

ISSN 1814 - 6961

ОТАН ТАРИХЫ

ҒЫЛЫМИ ЖУРНАЛ

Үш айда бір рет шығатын ғылыми журнал
2019, № 3 (87)

3 /2019

Журнал Қазақстан Республикасы Білім және ғылым министрлігі Білім және ғылым саласындағы бақылау комитетінің (ҚР БҒМ БҒБК) ғылыми қызметтің нәтижелерін жариялау үшін ұсынылатын баслымдар тізіміне кіреді.

Бас редакторы:
Зиябек Қабылдинов

Редакциялық алқа:

Абдрахманов Толобек Абылович, т.ғ.д., профессор, И. Арабаев атындағы Қырғыз мемлекеттік университетінің ректоры (Қырғызстан)

Акинер Ширин, т.ғ.д., Лондон университетінің профессоры (Ұлыбритания)

Асылбекова Жамиля Мәлікқызы т.ғ.д., профессор, Халықаралық бизнес университеті (Қазақстан)

Әбусейітова Меруерт Хуатовна, т.ғ.д., профессор, Қазақстан Республикасы Білім және ғылым министрлігі Ғылым комитеті Р. Сулейменов атындағы Шығыстану институты «Тарихи материалдарды зерттеу орталығының» директоры, ҰҒА корр.-мүшесі (Қазақстан)

Әлімбаев Нұрсан, т.ғ.к., профессор, ҚР Мемлекеттік музейінің директоры (Қазақстан)

Әжіғали Серік Ескендірұлы, т.ғ.д., профессор, Қазақстан Республикасы Білім және ғылым министрлігі Ғылым комитеті Ш.Ш. Уәлиханов атындағы Тарих және этнология институты (Қазақстан)

Буканова Роза Гафаровна, т.ғ.д., профессор, Уфа қаласындағы Башқұр мемлекеттік университеті (Ресей)

Голден Питер, Принстон университетінің профессоры (АҚШ)

Жұмағұлов Қалқаман Тұрсынұлы, т.ғ.д., профессор, әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университетінің «Дүние жүзі тарихын зерттеу» орталығының директоры, Германиядағы Геттинген университетінің құрметті профессоры (Қазақстан)

Исмағұлов Оразақ, т.ғ.д., профессор, ҰҒА академигі (Қазақстан)

Көмеков Болат Ешмұхамедұлы, т.ғ.д., профессор, ҰҒА академигі (Қазақстан)

Ламин Владимир Александрович, т.ғ.д., профессор, РҒА корр.-мүшесі, РҒА Сібір бөлімінің Тарих институты (Ресей)

Мансура-Хайдар, профессор (Үндістан)

Масов Рахим Масович, т.ғ.д., профессор, А. Дониш атындағы Тарих, археология және этнография институты (Тәжікстан)

Мұқтар Әбілсейт Қапизұлы, т.ғ.д., профессор, Атырау қаласындағы «Сарайшық» мемлекеттік тарихи-мәдени музей-қорығының директоры (Қазақстан)

Навроцкий Карл, PhD докторы, Гданьск қаласындағы екінші дүниежүзілік соғыс музейінің директоры (Польша)

Осман Мерт, Ататүрк университетінің профессоры (Түркия Республикасы)

Сидхарт С. Саксена, Кембридж университетінің профессоры (Ұлыбритания)

Сон Ен Хун, Хангук шет тілдер университетінің профессоры (Оңтүстік Корея)

Сыдықов Ерлан Бәттишұлы, т.ғ.д., профессор, Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университетінің ректоры (Қазақстан)

Якуб Алексей Валерьевич, т.ғ.д., профессор, Ф.М. Достоевский атындағы Омск мемлекеттік университет (Россия)

Редакционная коллегия журнала

Абдрахманов Толобек Абылович, д.и.н., профессор, ректор Кыргызского государственного университета имени И. Арабаева (Кыргызстан)

Абусейтова Меруерт Хуатовна, д.и.н., профессор, член корр. НАН РК, директор

центра «Исследование исторических материалов» института Востоковедения имени Р. Сулейменова Комитет науки Министерства образования и науки Республики Казахстан (Казахстан)

Акинер Ширин, д.и.н., профессор Лондонского университета (Великобритания)
Алимбай Нурсан, к.и.н., профессор, директор Государственного музея Республики Казахстан (Казахстан)

Ажигали Серик Ескендерович, д.и.н., профессор, Институт истории и этнологии им. Ч.Ч. Валиханова Комитета науки Министерства образования и науки Республики Казахстан (Казахстан)

Асылбекова Жамиля Маликовна, д.и.н., профессор, Университет международного бизнеса (Казахстан)

Буканова Роза Гафаровна, д.и.н., профессор Башкирского государственного университета г. Уфа (Россия)

Голден Питер, профессор Принстонского университета (США)

Жумагулов Калкаман Турсынович, д.и.н., профессор, Казахский национальный университет имени аль-Фараби, директор «Центра по изучению Всемирной истории», Почетный профессор Геттингенского университета в Германии (Казахстан)

Исмагулов Оразак, д.и.н., профессор, академик НАН РК (Казахстан)

Кумеков Болат Ешмухамедович, д.и.н., профессор, академик НАН РК (Казахстан)

Ламин Владимир Александрович, д.и.н., профессор, член корр. РАН, директор Института истории Сибирского отделения Российской академии наук (Россия)

Мансура-Хайдар, профессор (Индия)

Масов Рахим Масович, д.и.н., профессор института истории, археологии и этнографии имени А. Дониша (Таджикистан)

Муктар Абилсейит Капизулы, д.и.н., профессор, директор государственного историко-культурного музея-заповедника «Сарайшық» в городе Атырау (Казахстан)

Навроцкий Карл, доктор PhD, директор музея Второй мировой войны в г. Гданьск (Польша)

Осман Мерт, профессор Атаюркского университета (Турция)

Сидхарт С. Саксена, профессор Кембриджского университета (Великобритания)

Сон Ен Хун, профессор университета иностранных языков Хангук (Южная Корея)

Сыдыков Ерлан Батташевич, д.и.н., профессор, ректор Евразийского национального университета имени Л.Н. Гумилева. (Казахстан)

Якуб Алексей Валерьевич, д.и.н., профессор, ректор Омского государственного университета имени Ф.М. Достоевского (Россия)

Editorial Board of the Journal

Abdrahmanov Tolobek Abylovich, Doctor of Historical Sciences, professor, Rector at the I. Arabayev State university (Kyrgyzstan)

Abuseitova Meruert Huatovna, Doctor of History, professor, Corresponding Member NAS RK, director of the Center for the Study of Historical Materials at the Institute of Oriental Studies named after R. Suleimenov of the Ministry of Education and Science of the Republic of Kazakhstan Science Committee (Kyrgyzstan)

Akiner Shirin, Doctor of Historical Sciences, Professor of London University (Great Britain)

Alimbai Nursan, Doctor of History, professor, Director of the State Museum Republic of Kazakhstan (Kazakhstan)

Asylbekova Zhamilya Malikovna, Doctor of Historical Sciences, professor at

University of International Business, Almaty (Kazakhstan)

Azhigali Serik Eskendirovich, Doctor of History, professor, C.C. Valikhanov Institute of History and Ethnology. Science Committee Ministry of Education and Science of the Republic of Kazakhstan (Kazakhstan)

Bukanova Roza Gafarovna, Doctor of Historical Sciences, professor at Bashkir state university. Ufa (Russia)

Golden Peter, a professor at Princeton University (USA)

Zhumagulov Kalkaman Tursynuly, Doctor of Historical Sciences, Academician, professor of Al-Farabi Kazakh National University, Director of the Research Center on World History Studies, Emeritus Professor of German Göttingen University (Kazakhstan)

Ismagulov Orazak, Doctor of Historical Sciences, professor. Academician of National Academy of Sciences (Kazakhstan)

Kumekov Bolat Yeshmukhameduly, Doctor of Historical Sciences, professor, Academician of National Academy of Sciences (Kazakhstan)

Lamin Vladimir Alexandrovich, Doctor of History, professor, Corresponding Member. RAS, director of the Institute of History of the Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences (Россия)

Mansura-Haydar, professor (India)

Masov Rakhim Masovich, Масов Рахим Масович, Doctor of Historical Sciences, professor A Donish Institute of History, archeology and Ethnography (Tajikistan)

Mukhtar Abilseit Kapizuly, Doctor of Historical Sciences, professor, Director of the State Historical and Cultural Museum-Reserve "Sarayshyk" in Atyrau (Kazakhstan)

Navrocki Karl PhD, Second world war museum director in Gdansk (Poland)

Osman Mert, professor of the Atatürk University (Turkey)

Sidhart S. Saxena, professor at Cambridge University (Great Britain)

Son Yong Hong, a professor of the Hanguk University of Foreign Languages (South Korea)

Sydykov Erlan Battashevich, Doctor of Historical Sciences, professor, Rector of the L.N. Gumilev Eurasian National University (Kazakhstan)

Jakub Aleksei Valerievich, Doctor of Historical Sciences, professor, Rector of the Omsk state university named after Dostoevski F.M. (Russia)

Жауапты редактор:

Айжамал Құдайбергенова

Редактор:

Бота Жүнісова

Компьютерде өңдеуші және дизайнер:

Венера Зикирбаева

Редакцияның мекен-жайы:

050100, Қазақстан Республикасы,

Алматы қ., Шевченко көшесі, 28,

Ш.Ш. Уәлиханов атындағы Тарих және этнология институты,

Отан тарихы журналының редакциясы

Телефон: +7 (727) 272-46-54

E-mail: Otanhistory@gmail.com

Электрондық мекен-жай: <http://infohistory.info>

Журнал 1998 жылдан бастап шығады

Қазақстан Республикасының Ақпарат және қоғамдық келісім министрлігінде

1998 ж. 9 наурызда тіркеліп, N 158-ж кәуәлігіне ие болды.

Мақалаларды қайта бастырып жариялағанда, микрофильмге және басқа да көшірмелерге түсіргенде міндетті түрде журналға сілтеме жасау қажет.

ҒТАХР: 03.20:00

КАСПИЙ-ОРСК МҮНАЙ ҚҰБЫРЫНЫҢ САЛЫНУ ТАРИХЫ

Мұхитов Қабибек

тарих ғылымдарының кандидаты,

Сафи Өтебаев атындағы Атырау мұнай және газ университетінің доценті.

Атырау қаласы, Қазақстан Республикасы. E-mail: ocean_5@mail.ru

Түйіндеме: Ембі ауданы өзінің географиялық жағынан орталықтан оқшау жатқан аудан болатын. Өндірілген мұнайды өңдейтін зауыттарға жеткізу ісі мүлдем қиын болды. Мұнайды Доссор-Ескене-Ракуша мұнай құбыры арқылы Үлкен Ракуша айлағына одан әрі Каспий теңізі арқылы Еділ өзенімен Поволжьядағы Нижний Новгород пен Ярославльдағы мұнай айыру зауыттарына тасып жүрді. Жолдың ұзақтығы өндірілген мұнайдың өзіндік құнын өсіріп жіберді. Бұл Ембі ауданының дамуына көп кедергі жасады. Осыған орай Кеңес Үкіметінің басшылары Ембі ауданында өндірілген мұнайды Орск мұнай айыру зауытына тасу үшін Каспий-Орск мұнай құбырын салу жөнінде шешім шығарды. Мақалада осы құрылыстың салыну тарихы баяндалады. Сол кезде орын алған социалистік жарыс пен екпінділер қозғалысы және оның құрылыс жұмысы жоспарының белгіленген мерзімде орындалуына тигізген пайдасы да айтылады. Құрылыс жұмысы барысында орын алған кейбір кемшіліктер де сөз болады.

Кілт сөздер: Орал-Ембі мұнайлы ауданы, Нижний Новгород мұнай айыру зауыты, Ярославль мұнай айыру зауыты, Каспий-Орск мұнай құбыры, Ескене-магистраль мұнай құбыры, МАС (мұнай айыру стансасы), Гурьев-Қосшағыл су құбыры, Гурьев-Доссор тар табанды темір жолы, Доссор, Мақат, Қосшағыл, Ескене кәсіпшіліктері т.б.

МРНТИ 03.20.00

ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА НЕФТЕПРОВОДА КАСПИЙ-ОРСК

Мухитов Кабибек

кандидат исторических наук,

доцент Атырауского университета нефти и газа им. Сафи Утебаева. Город

Атырау, Республика Казахстан. E-mail: ocean_5@mail.ru

Аннотация: Эмбинский район был географический обособленным районом. Трудно было доставлять к перерабатывающим заводам добытую нефть. Нефть перевозилась по нефтепроводам Доссор-Ескене-Ракуша к причалу Большой Ракуши а оттуда по Каспийскому морю и через реку Волгу к нефтеперерабатывающим заводам Нижний Новгород и Ярославль. Протяженность пути увеличила себестоимость добытой нефти. И, конечно же, очень много препятствовал развитию Эмбинского района. В связи с этим, руководители Советской власти приняли решение о строительстве нефтепровода Каспий-Орск для транспортировки добытой нефти в Эмбинском районе на Орский нефтеперерабатывающий завод. В статье раскрывается история строительства этого сооружения. В то же время говорится, что существовавшие в то время социалистические соревнования и движение ударников и их выгоды, которые могли повлиять на выполнение плана строительных работ в установленные сроки. Были затронуты некоторые недостатки в ходе строительных работ.

Ключевые слова: Урало-Эмбинский нефтеносный район, Нижне-Новгородский нефтеперерабатывающий завод, Ярославльский нефтеперерабатывающий завод,

нефтепровод Каспий-Орск, нефтепровод Ескене-магистральный, водопровод Гурьев-Косшагыл, НПС (нефтеперекачивающая станция), узкоколейная железная дорога Гурьев-Доссор, промыслы Доссор, Макат, Косшагыл, Ескене и т.д.

IRSTI 03.20.00

THE HISTORY OF THE CONSTRUCTION OF THE PIPELINE, THE CASPIAN-ORSK

Mukhitov Kabibek

candidate of historical Sciences, associate Professor of Atyrau University of oil and gas.
Safi Utebayeva. Atyrau city, Republic of Kazakhstan.

E-mail: ocean_5@vail.ru

Annotation. Emba district was a geographically isolated area. The extracted oil was difficult to deliver to refineries. The oil transported on oil pipelines Dossor-Eskene-Rakusha to berth Large Rakosi and from there across the Caspian sea via the Volga river to the refineries Bottom Novgorod and Yaroslavl. The length of the route increased the cost of oil produced. And, of course, a lot of hindered the development of Emba district. In this regard, the leaders of the Soviet government decided to build the Caspian-Orsk oil pipeline to transport the extracted oil in the Emba district to the Orsk oil pump plant. The article reveals the history of the construction of this building. At the same time, it is said that there were socialist competitions and the movement of drummers and their benefits that could affect the implementation of the construction plan in a timely manner. Some shortcomings in the course of construction work were touched upon.

Keywords: Ural-Emba oil-bearing region, Nizhny Novgorod and Yaroslavl oil refineries, Caspian-Orsk oil pipeline, Eskene-trunk oil pipeline, Guryev-Kosshagyl water supply, PS (oil pumping station), narrow-gauge railway Guryev-Dossor, Dossor, Makat, Kosshagyl, Eskene and so on.

Кіріспе. 1911 жылдан бастап Ембі мұнайлы ауданы игеріле бастады. Ендігі жерде Доссор кәсіпшілігінде өндірілген мұнайды Ресейдің орталық аудандарына тасымалдау қажеттігі туды. Осыған орай, 1912 жылы Доссор-Ракуша мұнай құбыры салынып, Ембі мұнайы Үлкен Ракуша мүйісі арқылы Каспий теңізімен тасылатын болды. Бірақ бұл жол көп шығынды талап ететін әрі өте ұзақ жол еді. 1926 жылы салынған Гурьев-Доссор тар табанды темір жолы да бұл мәселені түпкілікті шеше алмады. Бірінші бесжылдық жылдары Ембі ауданында бірқатар жаңа кәсіпшіліктер іске қосылды. Сөйтіп, бұл ауданның мұнайын тасу қажеттілігі одан сайын арта түсті. Ембі ауданының дамуы өндірілген мұнайды тасымалдауға байланысты болғандықтан бұл мәселені шешу кезек күттірмейтін мәселелердің біріне айналды. Қажетті керек-жабдықтардың бәрі Гурьев (Атырау) қаласынан алынып келетін. Ал ол заттар Гурьевке Каспий теңізі арқылы жеткізіліп отырды. Ауданды көлік қатынасымен қамтамасыз ету үшін оны орталықпен байланыстыратын темір жол желісін де салу қажет болды. Дегенмен, бұл кезде бүкіл елде индустриализация науқаны қарқынды жүріп жатырған еді. Сондықтан бір уақытта мұнай құбыры мен темір жол желісін салу мүмкін болмады. Біршама талқылаудан кейін алдымен Ембі ауданында өндірілген мұнайды тасымалдап тұратын құбыр салу керек деп шешті. Сөйтіп, ұзындығы 700 км болатын Каспий-Орск мұнай құбырын салу туралы шешім шығарды.

Каспий-Орск мұнай құбырын салу ісі оңайға түспеді. Құрылыс жұмыстары көпшілік жағдайда елсіз жерлерде жүргізілді. Ауыз судың өзін де тасып алып келу керек болды. Дегенмен, құрылысшылар Үкіметтің тапсырмасын белгілеген уақыттан бұрын орындап шықты. Мақалада осы мәселе кеңінен ашылып

жұмысшылардың еңбектегі ерлігі суреттеледі. Сонымен қоса, құрылыс кезінде орын алған кейбір кемшіліктер де айтылады.

Талқылау. Каспий-Орск мұнай құбырының салыну тарихы бұрын-соңды жеке тақырып ретінде толыққанды зерттелген жоқ. Дегенмен бұл тақырып Құспан Темірғалиев, Сартай Сәрсембаев, Эленора Қарымсақова сияқты көптеген тарихшылардың еңбектерінде орын алды (Темиргалиев, 1957; Сәрсембаев, 1973; Қарымсақова, 2003). Кеңестік дәуірдегі зерттелген еңбектерде бұл құрылысты салуда коммунистік партияның басшылық рөлі аса дәріптеледі (Темиргалиев, 1957; Сәрсембаев, 1973). Ал, кейінгі кезде жарық көрген көптеген еңбектерде бұл тақырып Қазақстан мұнай өнеркәсібінің тарихы аясында ғана жазылды (Қоршақ, Шманов, Мамонов, Пирогов, Махмотов, Нечваль, Астана, 2018; Мұқтар Ә. Атырау, 2006; Бердіғожин Л., Атырау, 2012, Табылдиев, Атырау, 2018). Сонымен қоса, көптеген ардагер мұнайшылардың естеліктерінде Каспий-Орск мұнай құбырының тарихы айтылып өтті (Балғымбаев, 2001).

Тақырыпты ашу барысында бірқатар архив деректері пайдаланылды (Ресей мемлекеттік саяси-әлеуметтік мұрағаты). Кеңес одағы Ғылым Академиясының жанынан шыққан арнайы жинақ та мақаланың жазылуына көп септігін тигізді (Большая Эмба, 1937). Снымен қоса сол заманда жарық көрген бірқатар бұқаралық-ақпарат құралдары (Ударник нефтепровода, 1933; Казахстанская правда, 1935; Прикаспийская коммуна, 1935), мен қазіргі кезде жарық көрген газет материалы алынды (Нефтехимик, 1935:17.12).

Нәтижесі. *Каспий-Орск мұнай құбырының салыну тарихы.*

Бірінші бесжылдықта Ембі мұнай шаруашылығы бірқатар жетістікке жеткен болатын. Осы жылдары қосалқы кәсіпорындар көбейіп, материалдық-техникалық база нығайды. Бұрғылаудың айналмалы тәсіліне көшу әдісі бұрғылау жылдамдығын арттырып, терең барлау көлемін ұлғайтты. Нәтижесінде бірқатар жаңа мұнай көздері ашылды. Бірақ, бұл іс-шаралар мұнай кен орындарын игеруге жеткіліксіз еді. Ембі ауданы орталықтан оқшау орналасқандықтан суға тапшылық көріп отырды. Академик И. М. Губкин Орал-Ембі мұнай өнеркәсібін дамыту үшін алдымен сумен қамтамасыз етіп, көлік мәселесін шешу керек екенін атап өткен болатын (Большая Эмба, 1937: 27).

Көлік мәселесін шешу мұнайшыларды азық-түлікпен қамтамасыз ету үшін, құрылыс материалдары мен басқа да қажетті құрал-жабдықтарды жеткізіп тұру үшін қажет болды. Сонымен қоса, Ембіде өндірілген мұнайды тасымалдау үшін де көлік мәселесін шешу қажет еді. Ол үшін Орал-Ембі мұнайлы ауданын темір жол торабымен байланыстыратын жаңа темір жол желісін салу және мұнай құбырын жүргізу керек болды. Бүкіл одақ бойынша кешенді ірі құрылыстар салынып жатқан кезде бұл ауданда темір жол желісі мен мұнай құбырын қатар салу мүмкін емес еді. Сол үшін алдымен тек қана мұнай құбырын салуды қажет деп тапты.

Салынатын мұнай құбырының бағытын анықтау үшін бірнеше нұсқа талқыланды. Солардың бірі Ракуша бағыты болатын. Ол үшін мұнай құбырын Каспий теңізіне қарай 65 км тартса жеткілікті еді. Әрі көп қаржыны талап етпейтін. Бірақ, бұл нұсқа мұнай тасымалдау ісін түпкілікті шеше алмайтын болды. Сонымен қоса, мұнайды теңізбен тасу әдісі, алдымен, Еділ өзені мен Астрахан темір жол торабына көп салмақ салатын еді. Ол кезде Кавказ мұнайы да Астрахан арқылы Еділ өзенімен тасымалданып жүрді. Оның үстіне, бұл жол өте алыс болды. Ембі мұнайын Каспий теңізі арқылы Астраханға жеткізіп, одан әрі Еділ өзенімен Нижний Новгород және Ярославль зауыттарына тасу оның өзіндік құнын көбейтіп жіберді. Әрі қыстың 4-5 айларында Каспий теңізінің жағасы мен Еділ өзені қатып қалатын еді. Бұл кезде мұнай тасымалы мүлдем тоқтап қалады. Ал, өндірілген мұнайды сақтау үшін Ракуша айлағының жағасына көптеген мұнай құятын қоймалар тұрғызу керек болды. Екіншіден, Орал мен Сібірде, Қазақстанда жаңа индустриалық база қалыптаса бастаған. Ауыл шаруашылығын механикаландыру

ісі қарқынды дамыды. Сөйтіп, мұнай өнімдеріне деген сұраныс артты. Осыған орай, мұнайды осы жердің тұтынушыларына бірден жеткізетін құбыр салуды дұрыс деп тапты. Сол себепті, Доссор кәсіпшілігінен Ақтөбеге дейін мұнай құбырын жүргізу керек деген ұсыныс айтылды. Қазақ Үкіметі Ақтөбе облысындағы Жұрын бекетіне немесе Ембі стансасына дейін мұнай құбырын салу жобасын ұсынды. Құбыр арқылы Ақтөбе облысына жеткізілген мұнай Орынбор-Ташкент темір жол торабымен әрі қарай тасыла алынатын еді. Келесі ұсынылған жобаның бірі Доссор-Саратов жобасы еді. Бұл жоба 20-шы жылдары ұсынылған жоба болатын. Бірақ бұл жоба мұнайлы өлкенің көпшілік бөлігін қамти алмағандықтан оны тиімсіз деп тапты. Ембі ауданынан Куйбышев (қазіргі Самара) қаласына дейін мұнай құбырын салу жобасы да ұсынылған болатын. Бұл жоба Саратов бағытына қарағанда 110 мың сомға арзан еді (Балғымбаев, 2011: 76).

Жобалардың бәрі де қаперге алынып Үкімет басшыларының отырысында талқыланды. Сөйтіп, 1932 жылы 8 наурызда Еңбек және Қорғаныс Кеңесі Каспий-Орск мұнай құбыры мен Орск қаласында мұнай айыру зауытын салу туралы қаулы қабылдады. Ұзындығы 720 км болатын бұл құрылыс жоғарыда көрсетілген барлық талапты қамтыды. Мұнай айыру зауытының жобасын дайындауды Орск қаласындағы «Гипронефтезавод» деп аталатын ғылыми-зерттеу институтына тапсырды. ЕҚК оларға Орск мұнай айыру зауытын 1935 жылы іске қосуды міндеттеді. Зауыт тек қана Ембі мұнайын өңдеуі тиіс болды. Ембі мұнайы жеткіліксіз болған жағдайда Кавказ мұнайын өңдеуге болады деп шешті. Ол үшін Кавказ мұнайын Каспий теңізі арқылы Гурьевке тасып әкеліп одан әрі қарай Каспий-Орск мұнай құбырымен Орскіге жеткізу көзделді. Мұнай айыру зауытын салу үшін Орск қаласында «Крекингқұрылыс» деп аталатын құрылыс басқармасы құрылады. 1934 жылдың 1 тоқсанында бұл құрылыс жұмысына 1 654 адам жұмылдырылған екен. «Орск заводы Батыс Сібір мен Оңтүстік Оралды, Шығыс Сібір мен Еділдің Орталық бөлігін мұнай өнімімен қамтамасыз ететін болады»-деп жазды «Известия» газеті (Нефтехимик, 1935: 17.12).

Каспий-Орск мұнай құбырын салу ісі қиын жағдайда жүзеге асты. Бұл құбыр 13 өзен мен тау жыныстарын, жыралар мен көптеген сорларды және темір жол желісін кесіп өтуі тиіс болды. Трасса салу жұмыстарын сусыз далада және жолсыз жағдайларда жүргізуге тура келді. Құрал-жабдықтар мен материалдарды жүздеген шақырым қашықтықтан тасу керек болды. Автомашиналар мен тракторлар, экскаваторлар мен басқа да механизмдер жетіспеді. Республикамызда құбыр салу үшін бірде-бір құрылысшы маман болмады. Құрылыс жұмысына жұмылдырылғандардың негізгі бөлігі ешқандай мамандығы жоқ қазақтар еді. Бірақ, Үкіметтің қатал талабы мен жұмысшылардың еңбек құлшынысы бұл міндетті аброймен орындап шығуға себепші болды.

1932 жылдың мамыр айынан бастап инженер-техникалық қызметкерлер мен жұмысшы кадрларды жасақтау жұмыстары жүргізілді. Мамыр айының басында техникамен және азық-түлікпен қамтамасыз ететін екі жабдықтау секторы құрылды (АОММ, 237: 41, 44.).

Жабдықтау бөліміне құрылыс материалдары мен құрал-жабдықтарды тасу және азық-түлікпен қамтамасыз ету ісі міндеттелді. Маусым айында үш құрылыс учаскесі ал, 1-ші тамызда төртінші құрылыс учаскесі құрылды. 1-й учаске Атырау қаласынан бастап 61 км аралығын қамтыса, 2 учаске 61-121 км, 3 учаске 121-185 км, 4-ші учаске 185-225 км аралығын қамтыған болатын (Атырау облыстық мемлекеттік мұрағаты, 38: 36).

1932 жылы Доссор кәсіпшілігінде көлік кеңсесі ұйымдастырылды. Оған құрылысқа қажетті құрал-жабдықтарды жеткізіп тұру ісі жүктелді. Учаскелерге құбырларды тасып тұру үшін 10-15 машинадан тұратын автотізбек пен 30 - 50 көлік-арбадан тұратын көлік-арба тізбегі құрылды. Атырау тұрғындары құрылысқа 177 жылқы мен түйе, 650 көлік-арба дайындап берді (Табылдиев, 2018: 102).

Тамыз айының екінші жартысында ауыз сумен қамтамасыз ету үшін су таситын көлік қатынасы ұйымдастырылды. Бірінші және екінші учаскелерге су поезбен тасылса (1926 жылы 19 жетоксаннан бастап Гурьев-Доссор тар табанды темір жолы салынған болатын), ал үшінші және төртінші учаскелерге су көлік-арбамен және автокөлікпен жеткізіліп тұрды. Доссор кәсіпшілігінен бастап, бүкіл трасса бойында әрбір 15 км жерге су сақтайтын қоймалар тұрғызылды. Сонымен қоса, Гурьев қаласы мен Доссор, Мақат кәсіпшілігінде одан әрі қарай әрбір 60 км. жерде автокөліктерге бензин құятын қоймалар салынды (АОММ, 237: 36- 38.). Құрылыс жұмыстары Орск бағыты мен Атырау бағыттарында бір мезгілде қатар басталды (Табылдиев, 2018: 102).

Құрылыс учаскелері мен жүк тиеуші бригадаларды құру жұмыстары және автотiзбектi ұйымдастыру жұмыстары өзiнiң алғашқы нәтижелерiн бере бастады. Оны төмендегi құжаттан көруге болады.

1932 жылы 15 шiлдеде КСРО ХКК-і мен ауыр өнеркәсiп халық комиссары және «Ембiмұнайтресiнiң» басқармасы басшылығы атына құрылыс басқармасынан жеделхат жолданды. Онда, 140 км құбыр тасылып, 30 км құбырдың жолда келе жатқаны, 71 км құбырды трассаның бойына жеткізіп оларды дәнекерлеуге кіріскені айтылады. Сонымен қоса, осы жылдың соңына дейiн трасса бойына 150 км құбыр жеткізіліп, 57 км траншея қазылатыны, 52 км құбыр тазартылатыны айтылған екен (АОММ, 38:11). Дәнекерленген құбырды уақытша пайдалану үшін Доссор мен Мақат кәсіпшіліктерiне Гурьевтен су айдай бастады. Бұл бiрiншiден құбырдың сапасын тексеру үшін және аталған кәсіпшіліктерге ауыз суды жеткізіп тұру үшін керек болды.

Үкiмет орындары жұмыс қарқынын үдете түсу үшін түрлi ынталандыру шараларын ұйымдастырып отырды. Солардың бiрi, 1932 жылдың 10-шы қазан мен 7 қараша аралығын қамтитын, Қазан төңкерiсiнiң XVI жылдық мерейтойына арналған, социалистiк жарыс пен екпiндiлiк айлығы болатын. Бұл социалистiк жарысқа құрылыс жұмысында жүрген 989 адам қатысты. Осы айлық iшiнде автокөлік пен көлiк-арба паркi өзiнiң құбыр тасу жоспарын 22 пайызға асыра орындап үлкен жетiстiкке жеткен екен. Жөндеу шеберханасы да өз жоспарын мерзiмнен бұрын орындап, тағы да 4 автокөлік пен 2 трактор жөндептi.

1933 жылы 10 тамызға дейiнгi аралықта атқарылған жұмыстарды төмендегi кестеден көруге болады («Ударник нефтепровода», 22 тамыз).

Атқарылған жұмыстың атауы	Белгiленген жоспар бойынша	Көрсетiлген уақыт iшiнде орындалғаны
Траншея қазу жұмысы	57,5	58,9
құбыр тасу жұмысы	47,0	64,4
құбырды дәнекерлеу	24,9	39,5
Құбырды оқшауландыру	27,05	48,3
құбырды тазалау жұмыстары	26,15	52,3
Құбырды траншеяға түсiру	22,95	53,4

Бүкiлодақтық магистралды жүргiзу барысында өндiрiс қажеттiлiгi үшін Ресейдiң басқа аудандарынан да көптеген маман жұмысшылар тартылған болатын. Сол себептi жергiлiктi халықтың тарапынан маман кадрлар даярлау iсi мүлдем жүргiзiлмедi. Бұл құрылыс жұмысы барысына зиянын тигiзiп келеңсiз оқиғалардың орын алуына себепшi болды. Жұмыс процесiнде, шет жақтан келген маман жұмысшылар жергiлiктi халық өкiлдерiне менсiнбей қарауды шығарды. Орыс тiлiнде дұрыс сөйлей алмайтынын қазақ жұмысшыларын мазақтайтын болды.

Мұның соңы ашық қақтығысқа дейін апарып жүрді. Сөйтіп, ұлыдержавалық шовинизм екі халықтың арасында үлкен алауыздық туғызған екен («Ударник нефтепровода», 1933: 22 маусым). Бірде, көлік кеңсесіне қарасты қоймада бір өресел жағдай орын алыпты. Қуанбаев деген жұмысшы қойма меңгерушісі болған Миттен өзіне жұмысқа қажетті аяқ киім сұрайды. Митте болса, оның өтінішін орындаудың орнына, оны сабап жіберген екен («Ударник нефтепровода», 1933: 20 қазан). Қазақ жұмысшыларының тұрмыстық жағдайы да мәз емес болатын. Тұратын орындары да сын көтермейтін еді. Жаздың ыстық күндері, антисанитарлық жағдайдың кесірінен олар жие ауырып қалатын болды. Оларға ешкім мән бермеді. Осыған орай, көптеген қазақ жұмысшылары құрылыс жұмысында ұзақ тұрақтамады. Әлеуметтік жағдайдың төмендігінен жұмыстан шығып кеткен қазақтар саны көп болды. Басшылық қызметке көтерілген қазақтар жоқтың қасы еді. Мысалы, жұмыс басталғаннан бері бір жыл ішінде басшылық қызметке көтерілген қазақтар саны 6,7 пайызды құраған екен. Құрылыс жұмысына тартылған қазақтардың 85 пайызы қара жұмыстарды ғана атқарды. Көпшілігі қосалқы жұмыстарда жүрді. Мысалға, 1933 жылдың жеті айы ішінде жұмысқа алынған 763 қазақтардың тек қана 187-і ғана құрылыс жұмысына пайдаланылған екен. Қалғандары траншея қазу, топырақ тасу немесе уақытша жұмыстармен айналысыпты. Мұндай келеңсіз жағдайлар, стратегиялық маңызды құрылыстың саяси мәніне нұсқан келтірді. Сол себепті, құрылыс басшылығы бұл кемшілікті дереу түзетуді қолға алады. Алдымен, құрылысқа тартылған қазақ жұмысшыларынан санын жылдың соңына дейін 67 пайызға өсіруді міндетке алады. Оларға құрылыс мамандықтарын үйрету жоспарланады. Машина жүргізушілер курсына 50 пайыз, дәнекерлеушілер курсына 25 пайыз қазақтарды алу сияқты талаптар қояды («Ударник нефтепровода», 1933: 22 тамыз). Мұндай жағдайды екінші тудырмау үшін жергілікті партия қызметкерлері ұлтаралық достық пен өзара ынтымақтастық мәселелері бойынша жұмысшыларға үгіт-насихат жұмыстарын жүргізді.

1934 жылы 6-шы учаскеде (Қенжалы-Орынбор-Ташкент темір жолының қиылысында орналасқан) құбырларды дәнекерлеу мен оларға шайыр жағу жұмыстары арасында алшақтық орын алған болатын. Құрылыс басшылығы көмекке құбырға шайыр жағу ісімен айналысатын 3-ші учаскенің ең үздік бригадасын жіберді. Бұған дейін 6-шы учаскенің мамандары күніне 400 метр құбырға шайыр жағатын еді. Ал, көмекке келген 3-ші учаскенің мамандары күніне 2 000-2 500 метр құбырға шайыр жағатын болды. Сөйтіп, бірнеше күннің ішінде орын алған алшақтық жойылды. Олар бұл нәтижеге жұмыс күшін дұрыс ұйымдастырудың арқасында жеткен болатын. Шайыр жағушылардың озық әдісі темір дәнекерлеушілер мен құбырды траншейеге түсірушілерге де үлгі болды. Сөйтіп, олардың да еңбек өнімділігі артты.

1934 жылы құрылыс жұмысының кейбір учаскелері бірінен-бірі ұзап кетті. Сол үшін, құрылыс басшылығы әрбір учаскелерге жауапты адамдар тағайындады. Мысалға, 2-ші учаскеге Байбаков пен Роцин тағайындалса, 4-ші учаске мен көлік-арба паркіне Алтынбеков пен Пештичті, 5-ші учаскеге Ивженко мен Барановты және Шостаковты, 6-шы учаскеге Серов пен Вулгинді, көлік тасымалының оңтүстік кеңсесіне Русаков пен Ларинді, Жұрын автобазасына Блеялкин мен Павловичті, 1-ші темір дәнекерлеуші учаскеге Выростковты тағайындады. Айта кететін жай, КСРО Жоспарлау комитетінің төрағасы Николай Константинович Байбаков өзінің қызметін осы құрылыста бастаған болатын.

Құрылысшылардың қажырлы еңбегінің арқасында тек қана 1933-1934 жж. 334 км құбыр салынып, мұнай құбырының жалпы ұзындығы 450 км жетті. Сонымен қоса, 550 км қашықтықты қамтитын екі мұнай айдау стансасы салынды. Әрбір стансаға 12 000 тонна мұнай құятын қоймалар тұрғызылды.

1935 жылы Үкімет құрылысшылар алдына Ескене-магистрал мұнай құбырын аяқтап оны Каспий-Орск магистралымен қосу міндетін қойды. Бұл оңай жұмыс емес

еді. Себебі құрылысшылардың алдында әлі де 434 км мұнай құбырын төсеу мен төрт мұнай айдау стансасын салу міндеті тұрды (Прикаспийская коммуна, 1935). Бұл, алдыңғы екі жарым жыл ішінде атқарылған жұмыспен пара-пар еді. Бірақ, құрылысшылар мен инженер-техникалық қызметкерлер осы уақыт аралығында үлкен тәжірибе жинақтап алған болатын. Оның үстіне құрылыс басқармасы да біршама нығайып алды. Құрылыс басқармасында бұл кезде 303 автокөлік пен 60 трактор, 17 эксковатор мен 60 электр дәнекерлеу және 50 газбен дәнекерлеу агрегаты болды (Прикаспийская коммуна, 1935).

Құрылыс жұмысының өнімді болуы барлық буындарының бір-бірімен үйлесімді жұмыс жасауына байланысты еді. Сонымен қоса, құрылысшылардың ынта-жігерімен қажырлы еңбегіне де тура байланысты болды.

1935 жылы 23 наурызда ауыр өнеркәсіп халық комиссары С.Оржоникидзениң «Үздік құрылыс» атағын жеңіп алу үшін Бүкілодақтық Байқау ұйымдастыруы туралы бұйрығы шықты. Бұл науқан 1935 жылдың 1-ші сәуірінен бастап 1936 жылы 1-ші қаңтарына дейінгі аралықты қамтыды.

Үкімет пен партия және кәсіподақ ұйымдары халық комиссарының бұл бұйрығын орындау үшін орасан зор жұмыс жасады (АОММ, 38). Құрылысшылардың алдына 390 км құбырды жеткізу мен 417 км траншея қазу, 434 км құбырды дәнекерлеу мен 440 км құбырды траншеяға түсіру, төрт мұнай айдау стансасы құрылысын аяқтау міндетін қойды. Сөйтіп, құбыр салу ісін аяқтап, осы жылдың соңына дейін Орск мұнай айыру зауытына Ембі мұнайын айдауды белгіледі. Бұл міндеттемені Қазақ автономиялық республикасының 15 жылдық мерейтойына сый етіп ұсынуды ұйғарды.

Сәуір айының алғашқы күндерінен бастап құрылысшылар арасында социалистік жарыс пен екпінділер қозғалысы кең етек алды. 10 маусымда 130 км құбыр тасылып, 191 км траншей қазылды. Сонымен қоса, 65 км құбыр дәнекерленген болатын. Яғни, екі ай он күн ішінде бүкіл 1933 жылы жасалған құрылыс жұмысын атқарған екен. Әсіресе, Доссор автобазасының ұжымы социалистік жарыста елеулі табыстарға жетті. Шілде айында олар ауыспалы қызыл туды жеңіп алады. Тамыз айында бұл көлікшілер жаңа табысқа жетеді. Сөйтіп, құбыр тасу жұмысын 122 пайызға артығымен орындады. 1-ші сәуір мен 1-ші қыркүйек аралығында автобаза ұжымы белгіленген 1 млн 971 мың тонна-километр жүру жоспарын 2 млн 18 мың тонна-километр жүру жоспарына асыра орындан екен.

1935 жылы наурызда Қосшағыл кәсіпшілігінен №3 МАС аралығына құбыр салу жұмысы басталды. Құбырдың ені 200-250 мм ал ұзындығы 120 км болатын (Коршақ, Шманов, Мамонов, Пирогов, Махмотов, Нечваль, 2018:). Бұл учаскеде социалистік жарысты үздік жер қазушы Замада Шембаев пен Оран Ақжігітов және Жұмабай Тоғызбаев бастады. Олар әрбір ауысымда (сменада) траншеядан 20-25 тонна топырақты сыртқа шығарып отырды. Сөйтіп, өздерінің күндік жүктемесін 2,5-3 есеге артық орындаған екен (Прикаспийская коммуна, 1935: 16 қыркүйек).

Ал, 1934 жылы Ескене кәсіпшілігіне Доссордан ұзындығы 20 км, ені (диаметрі) 4 дюйм болатын су құбыры тартылды. Осы жылы Қосшағыл мұнай кәсіпшілігіне де осындай су құбыры тартылған болатын. Бұлардың бәрін орталық су құбырымен қосты. 1932 жылдан бері Гурьевтен мұнай құбыры арқылы Доссор мен Мақат кәсіпшілігіне уақытша су айдалып тұрғанын білеміз. Жалпы, Ембі кәсіпшілігінде ауыз су мәселесі 1938 жылы ғана біржолата шешілген болатын. Бұл жылы ұзындығы Гурьев-Қосшағыл су құбыры салынған еді. Ұзындығы 640 км болатын бұл су құбырының барлық кәсіпшіліктерге тартылған тармақтары болды.

1935 жылы Каспий-Орск мұнай құбырын салу жұмысы өте қарқынды жүргізілді. Соның арқасында, осы жылы 20 тамызда 704 км құбыр жеткізіліп, 654 км траншея қазылды (Прикаспийская коммуна, 1935:3.09). Ендігі жерде құрылысшылардың алдында 5 км құбыр жеткізіліп, 58 км. траншея қазу жұмыстары қалды. Бірақ, қазылуға тиісті соңғы үш км жер тау жыныстары арасымен өтетін.

Бұл қиыншылық жұмыс екпінін төмендетіп, алынған міндетті уақытында орындап шығуға қауіп төндірді. Сол себепті, құрылыс басшылары бұл учаскеге 120 үздік жер қазушылар жіберді. Жер қазушылар тек қана қазу жұмысымен айналысып қоймай, солтүстік учаскенің жұмысшыларына өздерінің озық тәжірибелерін де үйретті. Осындай білікті басшылық пен қажырлы еңбектің арқасында соңғы 58 км траншея белгіленген уақытта түгел қазылып үлгерді.

Құрылысшылар үлкен жұмыс атқарған болатын. Оны мына мысалдардан көруге болады. Бүкіл трасса бойына 80 мың тонна құбыр төселді. 1 900 мың текше метр траншея қазылды. 12,5 млн тонна км жүк тасылды (Большая Эмба, 1937: 129). Сонымен қоса, 6 қуатты мұнай айдау стансасы салынып, сыйымдылығы ондаған мың тонна болатын мұнай сақтайтайтын қоймалар тұрғызылды. Байланыс желісі жүргізіліп, қызметкерлерге арналған тұрғын үйлер салынды. Осылайша, құрылысшылар ұжымы үлкен қиындықтарды жеңе отырып, өз міндеттерін абыроймен орындап шықты. Ұзындығы 720 км болатын (қосымша тармақтарымен 847 км болған) Каспий-Орск мұнай құбыры жылына 1 150 мың тонна мұнай айдай алатын еді. Сөйтіп, көлемі жағынан Баку-Батуми мұнай құбырынан кейінгі екінші орын алатын ірі мұнай құбыры пайда болды. Мұны Кеңес Үкіметінің үлкен жетістіктерінің біріне жатқызуға болады.

1935 жылы 11 қазанда сағат 9.30-да Қосшағыл мұнайы құбыр арқылы орталық магистралға айдала бастады. Сол жылы 7 желтоқсанда жылына 1,5 млн тонн мұнай айыратын үш цехы бар Орск мұнай айыру зауыты іске қосылды (Балғымбаев, 2001: 77). Көп кешікпей, 24 желтоқсанда зауытың басқа цехтары да іске қосылып, толықанды мұнай айыру зауытына айналды.

Құрылыс барысында жүздеген білікті кадрлар өсіп жетілді. Олардың қатарына КСРО мұнай министрі болған Н.К.Байбаковты жатқызуға болады. Баку мұнай кәсіпшілігінде инженер болып қызмет атқарған Николай Константинович Байбаков мұнай құбыры басқарма басшысының орынбасары болып қызмет атқарды. Кейін осы құрылыстың бастығы болды.

Бұрын-соңды көшпелі немесе жартылай көшпелі шаруашылықпен өмір сүрген қазақтардың арасынан енді өндіріс орындарында жұмыс жасай алатын білікті мамандар шықты. Жүздеген қазақ жұмысшылары электрмен және газбен дәнекерлеуші, токар, слесар, машина жүргізуші және сылақшы мен ағаш ұстасы мамандығына ие болды. Олардың кейбіреуі әкімшілік-техникалық лауазымды қызметке ұсынылды.

1933 жылы мұнай құбырының құрылысына Қожар Қадыралиев келді. Бастапқыда ол қатардағы жер қазушы болып жұмыс істеген болатын. Жұмысты дұрыс ұйымдастыра білмегендіктен Қожар Кадралиев өзінің күндізгі тапсырмасын үлкен қиындықпен орындап жүрген еді. Бірақ, сол жылдың соңына қарай ол траншеядан 15 текше метр жер қазатын болды. Сөйтіп, өзінің күндік мөлшерін артығымен орындап отырды. 1934 жылы оны жер қазушылар бригадасының бригадирі етіп тағайындады. Көп кешікпей, Қадыралиевтің бригадасы «Үздік екпінді бригада» деген атаққа ие болды. Мұндай жетістікке ол өзінің жеке үлгісімен және жұмысты дұрыс ұйымдастыра білуінің арқасында қол жеткізді. Қожар Қадыралиевтің өзі 20-25 текше метр жер қазатын болды. 1935 жылы оны құрылыс лагері бастығының орынбасары етіп тағайындады. Құрылысшылар ұжымы Қадыралиевті Кеңес үкімет мен партияға 15 жыл ішіндегі жасалған социалистік құрылыстың жетістігін баяннат ету үшін баратын делегация қатарына ұсынды (Прикаспийская коммуна, 1935). Құрылысшылар арасында сылақшы Намазбаев лайықты құрметке ие болды. 1932 жылы ол жерқазушы болып жұмысқа кіріп, ал кешке қарай өндіріс жанынан ұйымдастырылған сылақшы даярлау курстарында оқыды. Емтиханын абыроймен тапсырған ол, сылақшы мамандығын алады. 4-ші мұнай айдау бекетінің барлық өндірістік ғимараттар мен тұрғын үйлерін Намазбаев сылаған екен. Едігеев те құрылысқа жұмысшы болып кірген болатын. Кейін ол

трактор жүргізушісі мамандығына ие болды. Сөйтіп, өзінің «Сталинец» дейтін тракторымен күнделікті жұмыс жоспарын 250 пайызға асыра орындап отырды. Тәжірибесімен бөлісіп, Боранбаев, Нұғыманов дейтін тракторшылар дайындап берді (Ударник нефтепровода, 1935, 14.11). Осы құрылыс жұмысы барысында Жүкембаев пен Қадыров дейтін құрылысшылар білікті дәнекерлеуші болып шықты (Большая Эмб, 1937: 17).

Үкімет ерен еңбегі үшін бірқатар құрылысшыларды марапаттаған болатын. Машина жүргізуші Владимир Архиповты Ленин орденімен, жұмысшы Ақкөз Дәулетовты Еңбек Қызы Ту орденімен марапаттады. Сонымен қоса, жер қазушы Жолдас Дәулетов, Николай Книжников, Иван Сервиннің еңбегін де жоғары бағалады (Табылдиев, 2018: 103).

1935 жылы 17 қазанда Қазақ АССР Орталық атқару комитеті Президиумы Каспий-Орск мұнай құбырының 12 құрылысшысын «Қазақстанның 15 жылдығы» атты мерекелік төсбелгісімен марапаттады.

Каспий-Орск мұнай құбырының салынуы Ембі мұнайлы ауданынан игеруге көп пайдасын тигізді. Өндірілген шикізат мұнай құбыры арқылы Орск зауытына айдалып отырды. Тек, Ескене мұнайы бұрынғы әдіспен Доссор-Ракуша мұнай құбыры арқылы Еділ өзенімен Ярославльдің мұнай айыру зауытына тасылатын болып қалды. Себебі Ескене мұнайынан қыста қатпайтын өте сапалы май алынатын еді. Оны Ярославль зауыты ғана өндейтін. Атақты ұшқыш Валерий Чкалов 1937 жылы солтүстік полюс арқылы Солтүстік Американың Ванкувер қаласына ұшып барғанда осы Ескене мұнайының майын пайдаланған екен деген қауесет бар.

1942 жылы Мемлекеттік Қорғаныс Комитетінің 18 тамыздағы №2185а Қаулысына сәйкес Каспий-Орск мұнай құбыры қайтадан жаңартылды (РМСЭЗМ, 70:167). Ендігі жерде, бұл мұнай құбырымен Баку мұнай өнімдері айдалатын болды. Ал Байшонас, Доссор, Сағыз, Мақат кәсіпшіліктерінен өндірілген мұнай темір жол желісімен Орск зауытына тасылды. Құлсары, Қосшағыл мұнайы уақытша мұнай құбыры арқылы Жантерек стансасына дейін айдалып одан әрі темір жол желісі арқылы тасымалданып тұрды (30). 1955 жылы Кенқияқ мұнай көзінің ашылуына байланысты «Кенқияқ МАС - Темір МАС» және «Темір МАС - №6 МАС» дейтін мұнай құбыры салынды. Сөйтіп, ұзындығы 122 км болатын бұл мұнай құбыры Каспий-Орск мұнай құбырының бір бөлігі болды (Карымсакова, 2003).

Каспий-Орск мұнай құбыры тек қана Ембі ауданын дамытып қоймай, жалпы, КСРО мұнай өнеркәсібінің дамуына да зор септігін тигізді.

Қорытынды. Екінші бесжылдық тұсында КСРО-да 4 500 ірі құрылыс салынған болатын. Солардың бірі Каспий-Орск мұнай құбыры. Бұл мұнай құбыры өзінің ұзындығы жағынан Баку-Батуми мұнай құбырынан кейін екінші орынды алады. Каспий-Орск мұнай құбырының салынуы Ембі ауданының өркендеуіне себепші болды. Осы жылдары Байшонас, Оңтүстік Ескене, Қосшағыл, Шұбарқұдық, Құлсары сияқты мұнай кәсіпшіліктері ашылды. Сөйтіп, Ұлы Отан соғысы қарсаңында КСРО-дағы мұнай өндіретін екінші кен орынына айналды. Бұл құрылысты салу барысында мыңдаған қазақ жұмысшылары құрылысшы мамандығына ие болып, жүздеген жұмысшы еңбек озаттары атанды. Каспий-Орск мұнай құбырының салыну тарихы Қазақстан тарихының ажырамас бір бөлігі болып табылады.

Әдебиеттер:

АОММ - (Атырау облысы мемлекеттік мұрағаты)

АОММ 146-қор, 5-тізім, 237-іс, 41-44-п.,

АОММ 6-тізім, 38-іс, 96-п, 237-п,

АОММ 644-қор, 1-тізім, 70-іс, 167-іс.

Балғымбаев М.Б., Нефтяная Эмба. Летопись вековой истории. А., 2001, 456-б.

456-б.

Бердіғожин Л.Ж., Қазақстанның мұнай-газ өнеркәсібі: кадрлық әлеуеті. А. -2012. 368-б.

Большая Эмба, 1 т, издательство АН СССР, М-Л, 1937.

Газета «Ударник нефтепровода» за 1933; 14.11.1935;

Газета «Казакхстанская правда» за 1935;

Газета «Прикаспийская коммуна», за 11.12. 1935 г.; 16.09. 1935 г.

Газета «Нефтехимик» 2015 жыл, №12, 17 желтоқсан

Карымсакова Э.С. Исторические аспекты транспортировки высокозастывающей нефти в Западном Казахстане. Автореферат диссертации на соискание ученой степени к.т.н., Уфа: 2003, Автореферат, 24-б, Уфа. 2003

Коршак А.А., Шманов Н.Н., Мамонов Ф.А., Пирогов А.Г., Махмотов Е.С.,

Нечваль А.М. Магистральные трубопроводы. Уфа. -2008. 448-б.

Мұқтар Ә.Қ., «Қазақ мұнайының тарихы». А. 2006. 234-б.

РМСӨЗМ (Ресей мемлекеттік саяси-әлеуметтік зерттеу мұрағаты) 644-қор, 1-тізім, 70-іс, 167-б.

Сарсенбаев С.Б. Деятельность партийных организаций западных областей Казахстана по созданию железнодорожного транспорта в нефтеносном районе республики (1936-1970 гг). Алма-Ата. 1973.

Табылдиев Х. Б., «Атырау қаласының тарихы», А. 2018, 208-б.

Темиргалиев К.Е «Нефтяная Эмба в восстановительный период: (Из истории борьбы парторганизации Казахстана за восстановление нефтяной промышленности в 1920-1925 гг.». Алма-Ата. 1957.

References:

АОММ (Atyrau Oblysy Memlekettik Muragaty) [Atyrau regional state archive]

АОММ 146-қор, 5-тізім, 237 іс, 41-44-п

АОММ 6- тізім, 38-ііс, 96-п, 237-п,

АОММ 644-қор, 1- тізім, 70-іс, 167-іс.

Balgimbayev N. B., Neftyanaya Embra. Letopis vekovoi istorii A., 2001, 456-p. [Oil Emba. Chronicle of a century of history. A., 2001, 456-p.]

Berdigojin L.J. Oil and gas industry of Kazakhstan: personnel dynasty. A. -2012. 368 p., Tabyldiev H. B., “History of the city of Atyrau”, A. 2018, 208-p.

Big Emba, publishing house of USSR Academy of Sciences, 1 t. M-J, 1937.

Karymsakova E. S. [Historical aspects of transportation of high-oil in Western Kazakhstan. The dissertation on competition of a scientific degree of candidate of technical Sciences, Ufa. 2003.]

Korshak A. A., Shmanov N. N., Mamonov F. A., Pirogov A. G., Makhmotov E. S., Nechval A. M. [Main pipelines. Ufa. -2008. 448 b, 5-p.]

Mukhtar A. K. [History of Kazakh oil. A. 2006. 234 p.]

Newspaper “Udarnik nefteprovoda” 1933 year; 14.11.1935 year

Newspaper “Kazakhstanskaya Pravda” 1935 year

Newspaper “Prikaspiiskaya komuna”, 11.12. 1935 year. 16.09. 1935 year

Newspaper “Neftekhimik” 17.12.2015 year

Russian state archive of social and political history, 644-fund, 1-inventory, 70-case, 167-p.

Sarsenbaev S. B. [Activities of party organizations of the Western regions of Kazakhstan to create rail transport in the oil region of the Republic (1936-1970 biennium). Alma-ATA. 1973.]

Tabyldiev H. B., [History of the city of Atyrau», A. 2018, 208 p, 102-p.]

Temirgaliyev K. E. [Oil Emba in the recovery period: (From the history of the struggle of the party organization of Kazakhstan for the restoration of the oil industry in 1920-1925». Alma-ATA. 1957.]

**Мазмұны
Содержание
Contents**

**ДЕРЕКТАНУ ЖӘНЕ ТАРИХНАМА
ИСТОЧНИКОВЕДЕНИЕ И ИСТОРИОГРАФИЯ
SOURCE STUDING AND HISTORIOGRAPHY**

Мухатова О.
ҚАЗАҚ ДАЛАСЫНДАҒЫ ҮЛТ-АЗАТТЫҚ ҚОЗҒАЛЫСТАР
ТАРИХЫНЫҢ ЗЕРТТЕЛУІ (XIX ҒАСЫРДЫҢ
ЕКІНШІ ЖАРТЫСЫ – XX ҒАСЫРДЫҢ БАС КЕЗІ).....5

Begalieva A., Khairullayeva V.
HISTORIOGRAPHY OF THE NEW ECONOMIC POLICY IN
40-YEARS OF XX CENTURY AND AT THE BEGINNING
OF XX CENTURY.....20

Shaimerdenova M.D.
EPISTOLARY CULTURE:
LETTERS AND POEMS FROM THE FRONT.....31

Абдирайымова А.С., Сарсенбаев А.Б.
ТӘУЕЛСІЗ ҚАЗАҚСТАН ТАРИХЫНЫҢ КЕЗЕҢДЕЛУ МӘСЕЛЕСІ.....43

**ЖАҢА ЗАМАН ТАРИХЫ
НОВАЯ ИСТОРИЯ
NEW HISTORY**

Кабульдинов З.Е., Козыбаева М.М.
ОРЕНБУРГСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ (КОМИССИЯ) 1734-1744 гг.
ПО КОЛОНИЗАЦИИ КАЗАХСКОЙ СТЕПИ:
ЦЕЛИ, ЭТАПЫ, ПОСЛЕДСТВИЯ.....58

Бимолданова А. А.
ВОЛОСТНОЙ УПРАВИТЕЛЬ И ВОЛОСТНОЙ ПИСАРЬ
В АППАРАТЕ МЕСТНОГО УПРАВЛЕНИЯ КОЧЕВЫХ
ВОЛОСТЕЙ АКМОЛИНСКОЙ ОБЛАСТИ ВО ВТОРОЙ
ПОЛОВИНЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКОВ.....72

Бектанов А.А.
ШЫҢЖАҢДАҒЫ XIX ғ. 70-жж. САЯСИ ДАҒДАРЫС
ЖӘНЕ ҚҰЛЖА СУЛТАНДЫҒЫНЫҢ РЕСЕЙ
ИМПЕРИЯСЫНЫҢ ҚҰРАМЫНА КІРУІ.....87

**ТАРИХ ТОЛҚЫНЫНДА
В ПОТОКЕ ИСТОРИИ
IN THE STREAM OF HISTORY**

Бекназаров Р.А. АҚТӨБЕ ӨҢІРІНДЕГІ МҮСЫЛМАНДЫҚ САНАНЫҢ ҚАЛЫПТАСУЫ.....	102
Капаева А.Т. КУЛЬТУРНАЯ ПОЛИТИКА В КАЗАХСТАНЕ: ЦЕЛИ, МЕТОДЫ, РЕЗУЛЬТАТЫ.....	111
Мұхитов Қабібек КАСПИЙ-ОРСК МҮНАЙ ҚҰБЫРЫНЫҢ САЛЫНУ ТАРИХЫ.....	124
Жанбосинова А.С., Қарибаев М. ВОПРОСЫ АДАПТАЦИИ РЕПАТРИАНТОВ В ПРОЕКТЕ ПРООН НА ПРИМЕРЕ ВОСТОЧНОГО КАЗАХСТАНА.....	134

**ХАЛЫҚТАНУ МӘСЕЛЕЛЕРІ
ПРОБЛЕМЫ НАРОДОНАСЕЛЕНИЯ
POPULATION ISSUES**

Смагулов Б., Тылахметова А. ТУЛЕНГУТЫ В ЭТНИЧЕСКОМ СОСТАВЕ КАЗАХОВ (XVIII – НАЧАЛЕ XX В.).....	146
Kamaljanova T.A. IMPACT OF LABOUR MIGRATION ON THE LIVES OF “LEFT BEHIND”.....	158

**ЭТНОЛОГИЯ ЖӘНЕ АРХЕОЛОГИЯ
ЭТНОЛОГИЯ И АРХЕОЛОГИЯ
ETHNOLOGY AND ARCHEOLOGY**

Рогожинский А.Е., Железняков Б.А. КЛЕЙМА И ТАМГИ НА ДВУХ СЕРЕБРЯНЫХ СОСУДАХ ИЗ ДОЛИНЫ ШУ И МОНГОЛИИ.....	167
Novozhenov V.A., Sydykov A.Zh. BRONZE AGE TRANSEURASIAN COMMUNICATIONS.....	184
Қартаева Т. МАҢҒЫСТАУ, ҮСТІРТ ҚАЗАҚТАРЫНЫҢ ДӘСТҮРЛІ ГИДРОТЕХНИКАЛЫҚ БІЛІМІ.....	206
Шашаев Ә. Қ., Тәлім А.Т. ҚАРАҚАЛПАҚТАРДЫҢ ОТБАСЫЛЫҚ-НЕКЕЛІК ҚАТЫНАСТАРЫНА БАЙЛАНЫСТЫ ӘДЕТ-ҒҰРЫПТАР.....	223