



**ГАИОЗ КОНСТАНТИНОВИЧ МАКИЕВ**  
НАЧАЛЬНИК ФКУ УПРДОР “СЕВЕРНЫЙ КАВКАЗ”

## **ФЕДЕРАЛЬНОЕ КАЗЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ “УПРАВЛЕНИЕ ОРДЕНА ЗНАК ПОЧЕТА СЕВЕРО-КАВКАЗСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ” ФЕДЕРАЛЬНОГО ДОРОЖНОГО АГЕНТСТВА**

**История федерального казенного учреждения “Управление ордена Знак Почета Северо-Кавказских автомобильных дорог” Федерального дорожного агентства начинается в 1954 году. В те годы государственное учреждение носило другое название – “Управление дороги Ростов-на-Дону – Минеральные Воды – Ordжоникидзе”.**

В годы Великой Отечественной войны дороги в Северо-Кавказском регионе были разрушены до основания. Необходимость их скорейшего восстановления была очевидна. После окончания войны Государственный комитет Совета Министров СССР принял постановление о строительстве важнейших дорог: Москва – Симферополь, Харьков – Киев, Москва – Ленинград, Ростов-на-Дону – Ordжоникидзе. В те годы существовала невероятно большая разница между пропускными возможностями дорог и возросшими объемами перевозок, необходимыми для восстановления всего народного хозяйства.

В год своего рождения Северо-Кавказская автомобильная магистраль состояла из двух больших трасс: Ростов-на-Дону – Ordжоникидзе и Пятигорск – Сухуми. В то время их протяженность составляла 1116 км. Они проходили по Ростовской области, Краснодарскому и Ставропольскому краю, Грузинской ССР, Кабардино-Балкарской и Северо-Осетинской АССР. Для обслуживания этой сети были созданы дорожно-эксплуатационные участки в станице Куцёвской, гг. Кропоткине, Невинномыске, Нальчике, Карачаевске, пос. Иноземцево и селении Цебельда Грузинской ССР.

Строительные работы на участке Ростов – Беслан выполнялись управлениями строительства (УС) №2 и 7 Главдорстроя.

Участок дороги Беслан – Грозный протяженностью 95 км строился силами УС №7 Главдорстроя по проекту ГПИ “Союздорпроект”.

Капитальный ремонт на участке Грозный – граница с Азербайджанской ССР производился силами управления дороги Ростов – Баку (в то время – дорожно-строительные районы с 3-го по 7-й).

Подъезды к городам, железнодорожным станциям и районным центрам сооружали в основном одновременно со строительством и капитальным ремонтом дороги по основному направлению. В период с 1966 по 1972 год автодорога Ростов – Баку на участке Ростов – Батайск протяженностью 6,4 км была перестроена в соответствии с первой технической категорией.

В 1965–1968 годах были построены Северо-Восточный и Северо-Западный обходы Пятигорска протяженностью 18,7 км.

В 1972 году введена в эксплуатацию вторая полоса дороги Ростов – Баку на участке Баксан – Нальчик протяженностью 14,8 км. В пе-

риод с 1969 по 1972 год – обход Дербента протяженностью 5,43 км со строительством автодорожного тоннеля длиной 281,25 пог. м.

С 1966 года производится реконструкция и капитальный ремонт участков дороги основного направления и подъездов с уширением и усилением проезжей части дороги, а также увеличением габаритов мостов.

В 1975 году построено 2,2 км обхода промышленной зоны Пятигорска.

В 1980–1990 годах завершилось строительство обходов Баксана в Кабардино-Балкарии и Батайска в Ростовской области, а также первой очереди автодороги Минеральные Воды (аэропорт) – Кисловодск.

В разные годы в состав обслуживаемых трасс вошли автодороги: – Астрахань – Элиста – Ставрополь, связывающие Ставропольский край с Калмыцкой Республикой;

– Прохладный – Эльбрус через Баксан, Урвань – Уштулу в Кабардино-Балкарской Республике, Кочубей – Зеленокумск – Минеральные Воды, Астрахань – Каспийск – Кочубей – Кизляр – Махачкала, связывающие Ставропольский край с Дагестанской Республикой; – Владикавказ – Нижний Ларс, Алагир – Нижний Зарамаг, связывающие Россию с Республикой Грузия и странами СНГ.

В те годы магистраль Ростов-на-Дону – Ordжоникидзе, которую прокладывали представители всех наций и народностей СССР, называли дорогой дружбы. Многонациональным по составу остался и нынешний коллектив ФКУ “Управление ордена Знак Почета Северо-Кавказских автомобильных дорог” Федерального дорожного агентства (ФКУ Упрдор “Северный Кавказ”), в настоящее время насчитывающий 2,5 тыс. человек.

Менялись кадры, ветераны уходили на заслуженный отдых, им на смену приходили молодые специалисты. С ними связано развитие и усовершенствование дорожной сети региона, создание принципиально новых дорожных покрытий из щебеночных смесей, способов устройства шероховатых слоев износа – поверхностных обработок, разметки дорог белым щебнем, рациональной схемы монтажа асфальтобетонного завода, а также многочисленного нестандартного оборудования для дорожного производства.

Так, на федеральной дороге “Кавказ” была создана первая камерно-механическая база с полуавтоматическим управлением. Здесь впервые применена и получила признание разметка дорожного покрытия белым щебнем. Также впервые в стране была использована газовая обработка минеральных материалов для повышения сцепления с битумом вместо поверхностно-активных добавок.

В целях улучшения качества федеральной дороги потребовалось реорганизовать эксплуатационные службы: в 1971 году ДЭУ

и ДСР были преобразованы в 11 ДРСУ. Именно здесь были созданы специализированные бригады и звенья по ремонту и содержанию дорог, что впоследствии положительно сказалось на качестве работ, увеличило производительность труда и в конечном итоге повысило безопасность движения.

В установленные сроки управление дороги Ростов – Баку обеспечивало бесперебойный проезд при выполнении ответственных правительственных заданий, таких, например, как провоз зеркала для солнечной обсерватории в станции Зеленчукской в Карачаево-Черкесии, а также реактора для завода пластмасс в Будённовске.

Коллектив дорожников неоднократно выходил победителем во всесоюзных и республиканских соревнованиях. В книгу почета управления занесено около 500 передовых мастеров дорожного дела.

В 1972 году в честь 50-летия образования СССР постановлением ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров

движения по которым на отдельных участках составляет более 25 тыс. автомобилей в сутки. По указанным трассам осуществляется значительный объем международных перевозок грузов и пассажиров из Турции, Ирака, Ирана, Грузии, стран СНГ.

Новые дороги, построенные за прошедший период, в корне изменили облик прилегающих районов, которые быстро заселялись. Природа щедро одарила Северный Кавказ мягким климатом, богатыми землями, несравненной красотой ландшафта.

Со временем трасса Ростов-на-Дону – Орджоникидзе из пыльной проселочной дороги превратилась в одну из лучших магистралей страны с транспортными развязками на разных уровнях, усовершенствованным покрытием, укрепленными обочинами, развитой инфраструктурой (красочные павильоны, площадки отдыха и стоянок, эстакады для осмотра машин, заправочные станции, пункты технического обслуживания и другие объекты дорожного сервиса).



1



2

1. Автомобильная дорога Алагир – Нижний Зарамаг (нулевой километр)
2. Мостовой переход через р. Ардон
3. Строительство обхода Беслана в Республике Северная Осетия – Алания
4. Автомобильная дорога М-29 “Кавказ”

СССР и ВЦСПС многонациональный коллектив управления дороги Ростов – Минеральные Воды – Орджоникидзе был награжден юбилейным почетным знаком ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР.

За успехи, достигнутые в выполнении заданий IX пятилетки по развитию дорожного хозяйства, Президиум Верховного Совета СССР указом от 13 февраля 1976 года наградил управление дороги орденом “Знак Почета”.

За 55 лет учреждение пережило несколько реорганизаций: от названия “Управление дороги Ростов-на-Дону – Минеральные Воды – Орджоникидзе” до ФКУ “Управление ордена Знак Почета Северо-Кавказских автомобильных дорог” Федерального дорожного агентства.

Сегодня ФКУ Упрдор “Северный Кавказ” обслуживает сеть федеральных трасс общей протяженностью 2322,3 км по семи регионам Северного Кавказа: Ставропольскому краю, Кабардино-Балкарской Республике, Калмыкии, Северной Осетии – Алании, Ингушетии, Дагестанской и Чеченской республикам. Часть обслуживаемой сети дорог входит в состав российских транспортных коридоров, интенсивность



3

Ставропольский край традиционно является геополитическим центром Северного Кавказа, транспортным узлом, где осваиваются значительные объемы средств, выделяемых на строительство и реконструкцию федеральных дорог.

С 1998 по 2009 год построено и реконструировано свыше 1500 пог. м мостов, путепроводов и 85 км дорог. Введен в эксплуатацию сложный транспортный узел в районе с. Канглы. Это участок автомагистрали “Кавказ” с двумя мостами через рр. Суркуль и Кума, двумя путепроводами через железную и автомобильную дороги. Построен обход с. Верхняя Татарка. На наиболее перегруженном транспортном перегоне между Невинномысском и Минеральными Водами произведена реконструкция 13 км автодороги,

в результате чего в два раза увеличилась пропускная способность магистрали. На автодороге Кочубей – Зеленокумск – Минеральные Воды введена в эксплуатацию первая очередь обхода Будённовска. Построен обход первой технической категории пос. Иноземцево. Реконструирована транспортная развязка на нулевом километре автодороги Алагир – Нижний Зарамаг. Сооружены два пусковых комплекса первой технической категории на обходе Нальчика в Кабардино-Балкарии. Реконструированы мостовые переходы в Республике Дагестан через рр. Акташ, Количи, Шура-Озень. Построен участок дороги первой технической категории – обхода Владикавказ. Начата реконструкция с доведением параметров автодороги “Кавказ” до первой технической категории на участке 602–612-й км в Чеченской Республике и 754–764-й км в Дагестане.

Главная стратегическая задача развития закреплённых за ФКУ Упрдор “Северный Кавказ” магистралей заключается в стабилизации и подъёме региональной экономики, обеспечении национальной безо-

пастности транспортного коридора Север – Юг, а также обеспечение подъездов к важным узлам и терминалам.

Кроме того, повышенное внимание уделяется внедрению в производство прогрессивных технологий и новых материалов, к которым следует отнести:

- ремонт асфальтобетонных покрытий методом регенерации с использованием комплекса “Ремиксер-4500”;
- восстановление шероховатости верхнего слоя покрытия путем поверхностной обработки с применением битумных эмульсий передвижными комплексами РЗС-14000 и MAN F-200;
- устройство горизонтальной разметки комплектами оборудования Н-32-2 фирмы Hoffmann, фирмы “Борум”, Ж-610 фирмы “Просинь”, термопластиком фирм “Мегапласт” и “Просинь”;
- использование габионных конструкций при устройстве регуляции мостовых переходов через реки;



пасности, улучшении условий жизни населения. Для достижения этой цели разработана программа развития сети дорог до 2015 года, которая передана в Федеральное дорожное агентство и включена в Федеральную целевую программу “Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)”. В этой программе, ввиду динамичного роста евроазиатских транспортно-экономических связей, поставлены задачи раз-

- применение новой конструкции мостового полотна с гидроизоляцией из изопласта и термоэластопласта.

Многие специалисты ФКУ Упрдор “Северный Кавказ” награждены Федеральной дорожной службой России, почетными грамотами Росавтодора, знаками “Почетный дорожник России” I и II степени.