30 ед. автобусов среднего класса.

Кроме того, в рамках инвестиционного проекта «Приобретение подвижного состава наземного общественного транспорта для последующей передачи в лизинг», утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 30.01.2023г. №185-р, Минтрансом РД совместно с администрацией города Махачкалы направлена заявка на приобретение 47 автобусов большого класса, которые будут доставлены в республику в декабре текущего года и с января 2024 года будут запущены в эксплуатацию для обслуживания трех магистральных маршрутов г. Махачкалы (№№ 64, 65 и 44а).

Также проводится работа с перевозчиками в целях обновления подвижного состава. В текущем году перевозчиками г. Махачкала (ООО «Астория» и ООО «СТС) уже доставлены 142 ед. автобусов малого и среднего класса.

Обновляемый подвижной состав оснащается аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС, камерами видеонаблюдения салонов и системами безналичной оплаты проезда (АСОП), что позволяет повысить качество обслуживания пассажиров, а также предоставляет возможность отслеживать местонахождение транспортных средств в режиме реального времени.

Немаловажно отметить, что данные показатели являются критериями достижения «цифровой зрелости» отрасли «Общественный транспорт», которая, в свою очередь, влияет на оценку эффективности деятельности глав регионов Российской Федерации.

В настоящее время количество транспортных средств, оборудованных системами безналичной оплаты проезда, увеличилось более чем в 5 раза по сравнению с 2021 годом (93 ед. – 2021 г.; 480 ед. – ноябрь 2023 г.), количество автобусов, оснащенных аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС – в 6 раз (83 ед. – 2021 г.; 571 ед. – ноябрь 2023 г.), а оборудованных камерами видеонаблюдения увеличилось с 0 ед. в 2021 г. до 632 ед. – ноябрь 2023 г.

Особое внимание в текущем году уделяется решению накопившихся за многие годы проблемных вопросов государственных автотранспортных предприятий, подведомственных Минтрансу РД: ГУП «Махачкалинское ПАТП-1», ООО «Каспийское АТП», АО «Дербентское ПАТП», АО «Махачкалинская автоколонна 1736».

Принимаются меры по выведению из банкротства ГУП «Махачкалинское ПАТП-1». Распоряжением Правительства РД от 27 октября 2023г. №546-р предусмотрено уточнение бюджетных ассигнований и лимитов бюджетных обязательств, доведенных до Минтранса РД в 2023 году – 9 188 977,30 рублей. Высвобожденные средства планируется направить на финансовое оздоровление ГУП РД «Махачкалинское ПАТП-1», в том числе на исполнение кредиторских обязательств.

Кроме того, в целях удовлетворения исковых требований и недопущения банкротства в отношении ООО «Каспийское АТП» распоряжением Правительства РД от 20.07.2023 г. №334-р выделены необходимые средства в сумме 11 362 500 рублей.

Продолжается работа по модернизации и реконструкции автомобильных пунктов пропуска.

Реконструкция многостороннего автомобильного пункта пропуска (далее-МАПП) Яраг-Казмаляр (общая стоимость 2 млрд руб.). После реконструкции проектная пропускная способность автотранспортных средств увеличится в 3 раза и составит 1400 ТС/сутки (в том числе грузовых – 630, автобусов – 40, легковых – 730). Ввод объекта в эксплуатацию планируется в декабре 2023г.

ФГКУ Росгранстрой заключены государственные контракты на комплексную реконструкцию МАПП Тагиркент-Казмаляр *(общая стоимость 3 млрд рублей)* и МАПП Ново-Филя *(общая стоимость 3 млрд рублей)*. До конца 2023 года предусмотрено выполнение проектно-изыскательских работ и выполнение строительно-монтажных работ до конца 2027 г. В настоящее время идет дооснащение действующей инфраструктуры МАПП Тагиркент-Казмаляр (общая стоимость 0,58 млрд рублей).

После реконструкции проектная пропускная способность пунктов пропуска составит на МАПП Ново-Филя 1020 ТС/сутки (в том числе грузовых – 800, автобусов – 20, легковых – 200), существующая пропускная способность 50 ТС, и на МАПП Тагиркент-Казмаляр 2360 ТС/сутки (в том числе грузовых – 1100, автобусов – 60, легковых – 1200), существующая пропускная способность 200 ТС.

По состоянию на 1 декабря 2023г. автобусная маршрутная сеть Республики Дагестан состоит из 718 маршрутов регулярных перевозок, в том числе 127 межрегиональных, 461 межмуниципальных и 130 муниципальных маршрутов.

Общее количество задействованного в пассажирских перевозках транспорта по муниципальным и межмуниципальным маршрутам составляет порядка 3,3 тыс. единиц автобусов малого, среднего, большого класса и троллейбусов.

По данным УГИБДД МВД по РД, общее количество зарегистрированных в республике автобусов составляет 24508 единиц, из которых 20898 автобусов находятся в эксплуатации более 10 лет.

По данным Дагестанстата объемы перевозок пассажиров автобусами в республике составляют:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2019г.** | **2020г.** | **2021г.** | **2022г.** | **9 месяцев****2023г.** |
| Перевезено пассажиров, млн. человек | 59,9 | 23,2 | 22,0 | 26,5 | 15,5 |
| Пассажирооборот, млн. пасс-км | 801,7 | 568,5 | 384,2 | 355,6 | 250,3 |

В 2023 г. Министерством организовано транспортное обслуживание общественно-политических и иных мероприятий республиканского значения Республики Дагестан. Всего за 11 месяцев 2023 года исполнено 162 заявки Администрации Главы и Правительства Республики Дагестан на сумму 53 000 000 рублей.

 В соответствии с Федеральным законом от 29.12.2017 № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» с 2019 года со дня основания ГКУ «ЦОДД» по настоящее время в сфере ***организации и безопасности дорожного движения*** КСОДД разработаны в 35 муниципальных образованиях, программа принята в 41 муниципальном образовании.

Министерством также реализованы мероприятия по обеспечению безопасности и организации дорожного движения на автомобильных дорогах регионального значения Республики Дагестан, **с общим объемом финансирования в 2020-2023 годах 1 489, 6 млн. рублей**.

В рамках реализации национального проекта «Безопасные и качественные дороги» и в целях обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Дагестан **в 2020 – 2023** годах на автодорогах регионального и межмуниципального значения установлено 101 комплексов автоматической фотовидеофиксации нарушений Правил дорожного движения (2020 г. – 15 КФВФ; 2021 г. – 39 КФВФ; 2022 г. – 29 КФВФ; 2023 г. – 18 КФВФ).

По состоянию **на 01.12.2023г.** на автомобильных дорогах Республики Дагестан размещено **363** стационарных комплекса фото­видеофиксации нарушений Правил дорожного движения, из них:

- по концессионному соглашению ООО «Социальные системы» и МЧС РД – 105 ед. (из них на федеральных дорогах – 35 ед., на муниципальных дорогах – 53 ед., на региональных и межмуниципальных дорогах – 17 ед.);

- ГКУ РД «ЦОДД»:

- на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения – 135 ед.;

- на автомобильных дорогах федерального значения – 123 ед., (восстановлено 88 ед.);

По состоянию на 01.12.2023 года системой фотовидеофиксации нарушений Правил дорожного движения Республики Дагестан вынесено более **2 млн. 297 тыс.** постановлений на сумму **1 млрд. 570 млн. 918 тыс.** руб. (исполнено **2 млн. 107 тыс.** постановлений на сумму **1 млрд. 019 млн. 559 тыс.** руб.).

Кроме того, в рамках подпрограммы «Повышение безопасности дорожного движения в 2021-2023 годах» приобретено 4 мобильных комплекса автоматической фиксации фотовидеофиксации нарушений Правил дорожного движения («АвтоУраган МС» – 2 ед., «Дозор М3» – 1 ед., «Оракул» – 1 ед.) и передвижной аппаратно-программный комплекс «Стрелка Плюс».

В целях расширения зоны контроля с использованием мобильных передвижных комплексов, в период июнь – октябрь текущего года была организована работа по выявлению нарушений Правил дорожного движения с использованием 4 ед., беспилотных летательных аппаратов (БПЛА).

Также в рамках реализации подпрограммы «Повышение безопасности дорожного движения в 2021-2023 годах», организованы сьемки и показ на телевизионных каналах (РГВК, ННТ) серии из 6 видеороликов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения.

В целях обеспечения сохранности дорожного покрытия построено 5 стационарных автоматических комплексов весогабаритного контроля (далее – АПВГК).

В рамках мероприятий по внедрению интеллектуальных транспортных систем на автомобильных дорогах республиканского и межмуниципального значения Республики Дагестан, в 2020 – 2023 годах, обеспечены внедрение системы мониторинга интенсивности транспортного потока – установлено 22 приборов учета транспортных потоков и автоматизации процесса информирования и оповещения участников дорожного движения – установлено 12 дорожных метеопоста, 10 информационных табло на 5-ти П-образных опорах и 18 «умных пешеходных переходов».

В целях повышения надежности и безопасности дорожного движения на автодорогах общего пользования Республики Дагестан, в рамках государственной программы Республики Дагестан «Развитие территориальных автомобильных дорог республиканского, межмуниципального и местного значения Республики Дагестан» обеспечено нанесение дорожной разметки общим объемом 701861,86 м2

В целях повышения эффективности работы по взысканию задолженности по административным штрафам, в рамках реализации четырехстороннего Соглашения между Правительством РД, Министерством внутренних дел по РД, Управлением Федеральной службы судебных приставов России по РД и Управлением Федеральной налоговой службы России по РД, в 2020 – 2023 годах с использованием 3-х автомобилей ГКУ РД «ЦОДД», оснащенных специальными техническими средствами организовано проведение 445 совместных рейдовых мероприятий в городских округах и муниципальных районах республики, в ходе которых фактическим исполнением окончено более 20,0 тыс. исполнительных производств, из них по штрафам ГИБДД 15,9 тыс. на сумму 17,75 млн. рублей и по налоговым платежам 4,2 тыс. производств на сумму 34,1 млн. рублей (всего принудительно взыскано более 51,0 млн. рублей).

 В сегодняшних реалиях Республика Дагестан представляет ключевой интерес для развития экспорта транспортных услуг, поскольку расположена на перекрестке международных транспортных коридоров.

Имеются все предпосылки для наращивания транзитных грузоперевозок и перевозок пассажиров, используя мощности транспортной инфраструктуры Республики Дагестан (Махачкалинский порт, аэропорт, железная дорога, динамично развивающаяся сеть автомобильных дорог и пунктов пропуска через Государственную границу РФ). Это дает большие возможности для социально-экономического роста республики. Тут мы видим больше положительного, чем проблем.

При этом создание необходимых условий для использования в полной мере транзитного потенциала республики требует решения вопросов финансирования из федерального бюджета мероприятий по проектированию, реконструкции и строительству объектов транспортной инфраструктуры. Указанные вопросы Минтрансом РД прорабатываются. Джамбулат Салавов подчеркивает значительную роль в этом главы РД Сергея Меликова. Отрадно, что есть понимание и поддержка федеральных органов власти.

Происходит перестройка цепочек поставок, большее значение приобретают южные транспортные коридоры. С этим связан ускоренный характер реализации в республике ряда проектов федерального уровня.

**С**ледует отметить положительную динамику в вопросе ремонта региональных дорог, особенно в последние годы. На конец 2021 года доля дорог, соответствующих нормативным требованиям, составила 67,4% – это относительно высокий показатель в целом по России. По прогнозным оценкам на эти цели необходимо направлять к существующим объемам еще порядка 3-5 млрд рублей ежегодно. В частности, на подведомственной сети автодорог еще остаются три районных центра, не соединенных асфальтобетонным покрытием, – это Ахвахский, Тляратинский и Цунтинский районы. Кроме того, имеется большое количество предаварийных мостов и путепроводов, которые в срочном порядке необходимо привести в нормативное техническое состояние.

Также имеется ряд проектов, требующих скорейшей реализации, направленные на развитие приграничных территорий и туристических маршрутов. Кроме того, сложность природных условий горной части республики ежегодно приводит к стихийным разрушениям и повреждениям дорог и сооружений на них, восстановление которых отвлекает значительные денежные средства на внеплановые работы.

Что касается федеральной сети дорог, то и здесь имеются свои сложности, в первую очередь это касается строительства и реконструкции участков дорог в обход городов Хасавюрта и Дербента. Также следует отметить ключевые моменты: реконструкция участка от Манасского кольца в сторону г. Дербента и строительство путепровода через железнодорожный переезд в районе поселка Тюбе. Реализация данных проектов значительно разгрузит федеральную трассу.

Если говорить о капитальном ремонте и ремонте федеральных автодорог, то здесь необходимо отметить, что работа в этом направлении ведется активно: семь объектов в настоящее время находятся в работе, еще восемь аналогичных участков проектируются для реализации в 2023-2025 годах.

В планах Минтранса РД внедрение на автодорогах регионального и межмуниципального значения системы видеоаналитики, при которой с использованием камер наблюдения производится мониторинг складывающейся ситуации на дорогах, прогнозирование наиболее проблемных точек в части обеспечения безопасного и беспрепятственного передвижения транспортных средств.

Повышенное внимание к вопросам обеспечения безопасности дорожного движения и снижения тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий имеет первоочередное значение и не теряет своей актуальности. Решение вопросов обеспечения безопасности дорожного движения требует комплексного подхода, в том числе, конечно же, с внедрением элементов ИТС.

Глава 4 СЕМЕЙНЫЕ ДИНАСТИИ

В любом деле положительный результат может быть достигнут только тогда, когда этим делом занима­ются высококвалифицированные специалисты. А ими, как известно, не рождаются. Ими становятся только те, кто, используя свои знания и опыт старшего поколения, решил навсегда связать свою жизнь с любимым делом, и особенно те, у кого любимым делом становится дело их отцов и дедов. И дорожное дело не исклю­чение из этих простых правил.

В дорожной отрасли республики немало работников разных специальностей и кадрового состава, кото­рые передавали и передают из поколения в поколение свое мастерство и трудовые традиции. Такие фамилии в народе называют династиями. Есть династии уже ушедшего из жизни старшего поколения дорожников, есть и более молодые. К таким можно отнести семьи Гайдаровых (отец долгое время работал прорабом ДСУ- 2, сын – асфальтоукладчик ДСУ-2), Магомедовых (отец – начальник лаборатории МРСУ, сын – инженер 1-й категории отдела территориальных дорог ГУ «Дагестанавтодор»), Казавовых (отец – водитель автогудро­натора Махачкалинского ДЭП, сыновья – водитель КДМ и дорожный рабочий Махачкалинского ДЭП), Та­гировых (отец – заместитель начальника ГУ «Дагестанавтодор», сын – заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства РД), Герейхановых (отец работал начальником Бабаюртовского доручастка, сын – гендиректор Бабаюртовского ДЭП), Мкртычевых (отец работал начальником Кизлярского доручастка, дочь – главный инженер Кизляр­ского ДЭП), Магомедовых (отец – гендиректор «Дагдорпроекта», сын и дочь – инженеры «Дагдорпроекта»), Рагимовых (отец – заместитель начальника ГУ «Дагестанавтодор», сын – начальник планового отдела ГУ «Дагестанавтодор») и многих других.

50 лет отдал дорогам Магомед Кафарович Джафаров. Дело его жизни продолжал Насирулла Магомедович Джафаров – дорожник, что называется, от Бога. После окон­чания Махачкалинского автодорожного техникума работал в про­ектной группе, потом мастером асфальтобетонного завода ДСУ-2. В армии Насирулла Джафаров был мастером строительной части. Когда вернулся, стал старшим инженером отдела эксплуатации республиканского Дагдорупра.

Те, кому довелось трудиться рядом с Насируллой Джафаровым, в один голос отмечают его талант организатора и высокий професси­онализм. Он и теоретик, в совершенстве владеющий всеми секретами дорожного дела, и классный практик. Насирулла отлично управляет­ся, когда надо, с теодолитом и нивелиром.

И, все же, не только в этом отличительная особенность потом­ственного дорожника, а в интересе, с которым он работает, который множится год от года вот уже 40 лет.

С 2001 года работал Насирулла Магомедович первым заместителем начальника ГУ «Дагестанавтодор». Он заслуженный строитель России и Дагестана, почет­ный дорожник России, награжден Почетной грамотой Госсовета РД и Народного Собрания РД.

Заместитель министра транспорта и дорожного хозяйства РД Магомед Магомедович Тагиров – потомственный дорожник в третьем поколении. Его отец – Магомед Кудиевич Тагиров был легендарным человеком. О нем говорили, что он знает наизусть каждый изгиб пути на вверенном ему участке пути, каждый родник, все сооружения, все слабые места Он обладал феноменальной зрительной памятью. Корни тухума Тагировых в Гидатле. В свое время для вольных людей, населявших эти места, единственная подъездная дорога в окруженную неприступной горной грядой Гидатлинскую долину имела статус объекта оборонного значения.

Отец Магомеда, Куди начинал с ремонтера, потом работал прорабом Буйнакского ДУ, дорожным мастером Сулакского ДРСУ. Родня по материнской линии – семья Чеэровых – старейшая династия дорожников Дагестана. Хадис Чеэров – брат матери, в 50 – е годы возглавлял Министерство транспорта и шоссейных дорог при Совнаркоме ДАССР, а его старший брат Гаджи был зачинателем дорожного дела в республике в 30 годы.

После окончания Махачкалинского автодорожного техникума в 1953 году Магомеда Тагирова направили в Хунзахский район дорожным техником. А после службы в армии он попал в Гуниб старшим инженером дорожно – эксплуатационного участка №316. Когда создали в Кахибском районе ДАССР Гидатлинский дорожно – эксплуатационный участок №420, руководство дорожного управления при СМ ДАССР приняло решение поставить во главе его выходца из этого округа, к тому времени зарекомендовавшего себя отличным специалистом Магомеда Кудиевича Тагирова. А было ему в ту пору всего 25 лет. Вскоре его участок становится в один ряд с передовыми.

В 1964 году Магомеда Тагирова направили на продолжение обучения в Московский автодорожный институт и зачислили в кадровый резерв правительства. В МАДИ его называли Ломоносов из Дагестана. С 3 курса его затребовало руководство республики и учебу он продолжал уже заочно, будучи главным инженером – заместителем начальника Дорожного управления при Совмине ДАССР. При его непосредственном участии была разработана концепция развития автодорог ДАССР, сыгравшая большую роль в ликвидации бездорожья.

В 1971 году М. К. Тагирова назначают на должность начальника строительного треста «Дагдорстрой». А с его приходом на должность начальника Дагестанского производственного Управления строительства и реконструкции дорог в 1986 году связывают начало модернизации производственных баз, строительство укоренными темпами жилья для дорожников. Много еще сделал бы Магомед Кудиевич, если внезапная смерть не перечеркнула бы его планы. Но дело, которому он отдал всю жизнь – в надежных руках.

**Дорога – их судьба**

В семье Амирхановых было 13 детей. Все трудились сызмальства. Магомед – самый младший- не отставал от других. Жили в достатке, но тесновато. Отцу, который постоянно находился с отарами на высокогорье, было недосуг строиться.

Так совпало, что, когда он в очередной раз уехал, со­седи вернули долги, сам Магомед кое-что заработал. И решил парень – да что там, подросток совсем – построю дом! Набросал чертеж, пригласил мастеров, таскал с ними камни, месил раствор, тесал бревна. Словом, к сле­дующему приезду главы семьи дом был готов, вплоть до крючков на дверях.

– А младший–то мой уже мужчина, – только и ска­зал отец.

Верно говорят, что характер – это судьба. Кремние­вый характер Магомеда торил ему дорогу к жизненному успеху, признанию людей, заслуженной славе. Он никог­да не склонял головы перед испытаниями. А их на веку Магомеда Амирханова было с лихвой. В гражданскую он воевал в партизанском отряде самого Махача Дахадаева. Потом возглавил колхоз, враги стреляли в него ночью через окно, ранили.

Магомед был самоучка: всего образования – ме­дресе. Но это не мешало ему побеждать во всем, за что бы он ни брался. В должности заведующего отде­лом Акушинского райисполкома Магомеда Амирханова утвердили в 1936 г. После этого он 40 лет строил мосты и дороги Дагестана, за что был награжден высшей на­градной того времени – орденом Ленина.

Судьба одарила его редкой работоспособностью и крепким здоровьем. Он немногим не дожил до 90 лет, успел и на успехи детей порадоваться.

Имя Магомеда Амирханова носит средняя школа в с. Акуша. Его мосты, как говорят специалисты, простоят века. И дети Магомеда выросли достойными. Его дело продолжил сын Абдулхалик. И, словно повторяя судьбу своего отца, повторял, что дорога для него – это жизнь, а жизнь – дорога.

Он заслуженный строитель Дагестана, почетный дорожник России, награжден Почетной грамотой Госсовета РД. В 2002 г. Абдулхалик Ма­гомедович был признан лучшим организатором производства, а в 2006 г. – почетным топ-менеджером России.

**ГАСАН ВЕЛИКИЙ И ГАДЖИ ДОРОЖНЫЙ**

В Шамильском районе эти имена знакомы каждому. Гасан Великий, по – аварски Кудияв Гасан, оставил глубокий след в истории своего края. Его назвали так земляки вовсе не из-за физических данных, хотя он был могу телом. Назвали так, потому что прославился великим делами.

Под его руководством колхоз им. М. Дахадаева в Тидибе трижды удостаивался медалей ВДНХ. А председателя избрали членом ЦИК ДАССР, депутатом Верховного Совета республики.

Дорожным отделом Кахибского райисполкома Гасан Ахмедов стал руководить уже после войны, будучи в зрелом возрасте, но успел многое. Практически вся дорожная сеть Гидатлинской долины была им построена. Ко всем населенным пунктам провел он аробные дороги. Его мостам не была страшна стихия.

Дело его продолжил сын, Гаджи Гасанов, прозванный земляками Гаджи Дорожный. Он младший из детей, часто ездил с отцом на дороги. Довелось Гаджи видеть торжества по поводу сдачи в эксплуатацию Гидатлинского и Келебского мостов через Аварское Койсу. Наверное, именно в тот день в сердце мальчика родилась мечта – стать дорожником.

В 1971 году юноша успешно окончил Махачкалинский автодорожный техникум. Потом заочно – строительный факультет Дагестанского политехнического института. Его карьера сразу пошла в гору, вскоре Гаджи выдвинули главным инженером дорожно – строительного управления №1. Через некоторое время он возглавил ДСУ №4. С его именем связано строительство автодорог Гуниб – Ташкапур, Цудахар – Вицхи, Гергебиль – Араканский мост, Георгиевский мост – Гуниб.

В 1986 году Гаджи Гасанов пошел работать начальником Шамильского районного дорожного управления. В родном районе сделал то, что не успел отец: построили 22 новых моста. Один из них, что в Гидатлинской долине, носит имя Гасана Великого.

Выбрали стезю отца и деда сын Гаджи, Амин. Не прерывается нить служения людям.

Глава 5 Сквозь века – паровозный гудок

Днем рождения российской железнодорожной отрасли считается начало испытаний первого русского паровоза в августе 1834 года. Он был построен механиками и изобретателями Ефимом Алексеевичем Черепановым и его сыном Мироном Ефимовичем для транспортировки руды на Выйском заводе в Нижнем Тагиле. Паровая машина, названная "сухопутным пароходом", могла перевозить более 200 пудов тяжестей (около 3,2 т) со скоростью 12-15 верст в час (13-17 км/ч).

Первая в России общедоступная пассажирская железная дорога, Царскосельская, была открыта в 1837 году и соединяла Санкт-Петербург с Царским Селом, паровозы для нее были заказаны в Англии. В 1840 году было открыто движение по второй железной дороге на территории Российской империи: на деньги польских банкиров была построена линия от Варшавы до Скерневице. В 1848 году она соединилась с Краковско-Верхнесилезской железной дорогой (Австрия) и стала именоваться Варшаво-Венской железной дорогой (общая длина с австрийским участком – 799 км).

1 февраля 1842 года императором Николаем I был подписан указ о сооружении железной дороги Санкт-Петербург – Москва протяженностью 650 км. 13 ноября 1851 года состоялось ее официальное открытие. Ровно в 11 ч 15 мин. из Петербурга в Москву отправился первый пассажирский поезд, который пробыл в пути 21 ч 45 мин. Первое время между Петербургом и Москвой курсировали два пассажирских и четыре товарных поезда. При строительстве линии была выбрана ширина колеи в 1 тыс. 524 мм (5 футов) – впоследствии ставшая стандартом на железных дорогах России (с 1980-х годов железные дороги в СССР были переведены на совместимую колею 1 тыс. 520 мм).

1865 по 2004 год железными дорогами в стране ведало Министерство (в 1917-1946 годах – Наркомат) путей сообщения (МПС, НКПС).

А вот как шло развитие рельсового транспорта на Западе. В 1803 году Ричард Тревитик переделал свой паровой автомобиль в паровоз. Этот паровоз, как показали испытания, мог везти состав с грузом до 10 тонн по горизонтальному пути со скоростью 8 км/ч. При испытаниях не обошлось без приключений. Проехав шесть километров из предусмотренных двадцати, паровоз остановился, чем вызвал многочисленные насмешки зрителей. А когда он снова двинулся, то, проходя под аркой моста, зацепился за нее трубой. Паровозная труба была сложена из кирпича и, естественно, рассыпалась. Тем не менее, паровоз проехал свои 20 км. Этот паровоз некоторое время работал на чугунной дороге одного из рудников. Но рельсы быстро изнашивались. В результате «виноватым» оказался паровоз, и от него отказались. Сам же изобретатель, устроив аттракцион, катал желающих на паровозе новой конструкции, названным им «Лови меня, кто может». Казалось, что железная дорога отвергла паровоз, тем более что тогда бытовало мнение, будто паровоз с гладкими колесами не сможет двигаться, будет пробуксовывать на гладких рельсах. Пытались даже сконструировать зубчатые рельсы и паровозные колеса с зубчатыми ободами. Эти попытки прекратились, когда в 1813 г. инспектора угольных копей Блеккет и Гарлей, проведя испытания, доказали, что при увеличении массы паровоза сила его сцепления с рельсом также увеличивается и достаточна для движения даже на подъеме. Гарлей, к тому же, построил несколько паровозов, один из которых проработал на английских железных дорогах 50 лет. Однако Гарлей и Тревитик не вошли в историю как основоположники паровозостроения. Им стал Джордж Стефенсон. Работая коногоном на одной из английских шахт, он изучил паровую машину, стал машинистом. Будучи человеком одаренным, он в 1814 году создал первый паровоз собственной конструкции. Именно Стефенсон построил первую в мире железную дорогу с паровой тягой. В 1823 году, работая инженером строительства железной дороги с конной тягой Стоктон – Дарлингтон, он предложил использовать на этой линии не лошадей, а паровозы. Предложение получило поддержку, был получен заказ на постройку трех паровозов. При финансовой поддержке друзей Стефенсон создал в Ньюкасле первый паровозостроительный завод. Его паровозы были совершеннее машин Тревитика, Гарлея. В железнодорожный путь также были внесены новшества. Были изменены соединения рельсов, что смягчило толчки при движении, в конструкции паровоза появились подвесные рессоры. Первый паровоз, построенный на заводе в Ньюкасле, поступил на линию Стоктон – Дарлингтон, после чего 27 сентября 1825 года состоялось ее открытие. В этот день паровоз Стефенсона успешно преодолел расстояние в 21 км со средней скоростью 18 км/ч, достигая на уклоне 21 км/ч. Поезд состоял из 34 вагонов, в том числе 28 пассажирских с 400 пассажирами. Это была важная, но не окончательная победа железнодорожного транспорта. Нужны были серьезные аргументы в пользу этого вида транспорта. Между тем перед пуском в эксплуатацию дороги Ливерпуль – Манчестер не было единого мнения относительно способов движения. Обсуждались три варианта: первый – конная тяга; второй – размещение вдоль трассы стационарных паровых машин, которые должны были перетаскивать составы с помощью канатов; третий вариант – паровая тяга. Несмотря на то, что за первые два варианта высказывались состоятельные люди и многие специалисты, победу одержал Стефенсон, отстаивавший последний вариант. Вскоре его паровоз одержал победу в конкурсе паровозов, за что он получил премию и заказ на постройку восьми паровозов для дороги Ливерпуль – Манчестер. 17 сентября 1830 года эти паровозы провели по линии Ливерпуль – Манчестер протяженностью в 50 км восемь праздничных поездов с 600 пассажирами. Первый из них вел Д. Стефенсон. Во время этого движения произошел первый несчастный случай на железной дороге. Потерпевшим оказался член парламента. Стефенсон сделал все, чтобы пострадавшего доставить в больницу Ливерпуля. При этом была достигнута невиданная по тем временам скорость – 58 км/ч. Так была одержана победа, с которой началось триумфальное шествие железнодорожного транспорта по всему миру. Тогда же, в 1830 году, строится первая железная дорога в США между Чарльстоном и Огеста (64 км). Первые паровозы сюда были доставлены из Англии, но уже в 1831 г. в США был основан паровозостроительный завод. Во Франции первая железнодорожная линия между Сен-Этьеном и Лионом протяженностью 58 км была введена в эксплуатацию в 1828 году и работала на конной тяге до 1832 года, когда у Стефенсона были закуплены два паровоза. В 1835 году появилась семикилометровая дорога в Германии (Фюрт – Нюрнберг), в том же году – в Бельгии (Брюссель – Мехельн, 21 км).

 В истории развития и становления города Махачкалы железнодорожная магистраль (наряду с портом) сыграла важную роль, поскольку способствовала превращению Петровска (ныне Махачкала) из провинциального городка в культурный и промышленный центр республики. Примечательно, что в Петровске строительство порта и железной дороги шло практически одновременно. Сооружение Петровской гавани по проекту военного инженера Фалькенгагена началось в 1861 году. Для возведения насыпей необходимо было транспортировать из карьера Петровской горки к морю огромные каменные глыбы до 15 тонн весом, осуществлять их погрузку и разгрузку. В этих целях из карьера на Анджи-Арке до гавани была проложена узкоколейная железная дорога протяженностью в 4 км.

 В том же году в газете «Кавказ» сообщалось о строительстве этой первой железнодорожной ветки, вызвавшей восхищение современников того периода: «Итак, вот у нас в Дагестане железная дорога – первая железная дорога на Кавказе». Но это было эпизодическое явление, не имевшее продолжения, и свою историю дагестанская железная дорога ведет с более позднего времени.

Необходимость соединения Центральной части империи с Кавказом, представлявшим собой обширную территорию с колоссальным хозяйственным потенциалом, стала очевидна после окончания Кавказской войны. В придворных кругах царской России постоянно муссировались разговоры о строительстве железной дороги, способной «обеспечить положение русской власти в восточной части Кавказа». Однако дело осложнялось тем, что чиновники разошлись во мнении, по какой именно территории будет проходить этот стратегически важный путь.

Сторонники Перевальной линии (председатель Государственного Совета, великий князь Михаил Николаевич и военный министр Ванновский) предлагали фантастический проект «пробуравливания Кавказского хребта», то есть прокладку железной дороги из Владикавказа в Тифлис по туннелю. Их противники (наместник Кавказа Воронцов-Дашков, член-корреспондент Русского технического Общества Ю.П. Проценко, академик Г.В. Абих) убеждали правительство в целесообразности Прикаспийской линии, проходящей через Петровск и Баку. И лишь благодаря личной поддержке императора Александра III было принято решение о строительстве Петровской ветви.

 Концессию на сооружение дороги южного направления получил малоизвестный среди железнодорожных предпринимателей коллежский асессор барон Рудольф Васильевич Штейнгель, взявший на себя обязательство в трехмесячный срок создать акционерное общество Ростово-Владикавказской железной дороги, за три года построить линию от Ростова до Владикавказа с последующей ее эксплуатацией в течение 81 года. Уже в апреле 1885 года император утвердил решение кабинета министров о продолжении линии от Владикавказа до Петровска протяженностью в 250 верст. Общество Штейнгеля определило необходимую сумму для постройки железной дороги в 12,7 млн рублей. После многочисленных обсуждений в разных инстанциях 24 мая 1891 года последовало высочайшее соизволение на строительство Петровской линии – от станции Беслан, через Грозный до Петровска. Главным инженером стройки был назначен Михаил Станиславович Кербедз, руководивший строительством Петровской, Дербентской и Бакинской ветви.

Интересную зарисовку о сооружении этого участка дороги оставил писатель Максим Горький, служивший в те годы ночным сторожем на стройке, неподалеку от станции Беслан: «В горном ущелье, над маленькой речкой – притоком Сунжи – выстроили рабочий барак, – низенький и длинный, он напоминает крышку большого гроба. …Устье ущелья выходит в долину Сунжи, там строят железную дорогу на Каспий, в Петровск; оттуда врывается в горы глухой гул, точно выстрелы из пушек, лязг железа о камень, свист рабочего паровоза, сердитые крики людей…».

 Строительство железнодорожного полотна – это прежде всего колоссальный труд, усугублявшийся еще и примитивной техникой тех лет. В то далекое время на таких работах, кроме телеги, запряженной лошадьми, ручной тачки, лопаты и заступа, никакие другие механизмы не применялись. При этом приходилось прорезать холмы, срезать бугры и курганы, засыпать овраги и балки, строить мосты, выравнивать земляное полотно под укладку рельсового пути. Строительство велось тогда вручную, рабочий день длился от восхода до захода солнца. Тяжелые земляные работы по устройству выемок и насыпей выполнялись рабочими-тачечниками, и лишь отчасти конными возчиками. Вблизи строительства стояло несколько неблагоустроенных деревянных бараков, в которых жили рабочие. Полная антисанитария способствовала частым заболеваниям, особенно малярией в летнее время. Небольшая часть рабочих и служащих получала так называемые казенные квартиры, принадлежавшие предпринимателям – хозяевам дороги.
 Несмотря на это, благодаря упорному труду тысяч рабочих, железные рельсовые пути приближались к Петровску. Здесь опять возникли некоторые разногласия по поводу территории прокладки железнодорожного полотна, но уже местного характера. Дело в том, что первоначально намечалось проложить железную дорогу западнее города, у самого подножия Тарки-Тау. Однако этому воспротивились рыбопромышленники и купцы, не желавшие нести дополнительные расходы по перевалке грузов от порта через весь город до Тарков. Вопрос о трассе железной дороги был пересмотрен и путь на Дербент и Баку пошел через порт и далее вдоль берега моря по песчаной косе. Ее эксплуатация потребовала создания соответствующих депо и мастерских. Мастерские решили строить в 3-4 км северо-западнее города. Так возник поселок Петровск-Кавказский, ныне известный как Махачкала-1.

 Добыча стройматериалов для прокладки пути производилась из карьеров близ Темиргое, а незначительная часть добывалась из песчаных барханов рядом с Петровском. Из-за раздувания ветрами морского песка, состоящего из ракушек, возникла необходимость покрыть пути сверху балластом из Темиргоевского карьера. Наконец, 17 мая 1894 года было официально открыто движение на участке железной дороги от реки Сулак до Петровска. В 1896 году на станции Порт-Петровск было открыто 2-этажное каменное здание железнодорожного вокзала, прослужившее махачкалинцам и гостям столицы до начала 1970-х годов. Информацию о ходе строительства здания вокзала, об архитекторе найти не удалось, однако о дате постройки свидетельствуют цифры, выбитые на фронтоне здания, которые просматриваются на старых фотографиях.

 Вскоре приступили к сооружению Дербентской и Бакинской ветви. По окончании изыскательных работ (осень 1896 года) начались работы по отчуждению земель и передаче их в распоряжение общества Владикавказской железной дороги. В этом же году от высшего военного командования было получено разрешение на производство двух проломов в нижней части Дербентских крепостных стен, недалеко от морского побережья. Строительство ветви производилось постепенно, по вновь уложенной линии открывалось временное движение для развоза строительных материалов. Земляные работы выполнялись вручную, по цене 2 рубля 50 копеек за одну кубическую сажень на станции Дербент и 2 рубля 25 копеек – на остальном протяжении линии.

 25 октября 1898 года в 1 час 20 минут по полудню неслыханный по своей мощности рев гудка паровоза первого пассажирского поезда, преодолевшего 130 км вновь построенного пути, возвестил весь Южный Дагестан о начале новой эры научно-технического прогресса. Посмотреть на чудо уходящего века, которое на годеканах горных аулов окрестили «железным одноглазым аждаха», к вокзалу в Дербенте стекались толпы восторженных горожан. Поезд, украшенный флагами и транспарантами, встречал военный духовой оркестр.

Дальнейшая прокладка пути в направлении Баку продолжалась еще два года и производилась с двух концов: от станции Баладжары и от станции Дербент. Работа осложнялась крайне неблагоприятными погодными условиями: необычайно дождливая осень 1897 года, чередовавшаяся с крайне суровой зимой 1898 года. Кроме того, приезжие строители тяжело переносили летнюю жару, усугублявшуюся полчищами комаров – разносчиков смертельно опасной малярии. Сказывалось на ходе работ и отсутствие местных перевозочных средств, из-за чего издалека приходилось привозить конные и верблюжьи подводы, а все необходимые для строительства материалы в Баку и Дербент доставлялись морским путем.

 Однако, несмотря на все трудности, 1 января 1900 года пассажирское и товарное движение поездов на этом участке пути было признано правильным. Об окончании строительства было доложено его императорскому величеству, после чего главноначальствующий гражданской частью на Кавказе удостоился получить от него следующую телеграмму: «Генерал-адъютанту князю Голицыну. Счастлив, что Закавказье соединено теперь с остальной Россией сплошным рельсовым путем. Очень доволен быстрым исполнением работ. Николай».

 В 1915 году была проведена железнодорожная линия, соединившая Порт-Петровск с Темир-Хан-Шурой, тогдашней столицей Дагестана. Большую роль в строительстве этого участка пути сыграл темирханшуринец Даидбек Даидбеков, вложивший в это дело все свои силы, энергию и собственные средства. Он имел высшее техническое образование и одной из основных целей своей жизни считал строительство железной дороги в Дагестане. Благодаря ему, на карте горного края появилась железнодорожная ветка, соединившая два главных дагестанских города: Темир-Хан-Шуру и Порт-Петровск, что дало возможность общаться друг с другом жителям не только этих городов, но и расположенных между ними селений и горных аулов.

Всего в пределах Дагестанской области было сооружено 10 станций: Чир-Юрт, Темиргое, Петровск-Кавказский, Порт-Петровск, Манас, Бойнак, Каякент, Мамед-Кала, Дербент, Белиджи, 14 разъездов, несколько десятков мостов, возведено 53 здания. Железнодорожная магистраль, протянувшаяся вдоль всей Прикаспийской низменности, оказала огромное влияние на социально-экономическое развитие Дагестана и вовлечение его в общероссийский торговый оборот.

С проведением железной дороги в Дагестане связано строительство крупных промышленных предприятий, развитие сети шоссейных дорог, связавших внутренние округа Дагестана между собой и с другими регионами России. Вот что говорилось в документе тех лет: «До этого совершенно пустынного характера равнина, на которой можно было встретить лишь одних пастухов со стадами овец и табунами крупного рогатого окота, стала постепенно оживать. Фабрично-заводская промышленность Дагестана получила начало своего развития в этой низменной части Дагестана, сосредотачиваясь по преимуществу в городах Порт-Петровске, Дербенте, Темир-Хан-Шуре, Хасавюрте, Кизляре».

 Кроме того, некоторые отрасли народного хозяйства Дагестана, выражаясь словами современника, «были вспрыснуты живой водой». В прилегающих к железнодорожным линиям районах получили развитие посевы зерновых культур, овощей, сенокошение, виноградарство и виноделие. В аграрном производстве все чаще стали использоваться усовершенствованные сельскохозяйственные машины, орудия и инвентарь. Значительный толчок в своем развитии получила рыбная промышленность. Всего лишь за семь лет (с 1893 по 1900 годы) добыча сельди в петровских и дербентских водах увеличилась в 26 раз. В 1904 году весь юг России снабжался петровской и дербентской сельдью. Рыбные товары Дагестанской области нашли спрос в юго-западных губерниях, на рынках Центральной России, в столичных городах и даже за границей. Икра и балыки красной рыбы отправлялись в Вену и Берлин.

Со строительством железной дороги сильно возросло и значение Петровска как транспортного узла, доказательством чему служит заметный рост грузооборота торгового порта: к 1903 году полный грузооборот Петровского порта увеличился почти в 48 раз по сравнению с 1861 годом. Все это дало толчок к притоку сюда русского и иностранного капитала, охотившегося за дешевым сырьем и дешевой рабочей силой. Такие дагестанские города, как Петровск, Дербент и Темир-Хан-Шура, превратились в промышленные центры области, в которых были сосредоточены тысячи рабочих.

Железнодорожники были самым крупным отрядом постоянных рабочих в Дагестанской области, причем наиболее образованным и социально активным отрядом. В 1903 году рабочих и служащих дагестанского отрезка Владикавказской железной дороги вместе с членами их семей было 13 тыс. 667 человек, а в 1917-м – около 16 тысяч. Одних только мастеровых и чернорабочих мастерских при депо Петровск и Дербент насчитывалось в 1905 году 420 человек. Именно поэтому железнодорожники как наиболее многочисленный и организованный отряд рабочих стали в авангарде борьбы за улучшение своего экономического и социального положения. Они проводили забастовки, митинги и демонстрации, активно выступали против царских властей. Под влиянием выступлений рабочих поднимались крестьянство, демократически настроенная интеллигенция, революционная часть солдат. По железной дороге из промышленных и административных центров страны доставлялись в Дагестан революционная литература, политические агитаторы и организаторы, деньги и оружие для революционных целей. В октябре 1905 года железнодорожники и другие рабочие и служащие Дагестана приняли участие во Всероссийской политической стачке. В городах состоялись демонстрации и митинги. Наибольшего подъема выступления рабочих достигли в декабре. Политическая стачка рабочих Москвы, переросшая в декабрьское вооруженное восстание, на Северном Кавказе была поддержана, прежде всего, железнодорожниками. Дербентские и Петровские железнодорожники прекратили перевозки грузов и пассажиров. Забастовочные комитеты, состоявшие из представителей рабочих и служащих железной дороги, телеграфа, дербентских заводов, превратились по сути дела в советы депутатов, взявшие в свои руки власть в полосе отчуждения железной дороги, материальным обеспечением железнодорожников. Декабрьская политическая забастовка железнодорожников Дагестана 1905 года прекратилась лишь после указания центрального бюро в Ростове-на-Дону. Эта забастовка была высшей точкой рабочего движения в области в годы первой российской революции.
Весть о Февральской буржуазно-демократической революции в Дагестане получили по железнодорожному телеграфу – самому надежному средству связи в то время. В городах области возникли Советы рабочих и военных депутатов, ведущую роль в которых стали играть опять же представители рабочих и служащих железной дороги. Они действовали наряду с органами Временного правительства на местах и активно проводили в жизнь решения Петроградского совета рабочих и солдатских депутатов.

Важную роль сыграли железнодорожники и в годы Октябрьской революции и во время гражданской войны. Здесь, без сомнения, нужно вспомнить о подвиге машиниста Магомеда Хутинаева, спасшего город Петровск в марте 1920 года. Отступавшие из города деникинцы перед погрузкой на корабли подожгли порт и складские помещения. Пламя подступило к железнодорожной станции, где стояли эшелоны с разными грузами, среди которых были 22 вагона динамита и пироксилина. Благодаря самоотверженности машиниста М. Хутинаева и его товарищей, сумевших сквозь пламя подогнать паровоз к вагонам и, сцепив их, двинуть состав в сторону Манаса (до перегона Тарки-Уйташ), город Петровск и его жители были спасены от страшной катастрофы.

После окончания гражданской войны все усилия трудящихся страны были направлены на восстановление разрушенного народного хозяйства. В тяжелом состоянии находилась железная дорога. Многие участки пути были фактически выведены из строя, нуждался в ремонте и обновлении подвижной состав, резко сократилась пропускная способность дороги. Прямой ущерб дороге только в районе Петровска выразился в сумме свыше 1,8 млн. рублей. Восстановление бесперебойного железнодорожного сообщения диктовались как потребностями Дагестана, так и нуждами всей страны. Через Дагестан по железной дороге в центральные районы шли необходимые стране продукты питания: хлеб, зерно, рыба. Важное значение имела переброска икры с рыбных промыслов, дававшая стране валюту, золото. В постройке подъездных железнодорожных веток к рыбным промыслам, восстановлении железной дороги на территории Дагестана огромную помощь оказали части Красной Армии. Осенью 1921 года соединения и части Кавказской трудовой армии численностью 23 020 человек работали на Северном Кавказе от Ростова до Дербента. А находившийся в Петровске трудовой полк вел работы на железной дороге, нефтяных промыслах. Учитывая важность петровского железнодорожного узла для снабжения нефтяных районов страны хлебом и продовольствием, В. И. Ленин предложил возложить всю ответственность за снабжение продовольствием нефтяных районов Кавказа на Совкавтрударм. В этот же период В. И. Ленин предлагает внести на обсуждение Совнаркома вопрос о постройке железнодорожной ветки Кизляр — Старотеречная. В июне 1921 года В. И. Ленин дает телеграммой указание: «Ввиду катастрофического положения Республики с продовольствием, в частности в снабжении мясом и рыбой, вследствие чего развивается цинготное заболевание на почве недостаточного питания, необходимо принять самые неотложные и срочные меры в снабжении армии и населения продуктами питания. Особой армии совместно с ОКП немедленно обследовать возможность срочного проведения в районе Петровска узкоколейки военного типа, рельсоподвижной канатной ветки и при возможности всеми реальными средствами особой армии и ОКП приступить немедленно к постройке необходимых подъездных путей, исчисляемых на месте протяжением до ста сорока верст.

За выполнение этих сложнейших задач народного хозяйства наряду е местным населением активно взялись части Кавказской трудовой армии. В мае 1920 года на восстановлении участка от Гудермеса до Изберга работало 486 красноармейцев. В августе 1920 года на участке дороги от Минвод до Петровска с ветками на Кисловодск, Беслан, Нальчик, Гудермес, Грозный, Темир-Хан-Шуру работало 42 446 красноармейцев. Ими выполнялись следующие работы: смена и развозка шпал, нагрузка балласта к перевозке, исправление толчков и перекосов, ремонт подвижного состава.

В октябре 1922 года был организован линейный комитет профсоюза железнодорожников Махачкалы с задачей улучшения положения рабочих и служащих дороги. Вот как описывает рабкор газеты «Красный Дагестан» положение на станции Петровск-Кавказский: «в железнодорожных казармах живет 70 ремонтных рабочих-мусульман -- тавлинцев — бывших партизан, участников гражданской войны. Половина спит на полу, нет нар. Несмотря на производственные и социальные трудности, железнодорожники самоотверженно трудились, чтобы оживить деятельность транспорта, увеличить грузопоток через дагестанский участок дороги.

Из квалифицированных трудармейцев была организована ремонтная бригада, в которую входило 28 слесарей и кузнецов.

На постройке веток от станции Огни и Белиджи к промыслам приняли участие 1900 трудармейцев. В феврале 1922 года частями Трудармии была закончена Огнинская железнодорожная ветка протяженностью в 24 версты и Белиджинская ветка. Этими же частями было запланировано строительство Каякентской ветки длиною 14 верст, Петровск-Туралинской ветки длиною 23 версты и Петровск-Сулакской узкоколейки длиною 40 верст. Помощь частей Кавтрудармии заключалась также в восстановлении мостов, разгрузке железнодорожных узлов, рытье водоотводных канав, расчистке железнодорожных путей во время стихийных бедствий -- разливов рек, снежных заносов, ливневых дождей. Помощь Кавтрудармии выражалась также в создании курсов для обучения и повышения квалификации рабочих для железной дороги.

 26 июня 1924 года открылся 1-й участковый съезд союза железнодорожников Петровска. На съезде присутствовало 36 делегатов с правом решающего голоса, представлявших 2800 членов союза. Делегаты поднимали вопросы о снабжении спецодеждой рабочих, об оплате труда железнодорожников, увеличении нормы для маневровых паровозов, о занятости. Был выбран участковый комитет из 13 членов и 4 кандидатов — рабочих от станка, представителей от молодежи и женщин. В целях вовлечения горцев в профработу в состав комитета были введены два представителя от коренного населения Дагестана: Имрам Исмаил (молотобоец) и Абдул Гусейн (старший рабочий службы пути Дербентского участка.

Серьезной для работы транспорта оставалась проблема подготовки квалифицированных рабочих кадров, особенно из числа коренного населения Дагестана. 1 августа 1922 года в Дагестане начала функционировать школа артельных старост, в которую принимались ремонтные рабочие из коренного населения. При школе имелись интернат и общежитие. Позднее она была реорганизована в образцовую железнодорожную школу. Существовали также профессионально-технические курсы во Владикавказе, готовившие работников из числа горцев. В 1923 году в Дербенте была организована школа бригадиров пути. Основную часть учащихся составляли представители местных национальностей. За время своего существования школа выпустила более 200 бригадиров-путейцев.

С 1923 года были начаты работы по полному восстановлению Махачкалинского участка пути, и к 1927 году закончена коренная реконструкция верхнего строения пути. В 1925 году начато строительство вторых путей на участке Гудермес — Махачкала — Порт. С целью повышения безопасности движения в связи с увеличивающимся ростом грузооборота и задачами увеличения пропускной способности на всех участках были введены в действие устройства жезловой системы советского изобретателя Трегера. Были проведены дополнительные телефонные линии, расширена сеть телефонных станций. Эти мероприятия обеспечили безопасность движения и улучшили оперативное руководство полевыми станциями. В 1926 году на участке Темир-Хан-Шура — Махачкала была произведена смена 53 тыс. негодных шпал3. К 1926 году движение поездов осуществлялось по следующим маршрутам: Порт Петровск — Баку — Тифлис и Порт Петровск — Минводы, Ростов, Москва — Ленинград. Самоотверженный труд железнодорожников Дагестана, помощь воинов Кавказской трудовой армии позволили наладить бесперебойное, регулярное движение поездов, что имело огромное значение для развития экономики, индустриального освоения Дагестана. Кроме того, выполнялись важные государственные задачи. Уже к 1929 году по железной дороге отправлялось из Дагестана 498 тыс. тонн грузов и прибывало 1083 тыс. тонн хлопка из Туркестана в Москву.

Опыт строительства железной дороги до революции в специфических условиях приморского Дагестана (многочисленные водно-речные преграды, болота, малярийные очаги ) широко использовался в 20-е годы при возведении подъездных путей к рыбным промыслам, реконструировавшейся второй колеи железнодорожного отрезка Хасавюрт – Гудермес, при возведении в условиях Великой Отечественной войны железной дороги Кизляр – Астрахань, при возведении подъездных путей к реконструировавшемуся и расширявшемуся Махачкалинскому торговому порту, роль которого возросла в 30-е годы особенно в связи с выходом из строя Дербентской пристани (из-за обмеления моря).

С началом Великой Отечественной войны для выполнения поставленных задач необходимо было перестроить всю работу железнодорожного транспорта на военный лад. Одним из важнейших мероприятий перестройки явился перевод движения поездов на железных дорогах страны, в том числе и в Дагестане, на особый воинский график, введенный НКПС с 18 часов 24 июня 1941 года. График предусматривал «быстрейшее продвижение в первую очередь воинских эшелонов и особенно грузов, связанных с мобилизационными перевозками». Как вспоминал И.В. Тюленев, «…вся железнодорожная линия от Баку до Ростова была забита эшелонами с заводским оборудованием. Дорога, работая с предельным напряжением, не в состоянии была пропустить все составы, и они стояли на запасных путях, дожидаясь своей очереди… Теплушки теснились почти впритык одна к другой от Нальчика до Беслана, от Гудермеса до Махачкалы, от Дербента до Баку…». Железнодорожники работали на пределе человеческих возможностей, сутками, не выходя их вагонных депо, перегоняя составы под вражескими обстрелами, в свободное время помогая в эвакогоспиталях, на строительных работах.

С завершением Великой Отечественной войны весь многонациональный советский народ приступил к ликвидации ее разрушительных последствий. Верховный Совет СССР в марте 1946 года принял «Закон о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946-1950 гг.», в котором особо подчеркивалось, что необходимо «обеспечить первоочередное восстановление и развитие тяжелой промышленности и железнодорожного транспорта, без которых невозможно быстрое и успешное восстановление и развитие всего народного хозяйства СССР». Для выполнения поставленных пятилетним планом хозяйственных и социальных задач в нашей республике предусматривалось в первую очередь поднятие и развитие отраслей тяжелой индустрии и железнодорожного транспорта, от которых зависело быстрое и успешное развитие экономики. В связи с этим намечалась прокладка вторых путей на дагестанском участке железнодорожной линии Ростов – Баку. На реконструкцию махачкалинского отделения железной дороги было ассигновано 39 млн рублей, основную массу которых вложили в мероприятия по увеличению пропускной способности отделения.

В короткие сроки, благодаря самоотверженной работе железнодорожников, поддержке со стороны многих сельских районов, строительство второй линии на участке Махачкала –Дербент было успешно завершено. На участке были построены новые парки для поездов четного направления на станциях Махачкала-Сортировочная и Дербент, реконструированы станции Огни, Мамедкала, Берикей, Инчхе, Изберг, Тарки, радиофицированы маневровые средства и парки на узловых станциях, построены топливные склады на линии Махачкала – Дербент. В результате к 1950 году народному хозяйству республики было дано сверх плана более 7000 цистерн нефтепродуктов, план пассажирских перевозок выполнен на 112,9%, проведено 1123 тяжеловесных поезда и перевезено сверх плана 139110 тонн груза. С 1950 года Северо - Кавказская железная дорога вновь стала рентабельной и дала государству более 30 млн рублей прибыли. В 60-е годы начался процесс коренного обновления грузового, пассажирского, вспомогательного флота. В эксплуатацию вступали многие суда новых типов. Судоремонтники освоили новые технологические процессы ремонта судов в своих мастерских, ремонтировались причалы, склады, проводились дноуглубительные работы.

 В 60 – 70-е годы в транспортной системе Дагестана произошли большие количественные и качественные изменения. Транспортный комплекс республики пополнился новыми высокопроизводительными локомотивами повышенной мощности, судами, значительно укрепилась материально-техническая база транспорта, что в свою очередь, положительно повлияло на рост основных технико-эксплуатационных и экономических факторов работы транспортной системы.

 Первая половина 70-х годов явилась периодом завершения технической реконструкции транспорта, выразившейся в первую очередь в замене паровых поршневых машин дизельными установками и электрическими машинами на железнодорожном и водном транспорте. Переход к новым тяговым средствам и силовым установкам, широко развернувшийся с 60-х годов, позволил более чем в 2 раза увеличить их мощность, решил проблему дальнейшего эффективного использования традиционных видов транспорта. Причем, если в 60-е годы основное внимание было обращено не столько на совершенствование и повышение мощности новых силовых установок, сколько на замену созданными тепловозами, электровозами и судовыми дизельными силовыми установками паровых технических средств, то в первой половине 70-х годов начался интенсивный процесс повышения мощности и совершенствования тяговых средств, осуществляемый на базе уже совершившейся их реконструкции.

Объем перевозок народно-хозяйственных грузов всеми видами транспорта за 1970 -1980 годы увеличился в два раза, а грузооборот – в 1,4 раза. Рост объема перевозок, сопровождающийся повышением производительности труда, был достигнут не за счет увеличения эксплуатационного контингента, а путем внедрения передовых видов тяги, электрической и диспетчерской централизации, автоматической блокировки, механизации многих ручных работ при погрузке и разгрузке грузов и других достижений технического прогресса на железнодорожном и морском транспорте.

За 1975 – 1980 годы завершена электрификация Махачкалинского отделения Северо-Кавказской железной дороги. Была сдана электрифицированная железная дорога от Гудермеса до Дербента, которая позволила открыть сквозное движение на железнодорожных магистралях республики нового вида транспорта – электропоезда. Электрификация пути дала большую экономию топлива – свыше 75 тыс. л в год, ускорила сроки перевозки грузов и пассажиров, более чем в 2 раза снизила расход материалов на ремонт локомотивов. Электрификация повысила безопасность движения поездов, значительно облегчила труд тружеников отрасли, повысила культуру их работы, снизила загрязнение окружающей среды.

 Железнодорожный транспорт как один из самых массовых и универсальных играл в 60 – 90-е годы решающую роль в осуществлении межрегиональных и значительной части внутрирегиональных связей, способствуя специализации и комплексному развитию хозяйства экономических регионов страны и на этой основе рациональному территориальному разделению труда, активно участвуя в развитии интеграционных процессов.

 Высокие показатели эффективности работы железных дорог Северного Кавказа, в частности, Махачкалинского отделения, обусловлены главным образом их высокой грузонапряженностью и соответствующим техническим развитием. Грузонапряженность на отделенческой линии была выше среднесетевой по стране. Высокая концентрация потоков в 60 -80 -е годы на линии железной дороги республики в значительной степени определялась большими объемами транзитных грузо- и пассажиропотоков, движущихся с северных регионов в южные. В общем грузообороте транзит составлял около 5%. При развитых водных путях сообщения и автомобильного транспорта перевозки строительных материалов, каменного угля, нефти и нефтепродуктов, минеральных удобрений, различной крупногабаритной техники были сконцентрированы преимущественно на железнодорожном транспорте

Сегодня сотни тысяч сотрудников ежедневно обеспечивают россиянам стабильную возможность перемещаться по стране, а состояние экономики напрямую зависит от Российских железных дорог, которые, являясь частью евразийской железнодорожной сети, связывают нашу страну с Европой и Восточной Азией и занимают второе место в мире по протяженности после США. Кстати, по протяженности электрифицированных магистралей Россия занимает первое место.

 Власти Дагестана совместно с РЖД планируют развивать железнодорожную инфраструктуру в связи с ростом туристического потока в регионе. Стороны рассматривают возможность запуска скоростных электропоездов между Махачкалой и Дербентом, реконструкции вокзалов и перронов на популярных у туристов локациях.

Турпоток в регион активно растет, и в этом году уже достиг 1 млн 700 тыс. человек. В связи с этим рассматривается вопрос создания локальных железнодорожных перевозок по типу Москвы и Московской области. "Нам очень нужно увязать аэропорт, который является основной транспортной магистралью, с такими туристическими локациями, как Дербент, рассмотреть здесь создание легких поездов", – отмечал глава РД Сергей Меликов.

Развитие транспортной логистики в регионе рассматривается в комплексе. Сегодня только в Дагестане есть единая система пунктов пропуска через госграницу, объединяющая железнодорожные перевозки и автодорожный грузопоток. Невозможно рассматривать развитие международного транспортного коридора, в рамках которого планируется открытие крупных логистических центров, без создания и модернизации железнодорожных объектов. На сегодняшний день в республике в целях повышения уровня транспортной обеспеченности ведется оптимизация движения пригородных поездов. По итогам 2022 года количество отправленных пассажиров в пригородном сообщении выросло на 27 проц. и составило 1,4 млн человек. Это, как отмечают специалисты, один из самых высоких показателей в субъектах СКФО.

Развитие железнодорожного транспорта на территории Республики Дагестан осуществляется в рамках Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. Взаимодействие ОАО «РЖД» Республики Дагестан осуществляется на основе Соглашения между Республикой Дагестан и ОАО «РЖД» о взаимодействии и сотрудничестве в области железнодорожного транспорта. Железнодорожным транспортом осуществляются пригородные пассажирские перевозки. Перевозчик АО «Северо-Кавказская пригородная пассажирская компания». Среднесуточно курсируют 9 пар поездов в сутки. Средняя дальность поездки составляет 38 км. Железная дорога обеспечивает работу Морского торгового порта, перевалочной нефтебазы, щебеночных карьеров на ст. Кизилюрт и многих других промышленных и сельскохозяйственных предприятий Республики.

По Махачкалинскому отделению СКЖД развернутая линия железнодорожных путей составляет 1227,5 км, эксплуатационная длина главных путей – 509 км.

Основным видом деятельности Махачкалинского отделения Северо-Кавказской железной дороги является перевозка пассажиров и грузов.

В границах Махачкалинского региона Северо-Кавказской железной дороги осуществляются основные перевозки грузов по следующим направлениям: Астрахань – Махачкала – Дербент- Ялама (Азербайджанской ж.-д.) и Гудермес – Махачкала – Дербент – Ялама (Азербайджанской ж.-д.) в обоих направлениях. На данном полигоне обеспечивается доставка и отправка грузов для потребителей Республики Дагестан, обеспечиваются транзитные перевозки как в регионы России, так и в Республику Азербайджан.

Железная дорога обеспечивает работу Морского торгового порта, перевалочной нефтебазы, щебёночных карьеров на ст. Кизилюрт и многих других промышленных и сельскохозяйственных предприятий Республики.

В настоящее время по территории Республики Дагестан курсируют пассажирские поезда дальнего следования: Махачкала – Москва, Махачкала – Санкт-Петербург; Махачкала – Тюмень; Ростов-Баку; Киев-Баку, Москва – Баку.

С 8 апреля 2019 года объем движения пригородных поездов по республике составляет 7 пар в сутки. Перевозки осуществляются по маршрутам: Махачкала – Хасавюрт, Махачкала – Дербент и Дербент – Граница.

В настоящее время на территории Республики Дагестан пассажирские перевозки железнодорожным транспортом в пригородном сообщении осуществляет АО «Северо-Кавказская пригородная пассажирская компания», на основании подписываемого Договора с Минтрансом РД, по социально ориентированным тарифам для населения. Ежегодно в республиканском бюджете РД на субсидирование указанных перевозок предусматриваются средства (на 2023 г. в сумме 147,8 млн. рублей).

В пригородном сообщении курсируют 10 пар поездов:

Махачкала – Хасавюрт 2 пары;

Дербент – Махачкала 5 пар;

Дербент – Граница 3 пары.

В связи с ростом пассажиропотока были назначены дополнительные пары пригородных поездов:

с 8 апреля 2019 года по маршрутам Махачкала-Хасавюрт 1 пара, Граница- Дербент 1 пара;

с августа 2021 года в ежедневном обращении назначены 2 пары пригородных поездов Махачкала-Дербент.

Количество перевезенных пассажиров в пригородном сообщении за последние пять лет увеличилось с 802,0 тыс. чел. в 2019 г. до 1550,0 тыс. чел. в 2023 году.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2019г. | 2020г. | 2021г. | 2022г. | 2023г. |
| Перевезено пассажиров, тыс. человек | 802,0 | 1055,0 | 1134,0 | 1394,0 | 1550,0 |

По указанию Главы РД С.А. Меликова с 1 мая по 30 сентября 2023 года была назначена дополнительная пара по маршруту Махачкала-Дербент курсированием в вечернее время, устойчивый спрос населения на эти поезда сохранился и поезда были назначены в круглогодичном ежедневном обращении.

В условиях повышенного пассажиропотока с 1 мая 2023 года увеличена составность всех поездов, курсирующих на участке Хасавюрт-Махачкала-Дербент, до 6 вагонов.

Также значительное внимание уделяется развитию железнодорожной инфраструктуры в рамках увеличения пропускной способности российского участка международного транспортного коридора «Север-Юг». В 2023 году продолжены проектные работы по проектированию новой ж/д станции Самур-2 на российско-азербайджанской границе в объеме 300 млн рублей. Реализация проекта позволит пропускать грузовые поезда через пограничный переход Самур – Ялама в объеме до 15,0 млн тонн к 2025 году.

Также ведется разработка проектной документации по переводу железнодорожного участка Дербент – Самур (до государственной границы) на систему тяги переменного тока.

Глава 6 Идут по морю пароходы…

Важную роль в развитии экономики Дагестана играл морской транспорт. С начала XIX века через морские пути Дагестан вступает в интенсивную торгово-экономическую жизнь с внешним миром. Начало было положено в 1722 году, когда Петр I наметил строительство Петровского порта и первым положил камень на месте строительства будущей гавани. В 1859 году началось строительство торгового порта в Петровске с возведения северного мола.

19 ноября 1870 года пушечные выстрелы с горы Анджи-Арка возвестили об открытии морского торгового порта в Порт-Петровске. Первые сведения о грузообороте Петровского порта давались в «Кавказском календаре» в 1883 г. В то время привоз товаров почти в семь раз превышал вывоз.

С годами возрастало значение Петровского порта как крупного торгового порта на Каспии, но основной в работе Петровского порта все еще являлась перевалка грузов (нефтепродукты, хлопок, хлеб). Количество этих грузов возрастало в период прекращения навигации по Волге. Значительную часть грузооборота Петровского порта составлял хлопок, доставлявшийся через Красноводск из Средней Азии. В 1914 году в порт вошло 1757 судов вместо 442 в 1884 году.

В годы гражданской войны сильно пострадал и Петровский морской порт. Территория северного мола, все амбары и навесы пристани были разрушены. На главном фарватере было затоплено два парохода, в самой бухте плавала масса мин и снарядов. В северной части порта из семи грузовых складов четыре были совершенно уничтожены пожарами, а три повреждены взрывами. Разрушенная крытая складская площадь равнялась более 6000 кв. метрам, а остальная территория была изрыта взрывами снарядов и загромождена крупными машинными частями, артиллерийскими орудиями, всевозможным железным и чугунным ломом. Предстояло фактически заново отстраивать порт, восстанавливать его работоспособность. Трудящиеся Петровска, рабочие порта проявили подлинный трудовой героизм. За короткий период с 1921 по 1922 год со дна бухты были подняты затонувшие суда, пароходы «Красноводск», «Ундина», «Надежда», мелкие суда. Дно бухты очищалось также от различных механизмов, рельсов, цепей, якорей. Извлеченный морской баркас «Ундина» был отремонтирован наличными силами мастерских порта и возвращен в строй Каспийского флота. Были проведены дноуглубительные работы на морском канале порта, у гаваней и причалов. Судами-землесосами «Стенька Разин», «Каспий» и другими землечерпательными машинами был прокопан новый канал для прохода судов. Каналы бухты оборудовались более совершенными средствами навигационного ограждения, в порту была налажена телефонная связь. В сентябре 1923 года в порту были проведены работы по ремонту главной магистрали электрической осветительной сети от линии железной дороги в портовые здания.

Управлением порта в 1923 году был предпринят ремонт северного мола, по которому был проложен нефтепровод, кончающийся тремя нефтеналивными баками. На эти работы Нефтесиндикатом было отпущено 5500 пудов цемента и 6500 золотых рублей в счет задолженности порту Кроме того, для устройства массивов для защиты наружного откоса мола и исправления каменной стены на набережной в 1923 году было израсходовано 12 700 рублей. Для обеспечения свободного входа и выхода в морской канал порта наливных судов с полным тоннажем необходимо было выработать около 4800 куб. саженей грунта. А уже к сентябрю судном-землесосом «Стенька Разин» было выработано более 1500 куб. саженей грунта на глубину 19 футов, землесос «Каспий» произвел выемку 2100 куб. саженей грунта в морском канале на площади 2700 кв. саженей на глубину 20 футов3. Всего же было произведено дноуглубительных работ в 1923 году на 18 000 рублей и вынуто 6100 куб. саженей грунта. Мастерскими порта уже в 1923 году самостоятельно осуществлялся ремонт судов, баркасов, двигателей. Только за период с 1 октября 1922 года по 1 октября 1923 года в порту своими силами был произведен срочный ремонт проходящих судов в количестве двадцати шести пароходов и трех барж. Мастерскими порта были проведены работы по капитальному ремонту насоса нефтекачки, ремонту моторов электростанции и радиостанции, установке котельного горна с проводкой воздушной линии в мастерский порт, текущий ремонт водопроводных и пожарных линий с установкой трех новых пожарных кранов. Таким образом, пожарные линии покрывали уже всю территорию порта по всем направлениям.

Весной 1924 года были продолжены работы по восстановлению и ремонту портовых сооружений. Приступили к строительству массивов и подпорных стен с наружной стороны северного мола. На южном моле была произведена перестановка причальной тумбы с заделкой ее в каменную кладку и окрашена пирамида для входных огней. Был также произведен ремонт пристани № 1 с заменой настила, балок, насадок, забивкой части новых свай, устройством привальных брусьев. Портовики Дагестана в тяжелых условиях реконструировали портовые сооружения, пристань.

К концу 1924 года Петровский порт уже являлся портом 3-го разряда с приписанными к нему пунктами — Дербентом и фортом Урицким. Усилиями рабочих махачкалинского порта была налажена перевалка нефтепродуктов из Грозного и Баку. Столь необходимая стране нефть уже бесперебойно направлялась через махачкалинский порт. В самом порту было отстроено 8 резервуаров для нефтепродуктов на 350 000 пудов на северном моле и 4 резервуара на 260 000 пудов на южном моле. В главные резервуары нефть закачивалась по нефтепроводу из Грозного. Портовые складские помещения занимали площадь 48 167 кв. м. В то же время погрузка и выгрузка вагонов осуществлялась в порту еще ручным способом — артелями грузчиков. И если в 1916 году максимальная производительность перегрузки вручную составляла 80 тыс. пудов в день, то в 1924 при 8-часовом рабочем дне и при изношенности некоторых приспособлений перегрузка достигала всего 40— 50 тыс. пудов. Портовая мастерская была переведена на хозрасчет. Производительность труда в ней, раньше не превышавшая 35—40%, поднялась до 100 проц. Был осуществлен переход на работу в две-смены. Часовая производительность труда артелей достигла 49,5 тонн в 1926 году и вывела порт на первое место на Каспии. В августе 1925 года был произведен капитальный ремонт порта. Головная часть южного мола была заново отремонтирована и зацементирована. Вдоль мола установлено 85 каменных цементированных кубов для защиты от волн, а также наблюдательная спасательная станция. Была построена пристань № 4 «Туркменская». У южной набережной восстановлены массивные привальные брусья по всей линии причала. По всей линии причалов северного мола было поставлено 90 деревянных массивных кранцев, служащих защитой как мола, так и судов.

Самоотверженный труд портовиков Дагестана позволил уже сразу после окончания гражданской войны поднять объем перевалки грузов через махачкалинский порт. Портовики Дагестана сумели уже в первую послевоенную навигацию (май—декабрь) 1920 года переработать 313 тыс., тонн грузов, в том числе нефти и нефтепродуктов по ввозу — 43 тыс. тонн и вывозу — 164 тыс. тонн. Это была большая трудовая победа портовиков Дагестана. За 1922 год общий грузооборот порта составил 32 242 369 пудов, за этот год в порт прибыло 788 и было отправлено 787 судов, перевезено 61421 человек и 64 741 голов скота. Была проделана также огромная работа по переброске частей войск и скопившихся в Махачкале беженцев Поволжья. Работники махачкалинского порта, понимая всю важность бесперебойного снабжения страны нефтепродуктами, значение переброски хлеба, зерна, хлопка, шерсти для экономики республики ударными методами совершали перевалку грузов через порт. Так, зимой 1922—1923 года в Туркестан было переброшено до 3 млн. пудов хлеба, главным образом при помощи организованного Петровского морагентства, а зимой 1923 – 1924 года — до 400 тыс. пудов через Петровск. Перевозка хлопка, включая выгрузку из вагона и погрузку на пароход в Красноводск, на провоз до Петровска и на перегрузку в вагон в Петровске занимала восемь дней. Петровское морагентство осуществило эту операцию за 5 дней и заключило договор на перевозку 1400 вагонов хлопка в навигацию 1924 года. Для того чтобы пароходы, привезшие хлопок в Петровск, не шли обратно порожняком, Петровское морагентство заключило договор с Азнефтью, по которому грузы, предназначенные для Азнефти, шли от Петровска до Баку по воде. Ранее все эти грузы Азнефти шли в Баку на колесах. С целью уменьшения порожних рейсов, повышения экономичности морских перевозок «Каспаром» был заключен договор с «Хлебопродуктом» и все хлебные грузы для Туркестана перевозились из Баку до Красноводска водным путем. Таким образом пароход, привезший груз Азнефти из Петровска в Баку, грузился там хлебом, вез его в Красноводск, а оттуда с грузом хлопка приходил обратно в Петровск. Таким образом исключались порожние рейсы и провоз грузов стал более экономичным и дешевым. Поэтому «Каспар» заключил соглашение с Главхлопком, с одной стороны, и СКЖД, с другой.

Порт Махачкала является одним из основных звеньев системы транспортной коммуникации на Каспийском море и остается ключевым связующим звеном Транскаспийского маршрута МТК «Север-Юг». Преимущественное месторасположение порта создает возможности для развития экспортной и логистической деятельности в другие регионы России, а также зарубежные страны.

Перевалка грузов через Махачкалинский морской торговый порт:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2019г.** | **2020г.** | **2021г.** | **2022г.** | **2023г.** |
| Всего, тыс. тонн,в т.ч. | 4556,0 | 4756,5 | 4151,2 | 2777,0 | 3200,0 |
| наливные  | 4165,0 | 4328,1 | 3825,0 | 2259,0 | 2300,0 |
| зерновые и генеральные грузы | 391,0 | 428,4 | 326,2 | 518,0 | 900,0 |

Важным направлением развития Махачкалинского морского торгового порта является ускорение прохождения таможенных процедур. На территории порта Махачкалы ведется строительство **нового морского пункта пропуска** (МПП) через государственную границу РФ *(завершение работ в 2026 г.)*.

 ФГКУ Росгранстрой заключен **государственный контракт**
с АО «Росэлектроника» на корректировку проектной документации строительства МПП Махачкала.

На сегодняшний день по объекту выполнены работы по инженерно-геодезическим изысканиям; инженерно-геологическим изысканиям; инженерно-экологическим изысканиям, а также по обследованию объектов пункта пропуска.

Работы по корректировке ПСД планируют завершить до конца 2023 г. Завершение строительства пункта пропуска позволит сканировать грузы, не выгружая товар из транспортных средств, в том числе контейнеров, в связи с чем скорость прохождения грузов значительно возрастет.

 Глава 7 Небо, которое сближает

 Мечта о покорении небесных просторов веками волновала умы наших выдающихся изобретателей. Огромный интеллектуальный путь был проделан от первых эскизов воздухоплавательного аппарата, сделанных еще Ломоносовым, до знаменитого аэроплана «Жар-птица», построенного адмиралом Можайским. Дело Можайского продолжил опытный конструктор Сикорский. В 1913 году он поднял в небо первый в мире четырехмоторный самолет «Русский витязь», установив рекорд продолжительности полета – 1 час 54 минуты. 26 мая 1913 года был совершён первый полёт на первом в мире четырёхмоторном самолёте «Русский витязь» инженера Игоря Сикорского.

Первые плоды его инженерного гения относятся уже к периоду 1908–1911 годов, когда им были построены два простейших вертолёта, однако, несмотря на внушительную по тем временам грузоподъемность – практически 150 кг, ни один из них не смог взлететь с пилотом, поэтому Сикорский переключился на самолёты и в 1910 году поднял в воздух первый самолёт своей конструкции С-2, который поднялся на 180-метровую высоту и установил новый всероссийский рекорд, а в 1911 году исполнил детскую мечту – получил диплом лётчика.

Интересная деталь: до тех пор, пока Сикорский не устроился работать главным конструктором в авиационном отделе Русско-Балтийского вагонного завода в Санкт-Петербурге, все самолёты были построены им в сарае на территории киевского имения родителей. В то время большинство специалистов считало создание маленьких одномоторных аэропланов оптимальным, так как они не верили, что большой самолёт вообще может взлететь. Однако Сикорский понял, что будущее именно за большими летательными аппаратами, имеющими несколько двигателей и обладающими преимуществом в дальности полёта, транспортных способностях и безопасности на случай, если один мотор выйдет из строя.

 С поддержкой М.В. Шидловского, главы Русско-Балтийской вагонной компании, Сикорский приступил к созданию первого в мире четырёхмоторного самолёта. Летательный аппарат строился зимой 1912–1913 года и первоначально носил имя «Le Grand». В мае название сменили на «Большой Русско-Балтийский», что должно было не только отражать исполинские габариты самолёта, но и подчеркнуть его принадлежность к предприятию-изготовителю. Детище Сикорского оказалось настоящим гигантом – размах верхнего крыла составил 27 м, нижнего – 20 м, общая же площадь равнялась 125 кв. м. Взлётный вес летательного аппарата – 3,5 т, с нагрузкой – до 4 т, высота – 4 м, длина – 20 м. Самолёт должны были поднять в воздух четыре немецких двигателя «Аргус» по 100 л. с. Они располагались на нижних крыльях, по два с каждой стороны от фюзеляжа. Всего в аппарате было предусмотрено семь мест – три для членов экипажа и четыре для пассажиров.

 Наконец 26 мая на Корпусном аэродроме в Санкт-Петербурге 24-летний Игорь Сикорский вместе с четырьмя пассажирами перед большим количеством зрителей поднял в воздух на высоту около 100 м летательный аппарат с массой в 4 т, развил скорость до 100 км/ч, выполнил несколько крупных виражей, а затем совершил плавную посадку и вызвал овации. Уже в июне самолёт, тут же ставший предметом национальной гордости, был награждён более подходящим ему названием – «Русский витязь».

Сперва воспринятый как мистификация, «Русский витязь» своим полётом 2 августа того же года, составившим 1 час и 54 минуты, поставил мировой рекорд и окончательную точку в споре о своей реальности.

Молва о летающем гиганте дошла и до Николая II, и он выразил желание осмотреть самолёт. Аппарат пригнали в Царское Село, и царь поднялся на борт – сохранилась фотография, на которой он сидит на открытой площадке перед пассажирским салоном. Сикорскому передали от императора памятный подарок – золотые часы, а вместе с одобрением монарха был выдан и карт-бланш на последующие разработки, которые привели к созданию первого в истории четырёхмоторного бомбардировщика «Илья Муромец».

Таким образом, «Русский витязь» стал прообразом всех самолётов со множеством двигателей, распределённым по размаху крыла.

 Стремительный прогресс в авиастроении поставил перед руководством молодой Советской России вопрос о переходе к развитию гражданской авиации на системной основе. Только регулярное авиасообщение могло обеспечить связность территорий огромной страны. 9 февраля 1923 года Совет труда и обороны принял постановление об организации Совета по гражданской авиации.

 Спустя два месяца был утверждён устав общества «Добролёт» — предтечи «Аэрофлота», а уже летом 1923 года в нашей стране появился первый внутренний авиамаршрут. 15 июля аэроплан «Ультиматум» под управлением пилота Якова Николаевича Моисеева вылетел из Москвы, чтобы под гром оваций приземлиться в Нижнем Новгороде. В ожидании прибытия рейса на пустыре разожгли костры — весь город, глядя в вечернее небо, с волнением наблюдал за этим историческим событием.

 К 1935 году стараниями конструкторских коллективов Андрея Николаевича Туполева, Николая Николаевича Поликарпова и других выдающихся авиастроителей, воздушный флот Советского Союза стал одним из немногих в мире, полностью укомплектованных самолётами отечественного производства. И сегодня у России есть все возможности, чтобы при любом развитии ситуации в мире гарантировать нашим гражданам бесперебойное авиасообщение: есть интеллектуальный потенциал, технологический потенциал, есть все возможности, чтобы российское авиастроительство сделало новый рывок.

В первые дни Великой Отечественной войны из экипажей Гражданского воздушного флота сформировали шесть авиационных групп. Немало пилотов и штурманов отдали свои жизни в сражениях за Москву и Сталинград, в Курской битве и при освобождении Восточной Европы. Огромный опыт, накопленный в годы войны, обусловил настоящий прорыв в советском авиастроении. Именно в этот период были спроектированы знаменитые пассажирские самолёты — Ил-18, Ту-154 — и первый в мире сверхзвуковой пассажирский самолёт — Ту-144. Гражданская авиация стала комфортным и массовым способом перемещения. Уже в 80-х годах прошлого века «Аэрофлотом» ежегодно путешествовали более 100 миллионов пассажиров.

 Сегодня Россия располагает уникальной школой подготовки авиаконструкторов и пилотов, диспетчеров и штурманов. Опираясь на богатые традиции, отечественная гражданская авиация успешно перешагнула столетие и продолжает развиваться в интересах нашей страны и наших граждан.

3 февраля 1927 года на объединенном заседании ЦИК и Совнаркома Дагестана был заслушан информационный доклад председателя правления общества воздушных сообщений В. ІО. Юнгмейстера. Объединенное заседание приняло постановление, в котором отмечалось: – «Учитывая огромное экономическое, политическое и военное значение нового вида воздушного транспорта, признать необходимым организовать в центре ДАССР, в г. Махачкале воздушную станцию основной магистрали Москва — Харьков — Ростов — Тифлис». Для этого было решено выделить в районе между текстильной фабрикой им. III Интернационала, городскими постройками и виноградниками ровный участок земли размером 1 км для устройства аэродрома.

 К 1931 г. через Дагестан проходила воздушная линия «Добролета» по маршруту Москва — Тифлис, с остановкой в Махачкале. Аэропланы курсировали ежедневно в обоих направлениях. В 1932 году самолеты стали иметь в Махачкале ночевку.

 Однако создание аэропорта, строительство аэровокзала шло медленными темпами из-за слабой организации работ и недостатков в снабжении материалами и оборудованием. На специальном заседании 15 февраля 1933 года было заслушано сообщение вновь назначенного начальника Дагестанского аэропорта Гвоздарева о состоянии дел в аэропорту. Выяснилось, что Дагестанское управление связи отключило телефонную связь в аэропорту из-за неплатежей по вине Закавказского Управления воздушных сообщений за обслуживание почтой и телеграфом. Электростанция по этой же причине прекратила снабжение электроэнергией. Снабжение продовольствием летнего состава было не упорядочено. Положение усугублялось тем, что «несмотря на неоднократное обещание со стороны Закавказского Управления воздушного сообщения и его Бакинского узла, в ведении которого непосредственно находится Дагестанский аэропорт, последний никакой реальной помощи до сих пор не получил. Для успешного решения задач, поставленных перед коллективом аэропорта, правительство республики приняло неотложные меры, «обеспечивающие нормальную работу Дагестанского аэропорта».

В 1933—1935 годах мероприятия по строительству Махачкалинского аэропорта стали носить более планомерный, объемный и всесторонний характер. Была произведена перестройка телефонной линии в аэропорту на двухпроводную с установкой автомата. Поле было перепахано и забороновано. Махачкалинский аэропорт, кроме осуществления транзитных полетов, начал арендовать самолеты из различных авиаотрядов (Грозненского, Ростовского и других), которые стали выполнять определенные народно-хозяйственные задачи республики.

 Первым самолетом отечественного производства, эксплуатировавшимся в аэропорту, был Т-2, на котором летчик-орденоносец И. Бывалов перебрасывал на рыбные промыслы продовольствие и тару для рыбы. В день делалось два рейса и перевозилось около 7 тонн различных грузов и пассажиров.

В 1934 году в Дагестан прибыл и второй четырехмоторный самолет Т-2, который также был занят транспортировкой рыбы из отдаленных рыбных промыслов. С ближних промыслов рыба доставлялась самолетами ПО-2. На них стояли моторы отечественного производства мощностью в 100— 125 л. с. Общий вес самолета с полной загрузкой составлял 1250 кг. Всего же для обслуживания Дагестана имелось 5 самолетов. По транзитной магистрали проходило 10 почтовых и пассажирских самолетов, 2 тяжелых и имелся один добавочный самолет, выполнявший задания при наличии необходимости. Эта техника позволила разнообразить услуги, оказываемые народному хозяйству республики. Только за три месяца 1933 года аэропорт отправил и принял 31 человека и 3216 кг груза.

Роль Махачкалинского аэропорта как опорного аэродрома ежегодно возрастала. Аэропорт был оснащен новейшей радиостанцией с трансформатором и собственной энергобазой. Большую помощь в укреплении материально-технической базы аэропорта оказывало правительство республики. В постановлении Совнаркома Дагестана от 22 октября 1934 года предусматривалось построить до аэропорта водопровод общим протяжением 500 м. Для улучшения бытовых условий работников аэропорта было отпущено 5 тыс. рублей. В целях увеличения доходов было «рекомендовано госучреждениям, предприятиям и кооперативным организациям всемерно пользоваться местными воздушными линиями». Кизлярский и Левашинский райисполкомы обязывались в 5-дневный срок провести необходимые работы по организации посадочных площадок. Было также принято решение об открытии местных внутриреспубликанских воздушных линий: Махачкала — Леваши — Кумух, Махачкала — Хунзах, Махачкала — Бабаюрт, Кизляр — Терекли — Ачикулак. Предусматривалось ходатайствовать перед Гражданским воздушным управлением СССР о дополнительных новых линиях: Махачкала — Коркмаскала, Маджалис, Табасаран, Уркарах, Касумкент, Ахты, Рутул; Махачкала — Буйнакск, Ботлих; приморские линии: остров Чечень — остров Тюлень — Брянск. К 1935 году протяжение магистральных авиалиний на территории Дагестана составляло 255 км. Однако это количество не удовлетворяло растущие потребности и нужды хозяйственного развития республики. Магистральная авиация только на 45% удовлетворяла заказы и заявки правительства Дагестана. Центр республики не имел транспортной связи с районами Нагорного и Южного Дагестана, что во многом тормозило успешное решение социально- экономических задач.

Учитывая нужды и запросы Дагестана, Гражданским Воздушным Флотом страны 23 декабря 1937 года был создан в г. Грозном 221 авиаотряд «с целью оказания повседневной помощи в хозяйственном и культурном росте национальных республик, входящих в район действия данного отряда» ... 7 июля 1938 г. Совнарком Дагестана принял решение «Об утверждении промфинплана авиазвена Дагестанской АССР», в котором отмечалось, что недостаточность выделенных ассигнований во втором квартале задержала развитие местных авиасообщений, в результате чего только с 25 июня была начата эксплуатация северной авиалинии, а полеты по южной трассе еще не были начаты. Совнарком Дагестана обязал Наркомат финансов в соответствии с производственной деятельностью авиазвена обеспечить финансирование в третьем квартале в размере 156,9 тыс. рублей, в том числе на капитальные вложения 107,0 тыс. рублей. Перед авиазвеном на 1938 год были поставлены задачи освоить Северное кольцо; Махачкала — Гл. Сулак — Лопатин — ост. Чечень, Бабаюрт — Махачкала; южная линия; Махачкала — Сергокала, Дербент — Белиджи — Касумкент — Ахты — Махачкала; горное кольцо: Махачкала — Хунзах — Ботлих — Махачкала; горная линия: Махачкала — Леваши — Кумух. К концу 1938 года Махачкалинский аэропорт осуществлял следующие полеты: ежедневные до Москвы с остановками в городах Грозный, — Орджоникидзе, — Минеральные Воды, — Ростов-на- Дону, — Харьков и Орел. Полет длился 14 часов. Осуществлялись полеты и в города Тбилиси и Баку. На местных внутриобластных линиях строились аэродромы и посадочные площадки. Так, были построены аэродромы в селениях Ахты, Касумкент, переоборудована посадочная площадка в Чирюрте. Только за второй квартал 1938 года авиазвено совершило 95 часов полетов по доставке почты и 391 час эпизодических полетов. Было перевезено 88,7 тонн грузов, 4,8 тонн почты.

1 октября 1939 года на базе звена Грозненского авиаотряда Аэрофлотом СССР был организован 223-й авиаотряд специального применения в г. Махачкале. В задачи созданного отряда входило обеспечение воздушной связи по местным линиям в направлениях: 1) северное кольцо: с пунктами Махачкала — Г. Сулак — Г. Лопатин — о. Чечень — Бабаюрт — Махачкала; 2) южное кольцо: Махачкала — Сергокала — Касумкент — Махачкала; 3) Кизлярское кольцо: Кизляр — Александрийская — 1 Мая — Бирючен — Крайновка — Коса Суюткина — Брянское — Бирюзак — Черный Рынок — Таловка — Кизляр. Перед авиаотрядом стояла задача переброски местных грузов, в частности рыбы, с рыбопромыслов и борьба с азиатской саранчой на берегу Каспия и с малярией. Выделенный в самостоятельную хозяйственную единицу отряд имел 16 пилотов, инженерно-технический персонал из 18 человек. Самолетно-моторный парк состоял из 10 самолетов и 24 моторов. В ведении авиаотряда находилось 17 аэродромов по линиям местного значения. Однако технические данные, имевшихся самолетов ПО-2, Сталь-2, не позволяли расширять сеть авиалиний. Эти самолеты не имели тормозов. Только с получением специального самолета П-5 появилась возможность освоения горных районов. К началу войны первые пробные полеты в Кумух, Хунзах и Леваши на самолете ПР-5, выполненные командиром авиазвена Г. Скворцовым, показали, что существующая техника не могла обеспечить регулярные полеты в горные районы и их безопасность.

С 1 сентября 1935 года пилотами махачкалинского аэроклуба началась развозка срочной корреспонденции и матриц газет «Правда», «Известия», что позволило накопить опыт ночных полетов, который особенно пригодился им в годы Великой Отечественной войны. Помимо перевозки грузов и пассажиров авиация выполняла в указанные годы и ряд народнохозяйственных задач. В 1925 году под руководством П. А. Свириденко была организована первая в Советском Союзе авиационная экспедиция по уничтожению азиатской саранчи в районах Дагестана, расположенных па территории плавней реки Кумы. Работали два самолета. Проведенные авиационно-химические работы свидетельствовали о высокой эффективности опыления саранчи. Экспедиция впервые испытала мышьяковисто-кислый натр, мышьяковистый кальций и парижскую зелень. Вторая авиахимическая экспедиция также была проведена в Дагестане, в Ачикулакском, Кизлярском и Караногайском районах 6 июня 1928 года. Лётная часть состояла из четырех самолетов «Конёк-Горбунок» и одного связного самолета. Самолеты были доставлены в разобранном виде на поездах. Авиаторы обработали свыше 11 тыс. га земли, зараженных саранчой. На самолетах были установлены воздушно-всасывающие опылители конструкции советских инженеров. Емкость бака достигала 300 литров. В результате успешного проведения этой операции Наркомат земледелия РСФСР сделал заказ на изготовление специальных самолетов для сельского хозяйства. Только за 1926—1933 годы по ДАССР авиаметодом было обработано 131 тыс. га земли от азиатской саранчи. Учитывая, что один рубль авиахимического метода дает эффективность в 5 рублей, государству были сохранены десятки млн. рублей от устранения потерь в сельском хозяйстве. Применение авиации при борьбе с вредителями избавило население от рытья канав, сжигания камышовых зарослей, отнимавшими много сил у населения. В сентябре 1931 году в Дагестане впервые на Северном Кавказе работала научная экспедиция в составе начальника П. М. Рафеса и пилотов И. М. Стукалова и А. П. Киреева. Экспедиция провела в Караногайских бурунах экспериментальный посев овса с воздуха, доказав тем самым возможность и целесообразность аэросева. 25 апреля 1934 г. в Дагестан прибыло звено агитэскадрильи им. М. Горького из двух самолетов. Целью агитзвена являлось оказание помощи в завершении посевной. За время пребывания звено обслуживало пять колхозов Махачкалинской МТС, горколхоз Сталинаул Буйнакского района. Прилёты экипажей звена в отдаленные имения превращались в настоящие праздники. «Дагестанская правда» писала в те годы: «Колхозники, дети в праздничных нарядах, со знаменами выходили и выезжали встречать дорогих гостей. В Чир-Юрте к самолету прибыли колхозники колхозов «Комсомолец», им. Ворошилова, «Свобода». У самолета — митинги. Рапорты победителей. За два дня подняли в воздух 16 ударников урожая».

Для оказания скорой медицинской помощи отдаленным горным районам при Наркомате здравоохранения Дагестана в 1940 году командованием авиаотряда было создано авиазвено, командиром которого являлся С. Андриянченко. Отряд был укомплектован опытными, знающими специалистами. Так, профессор Доброхотов оказывал скорую медицинскую помощь строителям канала им. Дзержинского, профессор Дагмединститута И. Антелава и доктор Замятин — жителям г. Дербента. Большую работу по санпросвещению населения вели республиканской клиники М. С. Яникиан, Зимницкий. Однако к началу Великой Отечественной войны деятельность санавиации распространялась только в плоскостных и предгорных (Сергокала, Касумкент) районах. Объяснялось это отсутствием в отдаленных райцентрах посадочных площадок и маломощностью самолетного парка.

В те годы авиапарк состоял из одномоторных самолетов Ан-2, известных в народе как «кукурузник». Кстати, ветераны – авиаторы до сих пор считают его непревзойденным самолетом. В мире ему не было аналогов. Он отличался высоким по тем временам уровнем безопасности, большой для своего веса грузоподъемностью, а главное – способностью приземляться на ограниченных площадках. Это качество очень ценилось в дагестанских реалиях

 Горные аэродромы появились в Ботлихе, Карата, Гунибе, Цурибе, Кумухе, Вачи, Ахты, Рутуле. Из них более приспособленным был аэропорт в Кумухе. В других селах это был даже не аэропорт, скорее площадка в несколько десятков квадратных метров, ограниченная по периметру глубокими обрывами. Причем по существовавшему в те годы в советской пассажирской авиации техническому регламенту на одномоторном самолете запрещалось летать в горы. Но для Дагестана Министерство гражданской авиации сделало исключение. Особенно сложными были условия посадки на аэродромах в селениях Карата и Цуриб. В день совершали по четыре – пять рейсов на горные аэродромы Гуниба, Ахты, Хунзаха. Во время уборочной страды доставляли студентов на уборку урожая.

 В 1932 году Правительством Дагестанской АССР были начаты работы по строительству аэровокзала. В 1954 году в аэропорту приземлился первый пассажирский самолет Ан-2, в 1960 году – вертолет Ми-4, что положило начало широкому освоению горных трасс. Использование самолетов Ан-2 позволило создать в Дагестане самую густую в стране сеть воздушных линий.
 1958 год стал переломным для предприятия. В том году аэродром был перебазирован из Первой Махачкалы в район станции «Уйташ». Новые самолеты отечественного производства Ан-2 и Як-12 позволили значительно расширить объемы услуг, оказываемых народному хозяйству. В конце 1963 года было завершено строительство современного аэровокзала и гостиницы.

В 1966 году предприятие за достигнутые успехи, в частности освоение горных аэродромов, было награждено орденом Трудового Красного Знамени. В СССР, наряду с орденом Ленина, это была высшая награда для профессиональных коллективов.

Авиаотряд получил возможность шагнуть за пределы Дагестана. Поступили новые машины – двухмоторные пассажирские самолеты Ан-24.

 – Очень практичный был самолет. На нем мы стали совершать пассажирские авиарейсы по всей стране, – вспоминают ветераны дагестанской авиации.

Помимо пассажирских перевозок, авиаотряд продолжал обслуживать и сельское хозяйство. В 1970-х годах в республике стало зарождаться рисоводство. Перед летчиками была поставлена задача – заниматься подкормкой посадок риса. Его чеки находились под водой, и, кроме самолетов, которые подкармливали посадки с воздуха минеральными удобрениями, никто не мог справиться с этой задачей.

 За освоение вертолета Ми-8 в горах Дагестана заместитель командира летного отряда Геннадий Андреевич Лазарев и командир авиаэскадрильи сельхозавиации Мансур Адамович Кимпаев в 1972 году решением Правительства Дагестана были награждены Почетной грамотой Верховного Совета ДАССР и автомобилем «Жигули».

В настоящее время аэропорт Махачкалы, несмотря на неблагоприятные для отрасли факторы на международном рынке, продолжает демонстрировать не только устойчивую положительную динамику объёмов обслуживания, но и наращивает маршрутную сеть новыми направлениями.

 Самыми популярными из внутренних стали Москва, Санкт-Петербург, Сургут и Сочи, а из международных – Дубай, Стамбул, Анталья и Ереван. Так, например, в 2021 году количество обслуженных пассажиров превысило более 2 млн человек, что в 1,4 раза больше, чем в 2020 году.

 Авиапредприятие обслуживает внутренние и международные авиаперевозки и находится в СКФО на втором месте по пассажиропотоку после аэропорта Минеральных Вод. Устойчивый рост пассажиропотока продолжается. Сейчас проводятся работы по модернизации, реконструкции и техническому перевооружению основных производственных фондов наземной инфраструктуры. Имеется зал для VIP-пассажиров и зал для официальных лиц и делегаций.

Аэропорт интересен большему числу российских и зарубежных авиакомпаний. Сегодня услугами аэропорта на регулярных рейсах пользуются 12 авиакомпаний. Объект является аэродромом совместного с подразделениями Минобороны России, ФСБ, Росгвардии и МЧС базирования, занимает лидирующие позиции при выполнении рейсов на хадж и обслуживает около половины всех пассажиров, совершающих паломничество из Российской Федерации.

 С экономической точки зрения предприятие рентабельно. Хотя своего авиапарка, кроме туристических вертолётов марки Airbus Helicopters H130, у предприятия нет, оно, являясь налогооблагаемым объектом Карабудахкентского района Дагестана, даёт до 80 проц. всего дохода этого муниципалитета. Полёты на комфортабельных шестиместных вертолётах этой марки, конечно, стоят недёшево, но облёт, например, Сулакского каньона и взгляд на рукотворную и природную жемчужину с высоты орлиного полёта стоит того.

Аэропорт является обеспечивающим звеном в цепи Федеральной системы авиаперевозок и обслуживает рейсы крупнейших российских и международных авиакомпаний. Успешность Махачкалинского аэропорта, то есть увеличение пассажиропотока до 1 миллиона 336 тысяч человек во многом обусловлена нынешней туристической привлекательностью Дагестана. Жители страны открыли для себя нашу республику также благодаря чартерным программам от Ростуризма, ну а АО «Аэропорт Махачкала» выступило в роли воздушной гавани Страны гор.

В планах руководства аэропорта дальнейшее усовершенствование деятельности по наземному и аэропортовому обслуживанию воздушных судов, улучшение качества VIP-обслуживания и обслуживания официальных лиц и делегаций, развитие аэропортовой инфраструктуры, в том числе паркинга, зон отдыха, развитие деловой авиации и чартерных перевозок, развитие аэродромного комплекса, включая удлинение и расширение взлётно-посадочной полосы, расширение перрона, строительство вертодрома, оснащение комплекса оборудованием, отвечающим стандартам ICAO.

Возможности предприятия позволяют принимать и качественно обслуживать международные рейсы из Армении, стран Средней Азии. Из Махачкалы открыты рейсы в Узбекистан, Киргизию, Казахстан, Саудовскую Аравию и ОАЭ. Ещё одно международное направление – это Турция (Стамбул и Анталья). Прорабатываются полёты в Израиль. В перспективе планируется открыть рейсы в Азербайджан, Иран, Египет.

 Реализуемая Федеральная программа реконструкции и строительства в совокупности с новыми инвестициями позволит аэропорту Махачкалы обслуживать пассажиров авиакомпаний на высоком уровне в соответствии с требованиями и стандартами.

 В 2018 году аэропорт Махачкалы был признан лучшим в категории «Региональный проект СКФО» по версии экспертов премии «Воздушные ворота России».

В 2021 году в аэропорту сдан в эксплуатацию новый терминал международных авиалиний общей площадью более 8000 м2 с пропускной способностью 190 пассажиров в час. Строительство терминала осуществлялось за счет средств частного инвестора (1,5 млрд рублей). Также, проектом введен новый воздушный пункт пропуска через госграницу РФ. При этом осуществлена схема, позволяющая одновременно обслуживать пассажиров на вылет и прилет.

В настоящее время важной задачей является развитие межрегиональной маршрутной сети в обход перегруженного Московского авиационного узла.

В этой связи Республика Дагестан с 2018 года участвует в федеральной программе субсидирования региональных авиаперевозок (постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2013 г. № 1242 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети»). На указанные цели в республиканском бюджете Республики Дагестан предусматриваются соответствующие субсидии авиаперевозчикам (в 2023 г. было предусмотрело 191 049 380,00 рублей).

 Вместе с тем, если в 2018 г. субсидируемый авиамаршрут был только один, то в 2023 г. их уже10 и в 2024 г. работа будет продолжена. Количество обслуженных пассажиров в аэропорту за последние пять лет увеличилось с 1 501 тыс. чел. в 2019 г. до 2 895 тыс. чел. в 2023 году.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **2019г.** | **2020г.** | **2021г.** | **2022г.** | **2023г.** |
| Обслужено пассажиров, тыс. человек | 1501,0 | 1400,0 | 2030,0 | 2509,0 | 2895,0 |

Дальнейшее расширение авиамаршрутной сети является приоритетным направлением социально-экономического развития республики с учетом имеющегося туристического потенциала.

При поддержке Совета Федерации ФС РФ удалось решить вопрос финансирования за счет средств федерального бюджета мероприятий второго этапа реконструкции аэропорта Махачкала.

 Распоряжением Правительства РФ от 07.02.2023г. №267-р выделены финансовые средства в сумме 13 120 000,0 тысяч рублей на реализацию мероприятий второго этапа реконструкции аэропорта, в том числе на строительство новой бетонной искусственной взлетной посадочной полосы размером 3200x45 м, расширение перрона с увеличением мест стоянок до 20, и других систем обслуживания и эксплуатации.

 Реализация предусмотренных проектом мероприятий позволит снять существующие ограничения по приему различных типов воздушных судов, соответственно значительно увеличится количество обслуживаемых самолетов и пассажиров в аэропорту. Все это будет способствовать развитию туризма в республике и смежных отраслей экономики региона.

В настоящее время определена генеральная подрядная организация, начались работы по проекту.

Глава 8 СТИХИ О ДОРОГАХ

***\*\*\****

***Дорога – это нить судьбы.***

***Куда нас заведет, в какие дали?***

***И пусть устанем от ходьбы,***

***Но счастье встретим, раз искали.***

**\*\*\***

 ***Судьбой, как мы, дорога обладает***

 ***Ее постигший – душу постигает…***

***Дорога любит путников рассветных.***

***А к вечеру, устав, она сникает.***

***\*\*\****

***У нас профессия такая***

 ***Мы строим автомагистрали,***

***Возводим крепкие мосты,***

***И с камнем мы давно на «ты».***

***\*\*\****

 ***Проводя в заботах и тревогах***

 ***Целый день, забуду о mеnле,***

 ***Чmоб не смог сnоmкнуmься на дорогах***

 ***Ни один ребенок на земле.***

***\*\*\****

***Я славлю дорогу!***

***Не ту, что кидается в туннельную сырость.***

***А ту, что над кручей ползет упрямо,***

***Ту, что прошел и выстрадал.***

***Я славлю дорогу, идущую прямо!***

***\*\*\****

***А все для того, чтобы ездили люди!***

***Так было. Так есть. И надеюсь, так будет.***

\*\*\*

***Над реками дерзко нависли мосmы,***

***Маячат вдали огоньки городские.***

 ***Дороги родные nолны красоmы***

 ***Великой и вечной, бескрайней России!***

***\*\*\****

***Вьется дорога моя средь полей,***

***Чтобы вольготней жилось и добрей***

***\*\*\****

***Она терниста, нелегка.***

***Есть тупики и повороты.***

***Она как жизнь , порой резка:***

***Удар, паденье, ямы, взлеты…***

***\*\*\****

***Мы выбираем для себя***

***Дорогу, некогда кривую.***

***Она направит нас, любя,***

***Свернет на колею прямую.***

***\*\*\****

***Пусть скорость и крутые виражи***

***Адреналином лечат и азартом.***

***А в летний полдень манят миражи***

***Зеркальных бликов теплого асфальта.***

***\*\*\****

***Нет, ничего не скрыто от дорог.***

***Здесь смех звенел. И слезы жгли песок.***

***\*\*\****

***Дорогам доверяем судьбу и любовь.***

***Ручьями по ним наши годы струятся.***

***Шоферским азартом разбавлена кровь.***

***Вперед, к перевалу скорее добраться!***

***\*\*\****

***Эх, судьба моя, дорога,***

***Ничего не изменить.***

***И назад не развернуться,***

***И вперед не проскочить.***

***\*\*\****

***Земной дороге нет конца,***

***Она как время – бесконечна!***

***С рождения и до конца***

***Она нас провожает в вечность.***

***\*\*\****

***Дорога, дорога, и ждет и ведет***

***По жизни нас через преграды.***

***Ты наша мечта, вечный зов и полет.***

***И горечь разлук, и свободы отрада!***

***\*\*\****

***Российских дорог бесконечная даль***

***По нраву потомкам былых ямщиков.***

***Как будто на тройках, моторов не жаль,***

***Несут нас машины по царству снегов.***

***\*\*\****

***Сквозь рощи густые рябящих берез,***

***Таежную гарь, разнотравье степей.***

***И в дождь, и в жару, и в скрипучий мороз***

***Вперед, на восток, к океану, смелей!***

***\*\*\****

***И все ж, наверно, злей несчастья нет,***

***Чем вдруг да оказаться без дороги.***

***Дорога – под камнями иль песком –***

***Прямая иль кривая – все ж дороже***

***Покрытого печалью и тоской,***

***Бесцельного, пустого бездорожья.***

***\*\*\****

***Мы знаем: построим дорогу – мечту!***

***Ее изыскатели в сердце носили.***

***По тропам былых лихолетий,***

***Чтоб быстрыми стали дороги России***

***И землю накрыли нервущейся сетью!***

***\*\*\****

***Бегут дороги по земле:***

***Грунтовые, асфальтные, иные.***

***На выбор предлагают мне***

***Пройти по ним в края любые.***

*Татьяна Лаврова*

*\*\*\**

**Дороги, дороги, лесами, поселками,**

**Вдоль них тополя и поля.**

**Широкими трассами и узкими тропками**

**Опутана всюду земля.**

**Дороги расходятся, дороги сливаются**

**Маня нас в неясную даль.**

**Дороги, они никогда не кончаются,**

**Слегка навевают печаль.**

**Дороги — всегда это чьи-то прощания**

**И чья-то тревога и грусть,**

**И данные в спешке родным обещания:**

**«Вы ждите, я скоро вернусь».**

**Дороги — надежды, мечты, ожидания**

**Все тех, кто в дорогу идет**

**И тех, кто кричит им в след: «До свидания!»**

**И тех, кто подолгу их ждёт.**

**Дороги уходят, дороги сплетаются,**

**Как нити в клубочек цветной.**

**Дороги, они никогда не кончаются**

**И вечно зовут за собой.**

Николай Рубцов

\*\*\*

**То насыпью, то глубью лога,**

**То по прямой за поворот**

**Змеится лентою дорога**

**Безостановочно вперед.**

**По всем законам перспективы**

**За придорожные поля**

**Бегут мощеные извивы,**

**Не слякотя и не пыля.**

**Вот путь перебежал плотину,**

**На пруд не посмотревши вбок,**

**Который выводок утиный**

**Переплывает поперек.**

**Вперед то под гору, то в гору**

**Бежит прямая магистраль,**

**Как разве только жизни в пору**

**Всё время рваться вверх и вдаль.**

**Чрез тысячи фантасмагорий,**

**И местности и времена,**

**Через преграды и подспорья**

**Несется к цели и она.**

**А цель ее в гостях и дома —**

**Всё пережить и всё пройти,**

**Как оживляют даль изломы**

**Мимоидущего пути.**

Борис Пастернак

Глава 9 Интересные факты

***Самый старый дорожный столб***

Центральной Европы, сохранившийся до нашего времени, находится в селе Бтязно у города Корнин в Польше. Столб изготовлен из песчаника в 12 веке, его высота 252 см. На столбе сохранилась латинская надпись, которая в переводе звучит так: «Год от рождества господа нашего 115. Этот знак дороги указывает середину пути от Крушевицкой рыночной площади до Калиша.

***Самый старый дорожный знак в мире***

 найден на дороге неподалеку от итальянского города Ливорно. Археологи откопали здесь камень, на котором на латинском языке было написано: «Это место опасно». Так древнеримская «служба спасения» предупреждала путешественников о крутом повороте.

***Самый высокий горный перевал в Дагестане***

Генухский перевал – высочайшая точка участка автодороги межмуниципального значения Тлядал – Бежта – Кидеро в Цунтинском районе. Расположен на высоте 2459 м над уровнем моря. Всего лишь на 12 м ниже проходит Харибский перевал в Гумбетовском районе на автодороге республиканского значения Хасавюрт – Тлох.

***Самая длинная дорога в Дагестане***

Автодорога Мамраш – Ташкапур – Араканский мост протяженностью 208 км. Дорога республиканского значения является древнейшим тактом на территории Республики Дагестан, обеспечивает выход на южные границы из Нагорного Дагестана. Дорога проходит по территории семи районов республики. Из общей протяженности дороги 140 км имеют асфальто – бетонное покрытие, 70 км – гравийное. На дороге 64 моста общей длиной 1832 п.м.

***Самая большая дорожная развязка в мире***

находится в округе Оранж, США. Она состоит из 34 переплетений на двух уровнях. Каждый день через эту развязку проезжают около 629 тысяч автомобилей. Самой сложной развязкой считается Грэвилли – Хилл. К северу от Бирмингема (Англия) – в ее состав входят 18 переплетений на шести уровнях (вместе с отводным каналом и рекой***).***

***Самый длинный тоннель в России***

 Гимринский автодорожный тоннель – самый длинный на территории России. Расположен он в Дагестане и соединяет село Гимры и город Буйнакск. Благодаря строительству тоннеля была обеспечена бесперебойная транспортная связь с Ирганайской ГЭС, а также между девятью районами Дагестана и железной дорогой.

Гимринский тоннель – важнейшее сооружение для социально-экономического развития девяти горных районов. Протяженность тоннеля – 4303 метра. Его уникальность не только в большой протяженности, но и в том, что он проложен в сложных инженерно-геологических условиях.

Гимринский автомобильный тоннель строился для подвоза грузов, используемых при возведении Ирганайского гидроузла. Прокладка тоннеля была начата в декабре 1979 года со стороны северного портала и в 1983 – со стороны южного.

Строительство велось в сложных условиях. Все грузы доставлялись водным (по водохранилищу Чиркейской ГЭС), а затем автомобильным транспортом.

Сбойка забоев была выполнена в 1991 году – с этого момента тоннель считался временно эксплуатируемым. Строительство основного тоннеля еще велось, а движение по нему проходило через вентиляционную штольню.

Работы по строительству не были завершены должным образом: своды остались неукрепленными, сквозь них проступали грунтовые воды. В 2007 году в селе Гимры был введен режим контртеррористической операции, вследствие чего тоннель закрыли для проезда.

В 2000-х годах началась реконструкция Гимринского тоннеля. Окончательная сдача в эксплуатацию была запланирована на 2010, но позже переносилась два раза. Только в 2011 году на работы по реконструкции планировалось потратить 1,7 млрд. рублей.

В итоге мост был открыт в октябре 2012 года. По этому поводу была проведена торжественная церемония, участниками которой стали высшие должностные лица Дагестана и гости из разных уголков России.

Гимринский тоннель расположен в толще известняки и песчаников на глубине до 900 метров от поверхности. Диаметр сечения – 9 метров, проезжей части – 7 метров, высота габарита – 5 метров. Профиль тоннеля – продольный двускатный. Параллельно тоннелю была устроена сервисная дренажно-вентиляционная штольня.

Для движения автомобильного транспорта выделено четыре полосы, пропускная способность – 4000 автомобилей в час.

Для обеспечения работы тоннеля закупалось дорогостоящее оборудование российского и итальянского производства. Оно было изготовлено специально под тоннель, поскольку в массовом производстве оборудования с подходящими характеристиками нет.

***Самая длинная кольцевая дорога в мире***

 Лондонская кольцевая автомагистраль М25 имеет длину 195,5 км. Ее строительство, продолжавшееся с 1972 по 1986 г., обошлось в 909 млн ф. ст., т.е. по 7,5 млн ф. ст. за 1 милю.

 ***Самая широкая дорога в Дагестане***

Автомагистраль первой технической категории Махачкала – Аэропорт с подъездом к Каспийску. Дорога имеет четыре полосы движения, разделительную полосу. Максимальная ширина дорожного полотна на отдельных участках достигает 60 м.

***Самый большой путепровод Дагестана***

Путепровод через железную дорогу на автомагистрали Махачкала – Аэропорт с подъездом к Каспийску. Построен в 2019 году. Длина моста 331 м, габарит 26 м, число пролетов – 21 шт. площадь мостового полотна 10 тыс. кв. м.

***Самый длинный мост в Дагестане***

Мост через реку Самур на 13 км автодороги Ново – Гапцах – Тагиркент – Ялама в Магарамкентском районе, построенный в 2018 году. Длина мост 496п. м., габарит 10 м, Мост имеет 33 железобетонных пролета. Построен взамен аварийного моста***.***

***Самая широкая в мире дорога***

«Монументальная ось» находится в г. Бразилиа (столица Бразилии). Она протянулась на 2,4 км от Муниципальной площади до площади Трех властей. Этот шестирядный бульвар – 250 м шириной – был открыт в 1960 году.

***Самая большая протяженность дорог в мире***

Согласно данным Международной дорожной федерации в 1999 году имеется у США – 6 348 227 км. Затем идет Индия – 3 319 664 км дорог и Бразилия – 1 724 924 км.

***Самая низко расположенная дорога в мире***

Дорога вдоль берега Мертвого моря в Израиле пролегает на 393 м ниже уровня моря.

***Самая многополосная дорога в мире***

Проходит через мост Сан – Франциско – Окленд в Калифорнии (США) и разделена на 23 полосы.

***Самой интенсивное движение в мире***

Наибольшая интенсивность движения наблюдается на отрезке скоростной автострады «Интерстейст – 405» автомагистраль Сан – Диего) в округе Оринндж, шт. Калифорния, США. В часы пик на участке дороги длиной 1, 45 км между автострадой Гарден – Гроув и Сил – Бич – Буявар скапливается до 25 тысяч автомобилей.

***Самый высокий мост в Дагестане***

Мост через реку Кара – Койсу на 1 км автодороги Гунибское шоссе – Вантляшевский перевал. Построен в 1970 году взамен старого моста. Высота подмостового габарита составляет 85 м.

**Самым высоким автодорожным перевалом Дагестана**

считается перевал Кокма, его абсолютная высота над уровнем моря 2619 метров. Расположен он на одноименном хребте в водоразделе рек Кули и Чирагчай. Тут рядом граница между Агульским и Кулинским районами. Малое количество осадков и сухость воздуха позволяют эксплуатировать его девять месяцев в году.

 \*\*\*

В 1865 году в Англии приняли закон ограничения скорости для всех самодвижущихся повозок, включая ранние автомобили. Согласно ему, в городской черте устройства могли двигаться не быстрее 3 км/ч, за городом — 6 км/ч. Экипаж машины должен был состоять из трёх человек, из которых один был обязан идти в 50 метрах впереди неё с красным флагом (или красным фонарём ночью). Лишь спустя 31 год эти ограничения были существенно смягчены.

\*\*\*

Небьющееся стекло было изобретено случайно. В 1903 году французский химик Эдуард Бенедиктус нечаянно уронил колбу, заполненную нитроцеллюлозой. Стекло треснуло, но не разлетелось на мелкие кусочки. Поняв, в чём дело, Бенедиктус изготовил первые лобовые стёкла современного типа, чтобы уменьшить количество жертв автомобильных аварий.

\*\*\*

69-летняя Чха Са Сун из Южной Кореи в 2010 году получила водительские права. Первую попытку сдать экзамены она предприняла в 2005 году, но неудачно. С тех пор теоретическую часть экзамена она сдавала почти каждый день, и ей удалось преодолеть минимальный барьер с 950-го раза. Ещё 10 попыток она затратила на практическую часть. Несгибаемость характера сделали эту женщину национальной героиней, а компания Hyundai после успешного завершения истории подарила ей автомобиль.

\*\*\*

Шведская компания SAAB была основана в 1937 году, но сначала производила только военные самолёты. После Второй Мировой войны компания решила выйти на новый рынок и наладить производство автомобилей. Первый прототип, получивший название Ursaab, был разработан группой из 16 инженеров. Из них никто раньше не занимался проектированием автомобилей, и только двое имели водительские права.

\*\*\*

В 1930 году американцы Чарльз Крейтон и Джеймс Харгис совершили путешествие на автомобиле из Нью-Йорка в Лос-Анджелес и обратно. Изюминка была в том, что весь путь (более 11 тысяч километров) они преодолели на заднем ходе.

\*\*\*

У автомобиля ГАЗ-21 существовало множество модификаций. В 1965 году была даже выпущена модель ГАЗ-21П — экспортный вариант с правым рулём. И в том же году сделали ГАЗ-21ПЕ — такую же модель с правым рулём плюс автоматической коробкой передач.

\*\*\*

На автомобильных номерных знаках в России используются только те буквы, которые присутствуют и в кириллице, и в латинице. Таких букв только 12 — А, В, Е, К, М, Н, О, Р, С, Т, У, Х (буква У принята условно соответствующей букве Y).

\*\*\*

В немецком Фрайбурге есть престижный жилой район Фаубан, в котором полностью запрещены автомобили, однако недвижимость здесь пользуется большим спросом. На границе района есть специальные гаражи, где можно оставлять машины, а внутри жители передвигаются пешком или на велосипедах.

\*\*\*

Для зимних поездок Ленина в Горки и на охоту один из его «Роллс-Ройсов» был поставлен на гусеничный ход. Конструирование подобных автомобилей началось ещё до революции служившим в царском автопарке Адольфом Кегрессом. Он ставил на гусеницы Мерседесы, Паккарды и Руссо-Балты.

\*\*\*

В Австралии для предотвращения гибели коал под колёсами автомобилей протягивают искусственные лианы из канатов, соединяющие эвкалипты по обе стороны трассы. Животные охотно пользуются этими мостиками.

\*\*\*

Экспортное название автомобиля Лада Калина для Финляндии — Lada 119, так как в переводе с финского Kalina значит треск, грохот, дребезжание и стук.

\*\*\*

На заводе Мерседес-Бенц в немецком Зиндельфингене рабочие передвигаются по территории завода на велосипедах. У каждого отдела — велосипеды своего цвета.

\*\*\*

Американец Уильям Фелпс Ино, разработавший первые правила дорожного движения, никогда не водил автомобиль сам.

\*\*\*

Шотландский физик Роберт Уотсон-Уотт однажды был остановлен полицейским за превышение скорости, после чего сказал: «Если бы я знал, что вы будете с ним делать, то никогда не изобрёл бы радар!».

\*\*\*

После полёта в космос Гагарин был награждён чёрной «Волгой» с номерами 12-04 ЮАГ (дата полёта и инициалы). Причём буквы были законно произведены от индекса Московской области (где и находился Звёздный городок) — ЮА. У следующих космонавтов на именных машинах сохранились буквы ЮАГ, а цифрами обозначалась также дата полёта.

\*\*\*

Законодательство ЮАР допускает любую степень самообороны, если речь идет об угрозе жизни или имуществу человека. Для защиты автомобилей от угона здесь популярны капканы, электрошокеры и даже огнемёты.

\*\*\*

Первый автомобиль, превысивший скорость 100 км/ч, как ни странно, был электромобилем. Его создал в 1899 году бельгийский автогонщик Камилл Женатци.

\*\*\*

Первым массовым автомобилем был Ford Model T, который продавался с 1908-го по 1927-й годы. До этого автомобили изготавливались поштучно и стоили баснословных денег.

\*\*\*

Самый массовый автомобиль из когда-либо созданных – Фольксваген Жук. За всё время было продано более 22 миллионов "Жуков" по всему миру.

\*\*\*

Автомобили с бензиновым двигателем были изобретены позже электромобилей.

\*\*\*

Первые чертежи автомобиля принадлежат ещё перу Леонардо да Винчи.

До изобретения двигателя внутреннего сгорания автомобили работали на паровой тяге.

\*\*\*

Первый в мире гоночный автомобиль был сконструирован в 1900 году. Мощность его двигателя составляла 35 лошадиных сил.

\*\*\*

Суперкар Bugatti Veyron на пике скорости за минуту потребляет столько же кислорода, сколько человек — за неделю.

\*\*\*

Самая длинная в мире автомобильная пробка, длина которой составляла около 200 километров, случилась в 1980-м году во Франции.

\*\*\*

Самый быстрый автомобиль в мире — оснащённый реактивным двигателем Thrust SSC. Он преодолел звуковой барьер. На автомобиле было установлено два реактивных двигателя суммарной мощностью в 110 тысяч лошадиных сил.

\*\*\*

Самым маленьким автомобилем признан выпускавшийся в 60-х годах прошлого века английский Peel P50. Высота этой одноместной модели не превышала 1,2 метра, ширина — 1 метра, а длина — 1,34 метра.

\*\*\*

Самый быстрый серийный автомобиль в мире — Bugatti Veyron Super Sport. На испытаниях эта модель развила скорость в 434 километра в час.

\*\*\*

Кузова автомобилей «Трабант» делались из прессованного хлопкового материала. Были случаи, когда их в сельской местности повреждали козы, которым они казались вполне съедобными.

\*\*\*

Английская компания AC Cobra запатентовала звук выхлопа своих моторов.

\*\*\*

 Самый большой автомобиль в мире на сегодняшний день – немецкий самосвал Liebherr T 282B. Он весит 222 тонны. Чтобы попасть в кабину водителю приходится подняться по лестнице из 16 ступеней.

***\*\*\****

В настоящее время на Земле эксплуатируется более 1 миллиарда автомобилей. Рост мирового автопарка продолжается за счет роста продаж новых автомобилей в таких странах как Китай и США. Прогнозируется, что к 2050 году на Земле будет зарегистрировано около 2,5 миллиардов автомобилей.

\*\*\*

Первая автомобильная катастрофа произошла в 1891 году в штате Огайо, США.

\*\*\*

Считается, что самая древняя дорога в мире находится в Египте, возле города Луксор. Она была построена примерно в 2600 году до н. э. для перевозки блоков из каменоломни к месту строительства пирамиды Хеопса.

\*\*\*

Великая каменная дорога (Appian Way), построенная в 312 году до н. э., была одной из первых и важнейших дорог Римской империи, соединяющей Рим с южными провинциями.

\*\*\*

В 1908 году в Бруклине, Нью-Йорк, была построена первая в мире автомобильная дорога. Она стала предшественницей современных автострад.

\*\*\*

Прототип современных автобанов появился в Германии в 1921 году – это была автомобильная дорога AVUS, на которой впервые было разрешено движение со скоростью 120 км/ч.

\*\*\*

В 76 странах мира принято движение по левой стороне дороги, в основном в Великобритании и странах, которые когда-то были её колониями.

\*\*\*

Самой длинной дорогой в мире считается Pan-American Highway, протяженностью около 30 000 км.

\*\*\*

Запах в салоне нового автомобиля состоит по меньшей мере из 50 летучих органических веществ. Откуда они взялись? От пластиковых поверхностей, герметика, клея. Лишь через определенное время все эти ароматы выветриваются.

\*\*\*

Сколько времени займет путь на машине до Луны? Даже сверхбыстрый суперкар по меркам космоса сравним с самой медлительной черепахой. Но давайте просто пофантазируем. Представьте, что машины вдруг стали летающими. Если, беря в расчет среднюю скорость 95 км/ч, сейчас сесть в машину и отправиться в сторону земного спутника, то пункта назначения вы достигните только через полгода.

\*\*\*

Гитлеру приходилось отправлять письмо в фирму Mercedes. Как вы думаете, каково было его содержание? Все просто: он обратился с просьбой одобрить ему рассрочку на приобретение нового автомобиля.

\*\*\*

Про дорожные заторы в России нам известно, а что насчет пробок в Америке? Представьте себе, именно американцам приходится больше всего времени проводить в пробках. В соответствии с последними данными, каждый гражданин США ежегодно проводит в пробках примерно 40 часов.

\*\*\*

Вы в курсе, что магнитол в автомобилях могло и не быть вовсе? Да, это так. Первый радиоприемник пытались запретить, так как в те времена специалисты были уверены, что новая техника может снизить концентрацию автолюбителя.

\*\*\*

Штраф за немытую машину выписывают только в России? В Европе однозначно такого нет.

\*\*\*

На каких автодорогах больше всего транспорта? Можно заявить уверенно, это не столица нашей Родины. Самое большое количество машин ездит по дорогам Лос-Анджелеса. Как ни странно, количество транспорта на сегодняшний день превышает количество людей, которые официально проживают в мегаполисе.

\*\*\*

Представьте себе, в прошлом веке машина считалась экологически чистым транспортным средством. Как так вышло? Все предельно просто, в то время люди преимущественно ездили на лошадях, оставляющих после себя большое количество продуктов жизнедеятельности. Как несложно догадаться, из-за этого на дорогах всегда была грязь, да и запах стоял не самый приятный. Поэтому при появлении на дорогах первой машины многие стали считать ее экологически чистым видом транспорта.

\*\*\*

Мост Мульвио или как его называют римляне Мильвио, одна из архитектурных достопримечательностей Рима. В 1989 году мосту исполнилось 2108 лет. Двадцать один век непрерывной эксплуатации. В последнее время по нему разрешено ездить только легковым автомобилям.

\*\*\*

Бамбуковый висячий мост – рядовая конструкция в горных районах азиатских стран. Самый длинный среди бамбуковых мостов тот, что соединяет берега реки Мин в Китае. Его длина 250 метров при ширине 3 метра. Во всей конструкции нет ни единого металлического элемента, даже гвоздя.

\*\*\*

Самыми мелкими нарушителями на дороге являются бактерии. Оказывается, взламывать асфальт могут не только грибы и ростки растений, но и бактерии. Как показало исследование, бактерии рода псевдомонас проникают в уже имеющиеся мелкие трещины и расширяют их, питаясь углеводородами асфальта.

В Нью-Джерси, США, есть местная дорога под названием "Clinton Road", которая считается одной из самых мистических в мире, так как там нередки необъяснимые явления.

\*\*\*

Дорога на перевал Кхардунг-ла в Индии находится на высоте 5,359 метров над уровнем моря и считается самой высокой автомобильной дорогой в мире.

\*\*\*

Дорога Северного Яруса (North Yungas Road) в Боливии, также известная как "Дорога смерти", считается одной из самых опасных в мире из-за крутых обрывов и узкой проезжей части.

\*\*\*

Самая длинная круговая улица столицы России – Московская кольцевая дорога (МКАД) длиной 109 км.

\*\*\*

Один из самых живописных маршрутов в мире – Атлантическая дорога (Atlantic Ocean Road) в Норвегии, которая идет вдоль красивого побережья и соединяет несколько маленьких островов.

\*\*\*

Самая длинная прямая дорога находится в Австралии – Эйр Хайуэй, длиной 146,6 км без единого поворота.

\*\*\*

В некоторых районах Канады и России в зимнее время создаются временные "зимние дороги" на замерзших реках и озерах, которые служат для сезонной транспортировки грузов.

\*\*\*

В Южной Корее был построен первый в мире "умный" трансформирующийся мост, который может менять свою форму в зависимости от потребностей транспорта и пешеходов.

\*\*\*

Во многих странах исследуются технологии строительства дорог из переработанных материалов, таких как пластик, стекло или старые шины.

\*\*\*

В будущем могут появиться магнитные дороги, которые позволят автомобилям двигаться без контакта с поверхностью, что уменьшит износ колес и дорог.

\*\*\*

В городе Зеленоградск, Россия, находится самая короткая дорога в мире, длиной всего 4 метра.

\*\*\*

В некоторых странах используют дорожные покрытия, которые уменьшают вероятность скольжения и улучшают видимость в условиях тумана.

\*\*\*

В 1640 году общественный транспорт был разделен на социальные классы: самые богатые люди, путешествовали в повозке (до 8 человек), люди среднего класса должны были размещаться на задней лавке, в то время как более бедные люди сидели на крыше, выше багажа, рискуя упасть на землю.

\*\*\*

Первый автобус был запущен в 1662 году по инициативе Блеза Паскаля и приводился в движение лошадьми.

\*\*\*

На территории Российский Империи первый автобус появился спустя 100 лет. Его выпускал столичный завод, при этом транспорт был электрическим, имел 10 сидений и максимальную скорость в 20 км/ч.

\*\*\*
Символ Лондона – легендарные красные двухэтажные автобусы появились в столице Англии в 1959 году.

\*\*\*

Первым автобусом, который выпустили в СССР считается ЗиС-127, впоследствии ЗиЛ.

\*\*\*

Самый длинный автобус работает на маршрутах в Китае. Его длина почти 38 метров, а вместительность 380 пассажиров.

\*\*\*
Самые длинные действующие автобусные маршруты, это Брисбен-Перт ( Австралия). Расстояние почти в 5500 километров водители преодолевают в среднем за 76 часов.

\*\*\*

В 1775 Джеймс Уотт усовершенствовал паровой двигатель, и с этого времени поезда, автобусы, лодки, все будут использовать паровой двигатель почти столетие.

\*\*\*

В 1807 году был изобретен первый пароход, который перевозил пассажиров. В 1825 была построена первая в мире общественная железная дорога между городами Стоктон и Дарлингтон.

\*\*\*

В 1863 в Лондоне было построено первое метро в мире.

\*\*\*

Воздушные перевозки родились в 1910 году с первой линией дирижаблей.

\*\*\*

В некоторых городах, таких как Сингапур и Копенгаген, строятся дороги-сады, которые сочетают в себе проезжую часть с зелеными насаждениями, создавая комфортную и экологически чистую среду.

\*\*\*

Во многих развитых странах для уменьшения шума от движения транспорта применяются специальные антишумные покрытия, состоящие из пористых материалов, которые поглощают шум.

\*\*\*

Некоторые дороги оснащены инновационным покрытием, которое способно самоочищаться от пыли, грязи и даже масляных пятен. Это достигается за счет использования нанотехнологий и специальных материалов, которые способствуют быстрому отделению загрязнений от поверхности дороги.

***\*\*\****

Если все водители снизят скорость движения на 1 км/ч, то количество аварий может сократиться на 2%. Исходя из статистики, это десятки, если не сотни, спасенных жизней.

\*\*\*

Знаки «Пешеходный переход» и «Аварийно-опасный участок дороги» расположены на ярко-лимонном желтом фоне не просто так. Оказывается, человеческий глаз особенно чувствителен к желтому цвету. Такие знаки водитель быстрее заметит.

\*\*\*

Отвлекаться во время езды за рулем запрещается категорически и на, то есть вполне объяснимая причина: на скорости 100 км/ч за секунду автомобиль преодолевает 30 метров. Так, если водитель повернул голову к пассажиру сзади, то это около 3 секунд потерянного времени и 100 метров езды «вслепую».

\*\*\*

Во время ДТП шансы выжить у не пристегнутого человека на 70% меньше, чем у пристегнутого. Также современная конструкция ремней безопасности гарантирует спасение жизни при ДТП на скорости до 65 км/ч. А первый автомобиль с ремнями безопасности появился в 1959 году. Его выпустила компания Volvo.

\*\*\*

Женщины в три раза чаще получают травмы позвоночника во время аварии чем мужчины. Связано это с тем, что во время краш-тестов манекены делают в соответствии с телосложением среднего мужчины.

\*\*\*

Канадские исследователи установили, что для мужчин наиболее безопасным возрастом для вождения является промежуток от 33 до 54 лет. У женщин цифры другие – от 25 до 33 лет.

\*\*\*

В 1957 году в Европе был узаконен асимметричный свет фар, по которому свет от водителя светил ближе, чем свет со стороны пассажира. Это снижало риск ослепления встречного водителя и повышало безопасность.

\*\*\*

Когда автомобили только появлялись, то женщинам разрешали водить с 30 лет. Многие дамы так и не решились сесть за руль, а причина очень проста – не хотели раскрывать свой возраст.

\*\*\*

В ряде стран страховка автомобиля для мужчины стоит дороже. Это объясняется склонностью мужчин к лихачеству.

\*\*\*

В штате Род-Айленд (США) в машине запрещено перевозить даже упакованное пиво. В противном случае придется заплатить штраф в размере 100 долларов.

\*\*\*

В Индии уважением на дорогах пользуются те, кто передвигается на больших автомобилях. Например, дальнобойщики являются «королями дорог» и творят на дорогах все что захотят. А также у коровы, являющейся священным животным, преимущество перед любым транспортным средством зафиксировано в местных правилах дорожного движения. Пользуясь преимуществом, коровы создают помехи движению не только на дорогах, но и на взлетно-посадочных полосах в аэропортах. Поэтому для их разгона используют запись рычания тигра.

\*\*\*

В многомиллионном Каире установлено всего 9 светофоров. Стоит отметить, что водители частенько их игнорируют.

\*\*\*

Самые переполненные дороги в мире в Люксембурге. Здесь на 1000 человек приходится 570 автомобилей. Для сравнения – в Москве на 1000 населения получается порядка 350 транспортных средств.

\*\*\*

В Бельгии небольшая скорость является национальной традицией. Бельгийцы в шутку говорят, что, въезжая в их страну на большой скорости самое главное – это успеть затормозить. Иначе страну можно просто проскочить.

\*\*\*

В Австралии каждый год в ДТП попадают около 20 тысяч кенгуру. В этой стране существует даже специальное тестирование на прочность и безопасность машины, при котором автомобиль сталкивают с макетом кенгуру.

\*\*\*

Предприимчивые страховщики из Скандинавии предлагают автолюбителям приобрести страховой полис, защищающий от штрафа за превышение скорости. Правда, действует он лишь один раз.

\*\*\*

Управляя автомобилем необходимо постоянно следить за обстановкой на дороге. Отвлекаться даже на несколько секунд не стоит, иначе это может привести к трагическим последствиям. Так, ученые доказали, что у разговаривающего по телефону водителя внимание рассеивается также, как и у пьяного водителя.

\*\*\*

Самой примечательной железной дорогой считается Транссибирская магистраль. Она самая длинная в мире. От Москвы до Находки — 9438 км и 97 крупных станций. Ходит по этому маршруту фирменный поезд «Россия», который находится в пути 8 дней 4 часа и 25 минут. Самая середина Транссиба так и называется: станция Половина. От нее одинаковое расстояние и до Москвы, и до Владивостока. Самый холодный участок Транссиба находится между станциями Могоча и Сковородино. Температура здесь достигает -62 градусов.

\*\*\*

Самый длинный грузовой поезд был длиной 6,5 км, состоял из 440 вагонов и регулярно перевозил 42 000 тонн угля из Экибастуза на Урал еще во времена СССР. На другом краю света, в ЮАР, в 1989 году зафиксировали другой рекорд: поезд длиной 7,3 км, состоящий из 660 вагонов. Правда, больше эксперимент не повторяли. Колея не выдержала.

\*\*\*

Первая железная дорога в России была грузовой, длиной 2 км. Построили ее на Урале, на Колывановском заводе и работала она на конной тяге. Первой пассажирской дорогой была известная всем Царскосельская.

\*\*\*

Скорость первых пассажирских поездов в XIX веке была 33 км/час. А железнодорожники в то время были своего рода элитой: к ним относились, как, например, в начале 20 века к авиаторам, или в 60-х годах — к космонавтам.

\*\*\*

По статистике, железная дорога в 45 раз безопаснее автомобиля. Тем, кто все равно беспокоится, специалисты советуют выбирать вагоны в середине состава, а в сидячих вагонах — купить билет на места против движения. Любителей же острых ощущений приглашают в Аргентину. Там курсирует специально восстановленный для туристов легендарный поезд «Патагония экспресс». Кроме ярких впечатлений от местных пейзажей, можно неожиданно оказаться участником действия под названием «Ограбление поезда».

\*\*\*

Самый мощный локомотив в истории – российский 4ЭС5К. По конструкции он представляет собой электровоз, а его мощность достигает 17838 л.с.

\*\*\*

Один из самых дорогих билетов на поезд можно купить в России, если вы хотите прокатиться на “Золотом орле”, фирменном поезде люкс-класса. Он курсирует по Транссибирской магистрали, а также совершает рейсы между Москвой и Пекином, совершая по пути многочисленные остановки, в результате чего подобная поездка занимает 21 день. Билет в обычное одноместное купе на поездку от Москвы до Владивостока (чуть более 9200 км, 15 дней в пути) стоит более 70.000 долларов.

\*\*\*

Не все современные поезда комплектуются машинистами. В трёх десятках городов мира курсируют беспилотные составы, управляемые компьютерами и контролируемые диспетчерами, которые следят за обстановкой, оставаясь при этом в офисе. Прокатиться на беспилотных составах можно во многих странах Азии, Европы и Ближнего Востока.

\*\*\*

Самые быстрые пассажирские поезда курсируют между двумя главными китайскими мегаполисами, Китаем и Шанхаем. Скорость их ограничена правилами эксплуатации – 380 км/ч, и на некоторых отрезках пути они действительно её развивают. Средняя их скорость составляет около 330 км/ч.

\*\*\*

В самолёте Боинг 767 — около 3 миллионов деталей. Кстати делают детали во всём мире: части фюзеляжа изготавливаются в Японии, центральные части крыльев — в Южной Калифорнии, закрылки — в Италии.

\*\*\*

Однажды во время полёта в салоне Boeingа увидели мышь. Из-за серого грызуна экипажу пришлось совершить экстренную посадку и высадить всех пассажиров. Была опасность, что мышь перегрызёт какой-нибудь кабель. В результате 200 пассажиров провели ночь в отеле аэропорта, а экипаж всю ночь ловил грызуна.

\*\*\*

Был проведён опрос: Что вас больше всего раздражает при полете в самолете? 78% ответили, что не могут выносить постукивание соседа сзади о спинку своего сидения. 69% раздражаются, когда сосед спереди начинает опускать спинку кресла.

\*\*\*

В самолёте президента Путина (борт № 1) находятся две спальни, душевая, комната для отдыха, зал совещаний и даже тренажёрный зал. Стоит такой самолёт около 300 млн.$

\*\*\*

Самое большое число пассажиров, перевезенных на гражданском самолете за один рейс -1087 человек. Это случилось в «Боинге 747» при эвакуации беженцев из Эфиопии в 91 году. При поднятых подлокотниках на четырех креслах умещалось по 6 человек. Кстати, за время полета на борту родилось 3 младенца.

\*\*\*

Первое в мире регулярное воздушное сообщение было открыто между Парижем и Лондоном в 1919 г. В самолёте находилось всего 4 пассажира.

\*\*\*

Во время полета самолета открыть двери просто невозможно – они автоматически заблокированы. Так что не верьте американским фильмам, которые пытаются убедить зрителей в обратном.

\*\*\*

В год вылетает свыше 10 миллионов рейсов.

\*\*\*

Каждый член экипажа «Boeing 747» должен пройти через 123 проверки, прежде чем получит право на вылет

\*\*\*

Согласно статистике, самолёт — самый безопасный в мире вид транспорта. Шансов погибнуть, отправившись в полёт, у вас намного меньше, чем в том случае, если вы поедете на поезде или автомобиле.

\*\*\*

Наибольшая высота, когда-либо достигнутая самолётом — 37650 метров. Рекорд был установлен в 1977 году советским лётчиком. Разумеется, использовался военный истребитель, а не гражданский самолёт.

\*\*\*

Туалеты в пассажирских самолётах появились только спустя пять лет после начала пассажирского авиасообщения.

\*\*\*

Первый в мире коммерческий пассажирский авиарейс состоялся в далёком 1914 году.

\*\*\*

Аэрофобией, или боязнью полётов на самолётах, страдает около трёх процентов людей.

\*\*\*

Самолёт Boeing 767 состоит более чем из трёх миллионов деталей.

\*\*\*

Рекорд одновременной перевозки пассажиров — 1091 человек. Установлен он был самолётом Boeing 747 в 1991 году при эвакуации беженцев из Эфиопии.

\*\*\*

Самый крупный в мире аэропорт носит имя Короля Халида. Расположен он в Саудовской Аравии.

\*\*\*

Самый массовый в мире самолёт — АН-2, известный многим как один из «кукурузников».

\*\*\*

Самый большой в мире самолёт — «Мрiя». Он существует в единственном экземпляре и принадлежит Украине. Однажды на нём в Грузию перевезли реактор для атомной электростанции. «Мрiя» способна поднять до шестисот тонн груза.

\*\*\*

По статистике, около одного процента багажа теряется при перелётах, но почти во всех случаях пропажа обнаруживается и возвращается владельцу в течение суток, максимум двух.

\*\*\*

Самый быстрый в мире самолёт — беспилотник X-43A, развивающий скорость свыше 11 тысяч километров в час, что равняется почти десяти скоростям звука. Потому он, собственно, и беспилотник — человек таких нагрузок попросту не выдержит.

\*\*\*

Самый вместительный пассажирский самолёт в мире — Airbus A380. Эта двухпалубная махина способна взять на борт почти пять с половиной сотен пассажиров.

\*\*\*

Самой старой авиакомпанией в мире считается голландская KLM, которая была основана в 1919 году.

\*\*\*

Первой стюардессой на борту самолета стала американка Эллен Черч. Девушка была по образованию медсестрой и имела лицензию на управление самолетом. Когда в 1930-м году она подала заявление о приеме на работу в авиакомпанию «Boeing Air Transit», там с радостью откликнулись. Девушка, кроме прямых обязанностей, заправляла баки топливом, носила багаж, заводила часы в кабине пилота, и т.д.

\*\*\*

Более полувека тому назад, стоимость авиабилета была минимум на порядок выше, чем сейчас. То есть, переведя в реальное время, например, авиабилеты Москва-Рим обошлись бы вам минимум в шестьдесят тысяч.

\*\*\*

Каждый аэропорт, согласно правилам системы международной авиации, имеет трехбуквенный код на латинице. В России этот код на кириллице. Уфа – единственный аэропорт, чье название и в международной и в российской системах звучит одинаково: УФА – UFA.

\*\*\*

Часть акций авиакомпании «British Airways» принадлежит Англиканской церкви.

\*\*\*

Ученые утверждают, что шум двигателей самолетов изменяет вкусовые ощущения от еды. Она кажется более хрустящей, но менее соленой и сладкой.

\*\*\*

В аэропорту южнокорейского города Инчхон вы не найдете 4, 13 и 44 выхода. С числом 13 все понятно, а 4 созвучно слову «смерть».

\*\*\*

По статистике, для того, чтобы практически гарантированно попасть на самолет, который потерпит крушение, человеку необходимо в течение 13 лет ежедневно летать, при этом, шанс остаться в живых составляет 10 к одному. То есть, лишь один из десяти станет трагическим.

\*\*\*

Каждый тридцать третий пассажир страдает аэрофобией.

\*\*\*

Пилоты, летающие на международных авиарейсах, общаются с диспетчерами только на английском языке.

\*\*\*

Наибольшее количество аэропортов расположено на территории США – более 14 с половиной тысяч.

\*\*\*

Первый авиарейс состоялся в 1914 году.

\*\*\*

Каждые 3 секунды в мире приземляется самолет.

\*\*\*

В последнее время стало модно летать на истребителях! Услуга официальная и недешевая: полет в стратосферу обойдется в 17.000$.

\*\*\*

Черный ящик на самом деле не черный, обычно он красный или оранжевый и имеет форму шара.

\*\*\*

Самый короткий рейс на самолёте составляет всего лишь 2 минуты, а самый долгий почти сутки.