

Ақтөбе мемлекеттік педагогикалық институты

ӘОЖ 94(574.1)«1920/2001»:622.692.4

Қолжазба құқығында

ӘБДЕНОВ АЙДЫН ЖАҚСАНҰЛЫ

**Батыс Қазақстандағы мұнай тасымалы құбырларының
қалыптасуы: тарих және бүгін (1920-2001 жж.)**

07.00.02 – Отан тарихы
(Қазақстан Республикасының тарихы)

Тарих ғылымдарының ғылыми кандидаты
ғылыми дәрежесін алу үшін дайындалған диссертация

Ғылыми жетекшісі
тарих ғылымдарының докторы,
профессор Сұлтанғалиева Г.С.

Қазақстан Республикасы
Қарағанды, 2010

МАЗМҰНЫ

БЕЛГІЛЕУЛЕР МЕН ҚЫСҚАРТУЛАР.....	3
КІРІСПЕ.....	4
1 БАТЫС ҚАЗАҚСТАН АЙМАҒЫНДАҒЫ МҰНАЙ ҚҰБЫРЛАРЫ ЖҮЙЕСІНІҢ ҚАЛЫПТАСУЫ (1920-1985 жж.).....	16
1.1 Қазақстандағы мұнай құбырлары жүйесі басқармасының ерекшеліктері....	16
1.2 XX ғ. 20-50 жж. мұнай құбырлары жүйесінің қалыптасуы.....	31
1.3 XX ғ. 50-85 жж. мұнай құбырлары жүйесінің дамуы.....	49
1.4 Мұнайшы-кадрларды дайындаудың негізгі бағыттары.....	76
2 МҰНАЙ ҚҰБЫРЛАРЫ ЖҮЙЕСІНІҢ ҚАЗІРГІ ЖАҒДАЙЫ МЕН ДАМУ ӘЛЕУЕТІ (1985-2001 жж.).....	96
2.1 Қайта құру кезеңіндегі мұнай құбырлары жүйесінің жағдайы (1985-1990 жж.).....	96
2.2 1991-2001 жж. мұнай құбырлары жүйесінің дамуы.....	108
2.3 Мұнай құбырлары жүйесінің келешектегі әлеуеті.....	133
ҚОРЫТЫНДЫ.....	143
ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ӘДЕБИЕТТЕР ТІЗІМІ.....	150
ҚОСЫМШАЛАР.....	158

БЕЛГІЛЕУЛЕР МЕН ҚЫСҚАРТУЛАР

ҚР ОММ – ҚР Орталық Мемлекеттік Мұрағаты
РМЭМ – Ресей Мемлекеттік Экономикалық Мұрағаты
ҚР ПМ – ҚР Президент Мұрағаты
Ат.ОММ – Атырау Облыстық Мемлекеттік Мұрағаты
МОММ – Маңғыстау Облыстық Мемлекеттік Мұрағаты
АОММ – Ақтөбе Облыстық Мемлекеттік Мұрағаты
ФЗО – фабрика-зауыттық оқыту
ЖХШК – Жоғарғы Халық Шаруашылығы Кеңесі
МӨЗ – мұнай өңдеу зауыты
МАС – мұнай айдау стансасы
САС – су айдау стансасы
НАС – насосты айдау стансасы
МГӨБ – мұнайгаз өндіру басқармасы
ММҚБ – магистралды мұнай құбырлары басқармасы
ММӨҚБ – магистралды мұнайөнімі құбырлары басқармасы
ЭХҚ – электрохимиялық қорғау
МҚС – мұнай қыздыру стансасы
ӨҚКБ – өндірістік қызмет көрсету базасы
БҚ ММӨҚБ – Батыс Қазақстан магистралды мұнайөнімі құбырлары
басқармасы
АМБ – аудандық мұнай құбыры басқармасы
ГСЖБ – Гурьев сумен жабдықтау басқармасы
ӨБ – өндірістік бірлестігі
АҚ – акционерлік қоғам
КҚК – Каспий Құбыржелілік Консорциумы

КІРІСПЕ

Тақырыптың өзектілігі. Тәуелсіздік алып, экономиканы дамытудың нарықтық жолына түскен Қазақстан мұнай-газ байлығы, мүмкіндігі мол мемлекет ретінде танылды. Жаңа жағдай елдің құбыр жүйесіне сапалық тұрғыдан тың талаптар қойды және де қуат қайнарын жеткізетін мейлінше тиімді бағыттар ашу экономикалық өрлеудің жоғары қарқынын қамтамасыз етуге және Қазақстан халқының әл-ауқатын көтеруге бағытталған елдің өнеркәсіп саясатының аса маңызды құрамдас бөлігіне айналды.

Ұлан – ғайыр территорияны алып жатқан егеменді Қазақстан үшін мұнай мен газ экономикамыздың қалыпты түрде дамудағы ең негізгі мүмкіншіліктерінің бірі және қазіргі кезде халықаралық маңызға ие болуда. Бүгінгі күні трубақұбыр транспортының еліміздің отын-энергетика кешенінің дамуында алатын орны ерекше, ол экономикалық даму мен тұрақтылықты сақтауда, өндірілген мұнайды Қазақстанның мұнай өңдеу зауыттарына жеткізу, сонымен қатар, жақын және алыс шетелдерге тасымалдауда мұнай құбырларының басты рөлге ие екендігі бәрімізге мәлім.

Даму шежіресі тым әріден басталатын қазақ мұнай өнеркәсібінің бай тарихы бар. Қазақ жеріндегі «қара алтынның» өнеркәсіптік өндірілуін жаһанға жария еткен Қарашүңгілдегі бастапқы мұнай бұрқағы атқылағалы бері міне, 110 жыл өтті. Қазақстанның жері көмірсутекті ресурстарға өте бай. Бүгінгі күні біздің жеріміздің астындағы мұнай-газ қоры 40 миллиард баррельді немесе 5,3 миллиард тоннаны құрайды. Бұл тек барланып, нақтыланған қорымыз, ал әлі де жеріміздің астында мұнай мен газдың нақтыланбаған қоры қаншама! [1, 8 б.].

Мұнай құбырлары жүйесінің қалыптасуы Қазақстан тарихында көптеген мәселелермен байланысты: кеңестік және жаңа мемлекетіміздің труба құбыр көлігінің дамуында ұстанған саясаты мен еліміздің мұнай өнімдерін тұтынатын өндірістік орталықтарымен байланысы, алғашқы мұнайшы маман кадрларын дайындау мәселесімен де ерекше. Өз кезегінде, мұнай құбыры көлігі еліміздің отын-энергетикалық кешенінің басты бағыты және Қазақстан экономикасының дамуы мен тұрақтылығын сақтауда маңызды рөл атқарады. Тақырыптың өзектілігі сол, мұнай құбырлары жүйесін басқарудағы ерекшеліктерді айқындап, олардың қазіргі билікпен байланыстылығын көрсетуінде. Сонымен қатар, бүгінге дейін Қазақстандағы мұнай құбырларының қалыптасуы мен дамуын зерттеу қазақстандық немесе шетелдік тарихнамада жүйелі түрде қарастырылмауы. Бұл әрине ғылыми еңбектің салмағын арттыра түседі.

Қазіргі кезде Батыс Қазақстан аймағы біршама басымдылықтарға ие, негізгі артықшылығы оның оңтайлы географиялық орналасуы. Бұрынғы Кеңестік Одақтың басқа да мұнайлы аудандары мысалы: Баку, Грозный және Майкоп шеткі аймақтарында орналасса, ал Орал-Ембі ауданы сол одақтың нақ ортасында болып, бұл өндірілген өнім Еуропа мен Азия елдерін қамтамасыз етуде маңызды рөл атқарды. Бұл әрине, елде үстемдік еткен коммунистік партияның аймақтарды индустрияландыру бағытындағы саясатымен байланысты еді.

XX ғасырдың 20-шы жылдары Кеңестер Республикасы ең бай, маңызды мұнай қоры мол Баку, Грозный аудандарымен соғыстың кесірінен барлық байланыстары үзілген болатын. Сол кезде елде үнемі отынға деген тапшылық орын алды. Транспорттар бүкіл жерде мүлдем тоқтады, отын тапшылығын шешудің негізгі көзі – Ембі мұнайы болды [2, 11 б.]. Елдің барлық назары Орал-Ембі мұнайлы аймағына аударылды. Ал екінші бесжылдықта алып құрылыс нысанына айналған Каспий-Орск мұнай құбыры арқылы тасымалданатын тауар айналымы бірнеше есеге артты [3, 26 б.].

Республикада құбырлық тасымал жүйесі XX ғ. 60-шы жылдарының ортасынан бастап Каспий маңы ойпаты, қазыналы Маңғыстау түбегі кен орындарының игерілуіне байланысты күшті қарқынмен дами түсті, жаңадан бірнеше кәсіпшіліктер құрылды. Ұзындығы 1500 шақырым болатын әлемдегі ең көлемді қыздыру әдісімен жіберілетін Өзен-Құлсары-Атырау-Самара магистралды мұнай құбыры іске қосылды, бұл жобаның құрылысы үздік деп танылып, сол кезде мемлекеттік сыйлыққа да ие болды. Өзен кен орнынан бастау алған байлығымыз, әлемдегі ең ірі «Дружба» мұнай құбыры арқылы халықаралық аренаға шығарылады, онымен жыл сайын өндірілген миллион тонна Маңғыстау «қара алтыны» бүгінге дейін сыртқа шығарылуда [4, 85 б.]. Мұнайды қабылдау, тасымалдау және өнімді халық шаруашылығы мен экспортқа шығаруды қамтамасыз ету үшін 1969 жылы КСРО Министрлер Кеңесінің шешімімен Оңтүстік магистралды мұнай өнімі құбырлары басқармасы (Оңт. ММӨҚБ) құрылады [5, 1 б.].

Бүгінде Қазақстан мұнай арқылы кіретін қаржыны пайдаланып, өзінің әлеуметтік-экономикалық даму деңгейін жаңа сапалық арнаға көшіріп, әлемдегі бәсекеге қабілетті елдердің бірі ретінде тарихи аренаға шығуы қажет. Ол үшін Қазақстанның барлық мүмкіндіктері бар, оның ішінде өнеркәсіп саласындағы отын-энергетика ресурстарының рөлі зор.

1997 жылдың 25 сәуірінде «ҚазТрансОйл» Ұлттық мұнай тасымалдау компаниясы құрылды. 2015 жылы біздің Республикада жылына 150-170 млн. тонна мұнай өндіріледі деп жобалануда. Бұл қазіргі көрсеткіштен 3-4 есе көп болмақ. Біз бүгінде мұнайды өндіріп қана қоймай, оны тасымалдауына ерекше көңіл бөлуіміз керек. Қазақстанда өндіріліп жатқан мұнайдың шамамен 80% тасымалдау «ҚазТрансОйл» АҚ еншісінде [6, 3 б.], сондай-ақ Атырау-Самара мұнай құбырын модернизациялауға бағытталған жұмыстар жүргізілуде. Алдымен оның тасымал қуатын жылына 15 – тен 20 млн. тоннаға, ал келешекте 25 млн. тоннаға жеткізу көзделуде [7, 81 б.].

Мұнай бар жерде үлкен саясат, экономикалық даму бар. Елбасымыз «Біздің мұнай шығаратын бағыттарымыз көбірек болуы керек» дей отырып, ең негізгілерінің ішінде – көршілеріміз Қытай мен Ресей екенін атап өтеді [8, 2 б.].

Қазір Қазақстанда әлемдегі ең ірі Теңіз, Қарашығанақ, Құмкөл, Өзен, Жетібай, тағы басқа да мұнай-газ кеніштері игерілу үстінде. Таяудағы жылдарда Каспий теңізінің қайраңындағы Қашаған кен орнында жаңа қарқынмен мұнайды өндіру жұмыстары басталмақ, оған жаһандық әлемге танымал шетелдік мұнай-газ корпорациялары тартылуда. Осының бәрі тәуелсіз Қазақстанды әлемді энергия ресурстарымен қамтуда басты рөл атқарады және

«қара алтын» жеткізуші жеткеші елдер қатарына қосады. Ал Каспий қайраңындағы байлығы мол кеніштерді игеру мен халықаралық экспорттық бағыттарды дамыту біздің әлемдегі беделіміз бен абыройымызды асқақтата түспек.

Міне, осындай зор мүмкіншілігі бар Қазақстанның батыс өңіріндегі мұнай тасымалы құбырларының 1920-2001 жж. қалыптасуы мен дамуын тарихи деректерге сүйеніп зерттеу жүргізу бүгінгі күннің талабы болмақ.

Зерттеу жұмысының нысаны. Батыс Қазақстанның мұнай тасымалы құбырлары басқармаларының қалыптасуы мен даму ерекшеліктері болып табылады.

Зерттеу жұмысының пәні. Батыс Қазақстан аймағындағы 1920-2001 жж. мұнай тасымалы құбырларының қалыптасуы мен дамуы және еліміздің әлеуметтік-экономикалық, саяси жағдайына ықпалы.

Тақырыптың зерттелу деңгейі. Батыс Қазақстанның жер қойнауы мұнай қорына өте бай екені ертеден-ақ белгілі болған. Жалпы мұнайды игеру, осы салада жеткен жетістіктер мен қиыншылықтар туралы бірнеше бағытта жан-жақты талдау жасалынып, зерттелген еңбектер жарық көрді.

Орал-Ембі мұнай кәсіпшіліктері тарихын зерттеу ХІХ ғасырда-ақ басталған деуімізге болады. Өйткені нақ осы ғасырда қазақ мұнайы туралы хабарлар Ресей үкіметіне жетіп, олардың заңды қызығушылығын туғызды. Жергілікті қазақтар жалпы мұнайдың емдік қасиеттерін білгенімен, өнеркәсіпте пайдалануды, оны өндіріп, мол пайда табуды кәсіп қылмады. Мұнайлы өлкені зерттеп, оның қойнауында «қара алтынның» молдығын анықтауда қазақ даласын шарлаған тау-кен инженерлері, саяхатшылар, геологтар мол үлес қосты. Олардың Ресей үкіметіне, ғылыми қоғамға тапсырған есептерінде Орал-Ембі мұнайы жөнінде алғашқы жинақталған ой-пікірлері жарияланды. Осы өңірде байлықтың мол қоры шоғырланғаны жайлы натуралист Г.С. Карелин 1832-1836 жылдары Каспий теңізін суретке түсіру кезінде байқағанын, ал 1860 жылы географ Н.А. Северцов аталған аймақтың мұнайгаздылығы жөнінде алғаш мәліметтер келтіргендігін В.А. Есаков «Н.А. Северцов алғашқылардың бірі болып Ембі бассейнінің мұнайын ашты...» деп жазды [9].

Біздің зерттеу нысанымыз болып отырған мәселенің тарихнамасын 2 кезеңге бөліп қарастыруға болады: І кезең - Батыс Қазақстандағы мұнай тасымалы құбырларының қалыптасуына байланысты кеңестік дәуірдегі тарихнамалық кезеңі 1920-1991 жж. қамтиды. ІІ – кезең 1991 жылғы Тәуелсіздік алғаннан бастап бүгінгі күнге дейінгі отандық тарихқа жаңаша көзқарастың қалыптасуымен байланысты.

Кеңес Үкіметінің алғашқы жылдарында Орал-Ембі ауданын зерттеуге осы мұнайлы өңірмен жақсы таныс ғалымдар Ц.Л. Фридман [10], Н.А. Толстоногов, С. Богдановский [11], Қазақстан мұнай өнеркәсібі тарихын 1899 жылғы Қара Шұңғылдан бастап 1925-1928 жылдарға дейінгі мәселелерін тұңғыш рет нақты зерттеп, таныстырды. Олардың еңбектері бұған дейінгі зерттеулерден өзіндік ерекшеліктері болды. Мысалы, Н.А. Толстоноговтың еңбегінде, автор мұнайлы өңірдің тарихи дамуын біршама сипаттай отырып, техникалық жағынан жетілдірілген суреттермен көркемдеген, сонымен қатар ауданның орналасу

картасын жасаған. Бұған қоса, 20-ға жуық салыстырмалы кестелер беріліп, онда 1911-1930 жж. мұнай өндірудің мәселелері қарастырылады [12].

Орал-Ембі ауданынан мұнай өндіру мәселесі 1935 жылдың қараша айында өткен КСРО ғылым Академиясының арнайы сессиясында талқыға түсті және оның материалдары кейін «Большая Эмба» деген атпен екі томдық жинақ болып жарыққа шықты [13]. Бірінші томда Орал-Ембі мұнайының қорлары жайында мәліметтер бар.

Азамат соғысы мен шетелдік интервенция жылдарындағы аталған саланың тарихи-экономикалық аспектілерін танып-білуде С.Ө. Өтебаев пен К.Е. Темірғалиев жазбалары қарастырылды [14-15]. Бірінші бесжылдықтағы Қазақстанның мұнай өнеркәсібінің дамуы жайлы жаңа туындыларда – Г. Чулановтың [16], Н. Кейікбаевтың [17], С.М. Лисичкиннің [18-19] еңбектерінде көрініс тапқан. Бұл зерттеушілер, бұрынғы КСРО-ның мұнай өнеркәсібінің мүмкіншілігін сипаттай келе, Қазақстанның мұнайлы кен алқаптарына аса көңіл бөлмеген, тек жалпылама шолулармен шектелген.

Ұлы Отан соғысының кезеңіндегі Қазақстанның мұнай өнеркәсібінің даму мәселелері М.Қ. Қозыбаевтың [20], П.Р. Буркаткиннің [21], А.Д. және Л.А. Будковтардың [22] туындыларында ерекше орын алды. Сұрапыл соғыс жағдайындағы Қазақстанның мұнай саласындағы өзгерістер, Гурьев айлағы құрылысының тарихы және мұнай өнімі құбырлары мен трубақұбыр көлігі кешені құрылысы жайлы Е.Н. Иманқұловтың [23], К.Е. Темірғалиевтың [24], Л.Е. Файннің [25] ғылыми мақалаларында көрініс тапты.

Атап өтсек, XX ғасырдың 20-50-шы жылдардағы еңбектерде тек кенді өндіру саласын зерттеуге көп көңіл бөлінді, ал көліктік инфрақұрылымынды дамыту мәселелері назардан тыс қалған.

XX ғасырдың 60-шы жылдарынан бастап Батыс Қазақстанның мұнайгаз өнеркәсібінің даму тарихын, әсіресе Орал-Ембі мұнайлы бассейнінің мүмкіншілігін білуде Т. Шәукенбаев [26], Е.И. Сауткин [27], С. Нейштадт [28], В.И. Кольцов [29], К. Кетебаев [30], К.Симаков [31], Е.Д. Шашин және тағы басқа қазақстандық ғалымдардың еңбектерін жатқызуға болады [32]. Жұмыстардың ішінде ерекше маңызға К.Е. Темірғалиевтің еңбегі ие [33]. Оның еңбегі алғаш рет жарты ғасырлық (1920-1950жж.) мұнай өнеркәсібінің даму тарихын сипаттайтын бірден-бір қолтаңба болып саналады. Ал Т. Елеуов [34], А.С. Елагин [35], К.Н. Нұрпейісов [36], З.А. Алдамжаров [37] еңбектерінде Кеңес үкіметінің халық шаруашылығы бойынша Қазақстанда жүргізілген алғашқы іс-шаралары баяндалған. Әсіресе, өлкедегі кәсіпорындарды мемлекет меншігіне айналдыру саясатының тарихы қажетті статистикалық есептермен көркемделген.

Кеңес Үкіметі соғыстан кейін Орал-Ембі аймағын қалыпқа келтіру үшін ең алдымен мұнайшы инженерлерге зәру болды. Сол үшін «еңбек мобилизациясын» жариялады, мұнайшылардың алғашқы толқыны қалыптаса бастады. Осыған байланысты қазақ мұнайшыларының ерен еңбектері туралы А. Нүсіпбеков [38], Ғ.Н. Нығметов [39], М.Х. Асылбеков [40], Т. Қожамқұлов [41], С. Шәріпов [42] тағы басқалар өз шығармаларын арнады.

1980 жылдардағы еліміз бен шетелдердегі мұнай тасымалы құбырларының жай-күйіне арналған Б.Е. Щербиннің [43], А.Б. Беккуловтың [44], П.А. Шевченконың [45] бірқатар еңбектері жарық көрді.

XX ғасырдың 60-80-ші жылдары мұнай кенорындарын игеруге зор қызығушылықтар арта түсіп мұнай өнеркәсібінің дамуына жағдай жасалынды, көліктік инфрақұрылымның құрылуына бастама болды. Осы аралықтарда мұнай құбырлары құрылымы бір бағытта дамыды. Қазақстандағы барлық труба құбырлары өзара байланыспады. Бұл әрине кеңес билігінің Қазақстанды тек шикізат базасына айналдыру саясатының айқын көрінісі еді, тіпті мұнай өңдеу зауыттары да елімізден тыс жерде салынды.

1991 жылдардан бастап республикада қарастырып отырған мәселенің оны мен солын айқындайтын зерттеулер жарық көре бастады. Қазақстандық тарихнамада еліміздің мұнайшыларының әлеуметтік-экономикалық жағдайы, өмір сүру деңгейі, және мәдени-тұрмыстық мәселелері Ж.М. Асылбеков [46], М.Е. Шайфутдинов [47], М.У. Есалиева [48], Н.А. Абдуллаев [49-50] және тағы басқа тарихшылар еңбектерінде қарастырылды. Нарықтық экономиканың қалыптасуы кезеңінде мұнайгаз өнеркәсібі тарихын зерттеп білуге қызығушылықтар арта түсті. Еліміз тәуелсіздікке қол жеткізгеннен кейін мұнай кәсіпшілігін зерттеу одан да зор қарқынмен жүргізіле бастады. Қазақстан Республикасының мұнай өнеркәсібіне шетелдік қаражатты енгізуді онтайландыру, «қара алтынды» алыс және жақын шетелдерге құбырлармен тасымалдау мәселесіне экономикалық тұрғыдан бағаланған Е.С. Карибжанов [51], К.Г. Рахметова [52], М.Т. Чердабаев [53], В.В. Белоусов [54], Г.А. Омарова [55-56] туындылары болды.

Қазақстан мұнай кәсіпшіліктерінің игерілуі мен 1940 жылдарға дейінгі даму тарихы ой елегінен өткізілініп, оның кешегі Ресей империясы мен Кеңес заманындағы жағдайлары талданған Ә.Қ. Мұхтаровтың [57] диссертациясы, кейін автордың монографиясы [58] болса, Ұлы Отан соғысы қарсаңы мен соғыс жылдарындағы республикамыздың мұнай өнеркәсібінің тарихына байланысты оның Ұлы Жеңіске қосқан үлесі жөнінде зерттелінген Қ.С. Мұхитовтың [59] диссертациялық ізденісі мен Л.Н. Нурсултанованың [60] туындысының маңызы зор. Бұл жұмыстар көптеген тарихи процестерді жаңаша бағалауда ниет еткен бірден-бір еңбектер болып табылады.

Нарықтық экономикадағы мұнайгаз кешеніне қатысты мәселелер Н.К. Надиров [61], А. Атшыбаев туындыларында насихатталған [62]. Көптеген зерттеушілерді қызықтыратын мұнай қорына бай Каспий аймағы. Ол туралы М.Т. Лаумулин еңбегі [63], А.К. Нұршаның кандидаттық диссертация ізденісінің негізгі объектісі болды [64]. Ақтөбе мұнайының кешегісі мен бүгіні туралы деректер жинаған З.Б. Байдосов бастаған авторлық ұжымның [65] зерттеуі және «СНПС – Ақтөбемұнайгаз» АҚ қызметін зерттеуге көп көңіл бөлген тарихшы Г.І. Көбенова кандидаттық диссертациясын қорғаса, соның жалғасы ретінде 2008 жылы автордың Ақтөбе облысының мұнайгаз кешенінің дамуына арналып толық көлемде зерттелген монографиясы жарық көрді [66]. Ал Батыс Қазақстан өңірінің материалдары негізінде Л.С. Серікованың 1985-

2000 жылдар шеңберіндегі Қазақстан мұнайгаз кешенінің дамуына жазылған диссертациясы қорғалды [67].

XX ғасырдың соңы XXI ғасырдың басында Қазақстан мол көмірсутек қоры бар алпауыт мемлекеттер қатарына еніп, әлемдік энергетикалық сауданың қалыптасуы мен жағдайына өзіндік ықпал ете бастады. Қазақстандық супер-алпауыттар Теңіз, Қарашығанақ және Қашаған кен орындарының байлығы, Каспийден бастау алатын ірі мұнай тасымалдау бағыттарының келешектегі мүмкіншіліктері, Атырау-Самара, Каспий Құбыржелілік Консорциумы (КҚК) құбырларының салыну барысы, оларға белсене ат салысқан шетелдік ірі мұнайгаз корпорациялар мен басқа елдердің ұстанымдарына кең көлемде сараптама жүргізіліп, саяси тұрғыда жазылған А. Абишевтің [68], В.А. Гусейновтың [69] еңбектерін атап өтуге болады.

Дегенмен де, отандық тарихнамада мұнай құбырлары жүйесінің қалыптасуы мен дамуын зерттеуге көңіл бөлінбеді, тек мұнай өнеркәсібінің тарихын танып білуге аса мән берілді. Еліміздегі мұнай өнеркәсібі мен мұнай құбырлары жүйесі ортақ бір басқарманың құзырында болмады, олар бөлек сала күйінде қалды, бұл жұмыстың салмағын арттырды. Тарихнамада мұнай құбырларының қалыптасу тарихы жүйелі зерттелмеді, тек техникалық тұрғыда насихатталды.

Сонымен біз зерттеп отырған ғылыми жұмыстың өзектілігін, маңыздылығын одан әрі білу үшін тек тарихи тұрғыда жазылған еңбектерді қолданумен шектелмедік, саяси-экономикалық, ғылыми-техникалық бағытта жазылған еңбектерді пайдалануға да тура келді. Әйтсе де, бұл тақырыптың толық мазмұнын, хронологиялық ауқымын ашуға негізделіп ғылыми бағытта жазылған еңбектер азшылық. Сондықтан, жұмыстың өзектілігі, ғылыми құндылығы, тәжірибелік маңызын ескере отырып жазған осы еңбек біздің ғылымға қосқан жаңа талпыныстардың бірі болмақ.

Жұмыстың мақсаты мен міндеттері. Жұмыстың басты мақсаты – мәселеге қатысты сан алуан деректерді саралай отырып, Қазақстан мұнай өнеркәсібінің әсіресе, Батыс Қазақстан аймағындағы мұнай тасымалының 1920-2001 жылдар аралығындағы қалыптасуы мен дамуын зерттеп, оны еліміздің саясатының негізгі бағыттарымен байланыстыру, ұлттық мұнайшы мамандардың қалыптасуын және аймақтың әлеуметтік-экономикалық дамуын ғылыми негізде талдау, саралау болып табылады.

Осындай мақсаттарға жету үшін мынадай нақтылы міндеттер алға қойылды:

- Қазақстандағы мұнай тасымалының қалыптасуы, маңыздылығы мен даму барысын талдау;

- Кеңес үкіметі мен Тәуелсіз Қазақстан тұсындағы мұнай құбырлары басқармаларының рөлін, ерекшеліктерін анықтау;

- құбыр көлігі, оны пайдалану мен ғылыми-техникалық дамуына, батыс аймақтың әлеуметтік-экономикалық жағдайына, аталған сала үшін жергілікті ұлт өкілдерінен мамандар дайындау мәселесіне көңіл бөлу;

- Қазақстан Республикасының мұнайды экспорттаудағы жобалары, инвестициялар тарту, мұнай құбырларының жаңа тиімді бағыттарын анықтаудағы алыс-жақын елдермен жүргізілген жұмыстарымен танысу;

- «ҚазТрансОйл» Ұлттық мұнай тасымалдау компаниясының қызметі, рөлі т.б. кеңінен қарастыру.

Зерттеудің деректемелік негізі – Тақырыпты жан-жақты тереңнен қарастырып зерттеуде пайдаланылған деректердің негізін бірнеше топтарға бөлуге болады: 1) Заңдық актілер мен нормативтік қаулылар, 2) Іс қағаз құжаттары, 3) Статистикалық санақ деректері, 4) Мерзімді баспасөз материалдары, 5) Естелік жазбалар құрайды. Зерттеу жұмысын жүргізу барысында ҚР (Алматы: ҚР ОММ, ҚР ПМ), РФ (Мәскеу: РМЭМ) және Атырау (Ат.ОММ), Маңғыстау (МОММ), Ақтөбе (АОММ) облыстық мұрағат қорларынан материалдар жиналды.

1. Заңдық актілер мен нормативтік қаулылар. Алғашқы заңдық актілер негізін Ресей Мемлекеттік Экономикалық мұрағатындағы КСРО мұнай өнеркәсібі министрлігінің №70-ші қордың, «күпия құжаттар» деп белгі соғылған 2959-істегі «Өзен-Құлсары-Куйбышев» мұнай құбырын Одақтық мемлекеттік сыйлыққа ұсыну туралы қаулысы алынды. Ол кезеңде Қазақстан мұнай кәсіпшілігі Одақ көлемінде мемлекеттік маңыздылығы болғандықтан тікелей Мәскеудің бақылауында болатын. Аталған мұрағат қоры зерттеу жұмысымызға байланысты тың деректер бере алды. Олар кәсіпшіліктер мен мұнай құбырлары басқармаларының бұйрықтары, қаулылары мен шешімдері.

Осы мұрағаттағы №4372 – қордан КСРО Министрлер Кеңесінің мемлекеттік жоспарлау комитетінің құжаттарының деректік негізін жұмыста пайдалану біз үшін өте құнды болды. Онда Қазақ КСР Маңғышлақ түбегінің өндірістік кәсіпорындарына көліктік қызмет көрсету туралы шешімдері берілген. Магистралды трубақұбырларды іске қосуда темір жол қай уақытта болса да маңызды рөл атқарған. Мысалы, осы темір жолдар арқылы жылына бір млн. тоннадан астам мұнай сыртқа шығарылып отырылған. Сол себепті Өзен мен Жетібай кенорындарынан өнімді тасымалдау үшін Ақтау-Ералиев-Жетібай-Өзен бағытындағы темір жол желісін салудың тиімділігі көрсетілген. Ал, №5746 – шы қорда «Ембі-Саратов» құбырын салу басқармасы» қорының құжаттарында Ембі мұнайлы ауданынан Саратовқа дейін құбыр салу төңірегінде көтерілген қаулылары жиі кездеседі. №7298 – қорынан КСРО ауыр өнеркәсібі халық комитетінің құжаттары, №8729 – қорда Мұнайды өндіру мен мұнай өнімдерін тасымалдаудың Бас басқармасының құжаттарында басқа да мұнайға қатысты қаулы, шешімдер жинақталған. Бұл қаулылардан өңірдегі мұнай саласын дамытуға байланысты Орталық биліктің өктемдік күшін жиі пайдаланғанын оңай байқауға болады.

Сонымен бірге Ат.ОММ-ның №146 – шы қорынан КСРО Мұнай өнеркәсібі Министрлігінің «Эмбанефть» өндірістік бірлестігінің 1920-1990 жж. құжаттары; №289 – қордан, «Главтранснефть» бірлестігіне мұнай жеткізу мен Батыс Қазақстан магистралды мұнай құбырлары басқармасына (1936-1980 жж.) арнап шығарылған қаулылары жөніндегі құжаттары және 1999 жылы жарық көрген «Қазақстан Республикасының мұнай заңы» жинағы, жұмысымыздың

деректік негізін байыта түсті. Онда Елбасымыздың «Мұнай туралы», «Жер туралы», «Пайдалы қазбалар мен оларды пайдалану туралы» бұйрықтары мен нұсқаулары да бар.

2. Іс қағаз құжаттары ҚР ОММ-ның №206 КСРО ауыр өнеркәсібі министрлігі Қазақ КСР ауылшаруашылық комитеті қорындағы екінші бесжылдықтағы Қазақстанның ауылшаруашылығын дамытуға арналған арнаулы мәжіліс отырыстардың хаттамалары, қабылданған шешім, қаулылар, бұйрықтар мен нұсқаулары зерделенді. №823 – шы қордан «Доссор-Ракуша» мұнай құбырымен өнімді тасымалдаудың нәтижелеріне арналған есептері пайдаланылды. Ал №962 – шы қорда Қазақ АКСР мемлекеттік жоспарлау комитетінің хаттамалары, стенограммалары және Қазақстандағы мұнай кәсіпшіліктерінің игерілу тарихына, қазақ мұнайшы мамандарының қалыптасуына, Кеңестік замандағы Батыс Қазақстанның әлеуметтік – экономикалық, қоғамдық мәселелеріне қатысты құнды құжаттар сақталған.

Сонымен қатар іс қағаздарға байланысты АтОММ-ның №130 – қорынан ҚР Мұнай және Газ Министрлігі «Оңтүстікмұнайқұбыры» өндірістік бірлестігінің Балықшы мұнай құбырлары басқармасының (1971-1979 жж.) құжаттары, №1092 – қордан Гурьев облыстық комитеті Халықтық бақылауының (1963-1990 жж.) мұнай саласына, құбыр көлігіне қатысы бар деректер; МОММ-ғы №322 – қордан алынған КСРО мұнай өнеркәсібі министрлігі «Мангышлакнефть» өндірістік бірлестігінің материалдары; АОММ-ғы №13 – қордан Ақтөбе облыстық коммунистік партиясы құжаттары, №1535 – қордан «Актюбнефтеразведка» трестінің геологиялық-іздеу бөлімшесінің материалдары, №1622 – қордан Ембі мұнай өнеркәсібінің Солтүстік аудандары басқармасының құжаттары және т.б. облыстық Мемлекеттік мұрағаттарындағы қорлардың деректері (оның ішіндегі хаттамалары, әкімшілік құжаттардағы шешім-қаулылары, бұйрықтары мен нұсқаулары) зерделенді. Мұрағат деректерінің ішінде Ақтөбе облысының мұнай саласын – барлау, іздеу, өндіру және өңдеу жұмыстарына қатысты көптеген құжаттар қарастырылды. Ол кен орындарын тездетіп іске қосуға арналған ұсыныстар мен хаттар біздің зерттеуімізде өте зор рөл атқарды.

Деректердің басым бөлігін әр облыстық партия, кеңес ұйымдарының шешімдері, отырыс құжаттарының хаттамасы, табиғи кен орындар мен шикізатты тасымалдауға арналып салынған арналардың даму барысы туралы деректер құрады. Жұмысты орындау барысында КСРО Министрлер Кеңесінің бұйрықтары, әр мекемелермен хат-хабар алмасу, түрлі ғылыми институттардан келген ұсыныс, тапсырыс хаттарымен де танысып, ғылыми айналысқа енгізілді. Каспий-Орск, Өзен-Гурьев-Куйбышев, Қаламқас – Қаражанбас – Шевченко, Өзен-Жетібай-Шевченко т. б. мұнай құбырларына қатысты Үкіметтің арнайы қабылдаған бағдарламалары мен тапсырыстарынан, бұл магистралды құбырлардың қоғамға қаншалықты маңызды екендігін байқауға болады. Осы жинақталған деректер сұрыпталынып, алға қойған міндеттерді шешуде пайдаланылды.

3. Зерттеу жұмысымызда статистикалық санақ деректері, шолулар мен құжаттар жинағы сияқты жарияланған материалдар есепке алынды. Оған:

Мәскеудегі В.И. Ленин атындағы кітапханасы, Қазақстан Республикасының Алматы қаласында орналасқан Ұлттық кітапханасы мен Ақтөбе, Атырау, Ақтау және басқа да облыстық кітапханаларының сирек кездесетін және құнды әдебиеттер бөлімінде жинақталған мұнай саласына байланысты кәсіпорындардың есептері мен әртүрлі статистикалық мәліметтері кірді. Зерттеу жұмысында статистикалық көрсеткіштердің әр жылдық жинақтары пайдаланылды. Мысалы, «КСРО-ның халық шаруашылығы», «Қазақстанның халық шаруашылығы», «КСРО мұнай-газ өнеркәсібінің есептері», «ҚР ішкі экономикалық қызметі» және басқа да жинақтарды қосуға болады. Оларға салыстырмалы талдаулар жасалды.

Және де ҚР ПМ-нің №708 – қорындағы (1937-1991 жж.) мұнайлы батыс өңірдің кен орындары (Прорва, Қараарна, Боранкөл, Мартыши т.б.), ірілі-ұсақты мұнай құбырлары жөнінде, мәселен, Мақат-Нармұнданақ, Мақат-Доссор, Байшонас-Қарсақ, Қаратон-Қосшағыл және жалпы мұнайшылар жөнінде маңызды статистикалық мәліметтер алынды.

4. Мерзімді баспасөз материалдары біздің зерттеу жұмысымыздың мәселелерін жүйелі түрде қарастыруға зор мүмкіндіктер берді. Бұл топтағы дерек көздеріне бұрынғы Одақ пен тәуелсіз Қазақстанның баспасөз материалдары жатады. Одақ көлемінде: «Мұнай ісі», «Мұнай шаруашылығы», «Мұнай», «КСРО мұнай өнеркәсібі», «Мұнай-газ» журналдары жарық көрді. Одақ кезіндегі және көк байрағымызды желбіреткен жылдарынан бастап құнды деректер қатарына енген «Социалистік Қазақстан», «Коммунизм жолы», «Маңғыстау», «Егемен Қазақстан», «Алтын Орда» және т.б. басылымдар мұнай туралы маңызды ақпараттар береді. Олардан әр айлық, тоқсандық, жарты жылдық, жылдық қорытынды есептер, халық шаруашылығындағы және осы саладағы өнеркәсіптің жұмыстары, озат еңбекшілер жайлы мәліметтер алуға болады.

5. Деректердің келесі тобына партия және мемлекет қайраткерлерінің баяндамалары, мұнай шаруашылығы мамандарының естеліктері және мемуарлық еңбектері енді. Аталған деректер белгілі кезеңнің өзгерістерін, халықтың қарапайым өмір-тіршілігін жан-жақты қарастыруға негіз болды. Осы бағыттағы деректер Облыстық Мемлекеттік мұрағаттарындағы қорларда да жиі кездеседі. Мысалы, Маңғыстау ОММ (№154, №173, №174, №175, №179, №186) қорлары өте көп деректерді береді. Бұл деректерден Оңтүстік магистралды мұнай құбырлары басқармасының қызметі, құрылымы туралы және осы мұнай кәсібі саласына бүкіл ғұмырларын арнаған, еліміздің мұнай-газ өнеркәсібінің дамуына тікелей ат салысқан, еңбектері ұшан-теңіз мұнайшылар жайлы көптеген құнды мәліметтер алынды.

6. Жұмыста энциклопедиялар мен өлке мен қалалар, кәсіпорындар тарихына қатысты анықтамалық әдебиеттер де енді. Мысалы көптеген құжаттар мен зерттеулердің басын біріктірген өңірдің саяси, мәдени және экономикалық тарихына байланысты екі томдық, 2005 жылы Алматы, «Мұнайшы» қоғамдық қорының ұйымдастыруымен жарық көрген «Қазақстанның мұнай энциклопедиясы» бізге біршама мағлұматтар берді.

Жалпы осы шоғырланған құнды дерек көздері Батыс Қазақстан аймағының мұнай тасымалы құбырларының даму тарихын кең ауқымда зерттеуге мол мүмкіндік береді.

1990 жылдары еліміз тәуелсіздік алуына байланысты қоғамда өзгерістер енгізіліп, аталмыш салаға жаңаша баға беріле бастады. Елбасы тәуелсіздіктің он жылдығына арналған салтанатты жиында «XXI ғасыр – Қазақстан мұнайының ғасыры болады» деген болатын. Сөйтіп, Қазақстан әлемдегі мұнай өндіруші жетекші елдер қатарына кіруді көздеп отырғанын атап өтті. Бұл ретте бүгінде «ҚазТрансОйл» ұлттық мұнай тасымалдау компаниясының рөлі ерекше болмақ.

Зерттеудің әдіснамалық және теориялық негізі. Еңбекті жазуда ғылыми таным принциптері – тарихилық, объективтік, жүйелілік қолданылды. Тарихи процестер мен нақты оқиғаларды зерттеуде ғылыми ұстанымдар пайдаланылды. Объективтік және ғылыми ұстанымдар, зерттеу объектісінің сапалық және сандық мәнін, оның қарама-қайшылығы мен күрделілігін ашуға мүмкіндік жасады. Зерттеу жұмысының жаңа методологиялық негізін айқындауда тарихи-ғылыми, қоғамдық-саяси ойлардың озық тұстары пайдаланылды.

Мәселенің хронологиялық шегі. XX ғасырдың 1920 жылынан, яғни Кеңес үкіметінің қалыптасуы қарсаңындағы кезеңнен бастап, еліміз егемендік алғаннан – 2001 жылдар аралығына дейінгі бір ғасырдай кезеңді қамтиды. Осы уақыт аралығында Қазақстан мұнай өнеркәсібінің дамуында, әсіресе мұнайды тасымалдау барысында бірнеше кезеңді басынан өткізді. 1920 жылы Жайық-Ембі кәсіпшіліктері экономикалық құлдыраудың биік шыңына жетті. Қазақстандағы алғашқы көлемді мұнай құбырының салынуы, мұнай құбырлары басқармаларының ерекшеліктері, ұлттық жұмысшы табы – қазақ мұнайшыларының қалыптасу барысы мен мұнай құбырлары жүйесінің келешектегі даму әлеуеті жайлы мәселелер қамтылынды.

Зерттеудің территориялық аумағы. Зерттеу жұмысының территориялық шегі республикамыздың батыс өңірін – Ақтөбе, Атырау, Маңғыстау және Батыс Қазақстан облыстарын қамтиды.

Зерттеу жұмысының ғылыми жаңалығы.

- жұмыс Батыс Қазақстан аймағындағы 1920-2001 жж. мұнай тасымалы құбырларының қалыптасуы мен даму барысын тұтастай зерттеген алғашқы тәжірибе болып табылады.

- Ресей Федерациясы мен Қазақстан мұрағаттарының құжаттарынан алынған жаңа деректер ғылыми қолданысқа енгізілді.

- Кеңес үкіметі мен Тәуелсіз Қазақстан тұсындағы мұнай құбырлары басқармаларының рөлі мен ерекшеліктері анықталынды.

- Аймақтың тарихи дамуы мен қатар әлеуметтік-экономикалық және техникалық өркендеу мәселелері, мұнай құбыры көлігінің даму динамикасы кезең-кезеңдерге бөлініп қарастырылды, аталған сала үшін жергілікті ұлт өкілдерінен мамандар дайындау мәселесі талданды.

- Қазақстан энергоресурстарын экспорттауда Ресей, Қытай басқа да алыс, жақын шетелдермен арадағы саяси-экономикалық байланыстар мен

«ҚазТрансОйл» Ұлттық мұнай тасымалдау компаниясының қызметі қарастырылды.

Зерттеу жұмысының ғылыми-практикалық маңыздылығы

Зерттеу жұмысын жазу барысында қолданылған мұрағаттық құжаттар, тарихи деректер және жасалған тұжырымдар мен қорытындыларды Қазақстанның экономикалық тарихы, тарихи география бойынша жоғарғы, орта, арнаулы орта оқу орындарында лекция, семинар сабақтарында, сонымен қатар энергетика тарихынан арнайы курс ретінде қолдануға, жұмыстың негізгі бөлігін Қазақстанның мұнай өнеркәсібінің даму тарихына қатысты еңбектерге пайдалануға болады.

Қорғауға ұсынылатын тұжырымдар

- XX ғасырдың 20-шы жылдары елде отын тапшылығы орын алды. Бүкіл елді шаруашылықтағы күйзелушілік және аштықпен қатар аса қиын отын дағдарысы жайлады. Отын тапшылығын шешудің негізгі көзі – Ембі мұнайы еді. Мұнай құбырын салуға бағытталған жұмыстардың барлығы мемлекеттік маңызы бар және әскери-шұғыл тапсырмалармен пара-пар деп танылды. Еліміздің батыс облыстарының мұнай өнеркәсібінің дамуына орасан кедергі болған жағдай солтүстікке бағытталған шойын жолдар мен құбыр жолдарының тапшы болғандығы бірден-бір себеп еді.

- Қазіргі кездегі мұнай тасымалдайтын труба құбырлар жүйесі негізінен КСРО-ның өмір сүру кезеңінде қалыптасты. Қазақстан Ресей үшін шикізат базасы ғана болды және барлық өндірістік-өнеркәсіптік орталықтар сол елдің аймағына шоғырландырылды. Елдегі мұнай құбырлары басқармалары толықтай Мәскеудің бақылауында болды.

- Республикада құбырлық тасымал жүйесі Маңғыстау түбегінің бай кен орындарының игерілуіне байланысты, әсіресе 60-70 жылдары күшті қарқынмен дамыды. Мұнай өндірудің тез қарқынмен артуы мұнайды аралық мұнай құбырлары арқылы еліміздің мұнай өңдеу зауыттарына тасымалдау міндетін шешуді жүктеді. Сондықтан да еліміздің батыс өңірінде мұнай тасымалдауды жүзеге асыратын бірнеше басқармалар құрылды. Әлемдегі ең ірі «ыстық» «Өзен-Атырау-Самара» мұнай құбыры, өнеркәсіпке аса қажетті «Өзен-Жетібай-Шевченко» және т.б. құбырлар қолданысқа беріліп, халық игілігіне жарады.

- Кеңес Өкіметі тұсында геологтар, инженер-мұнайшылар, техниктер, бұрғылаушылар, мұнай өндіру жөніндегі операторлар сапалық тұрғыдан жетілді. Олар заманауи техниканы жете меңгерді, ұлттық интеллегенцияның, техник-мұнайшылардың үлкен легі өсті, қазақтардың саны жылдан-жылға артып отырды.

- Қазақстан Республикасы егеменді ел болып жарияланғаннан кейін осы сала бойынша бірнеше мәселелерді шешу қажеттілігі тұрды, ең алдымен мұнайды бөлу мен тасымалдаудың ортақ жүйесінің құлауына байланысты жаңа реформаларды жүзеге асыруды талап етті. Әлемдік рынокқа қазақ мұнайын шығару бағыттарын айқындайтын ұзақ жылдық жоспарлар әзірленді, бұлар мұнай компанияларының мұнай экспортындағы ішкі, сыртқы қатынастарын дамыту арқылы Республиканың экономикалық әл ауқатын еселеуге негізделді.

Қазақстан Республикасы Үкіметінің 1997 жылдың 2 сәуіріндегі № 461 бұйрығы бойынша «ҚазТрансОйл» Ұлттық мұнай тасымалдау компаниясы құрылды.

Зерттеу жұмысының сыннан өтуі. Жұмыстың негізгі мәселелері бойынша тұжырымдалған ой пікірлер әр түрлі ғылыми, әдістемелік, қоғамдық-саяси басылымдарда жарық көрді. Барлығы – 10 мақала, оның 5 – ҚР БҒМ Бақылау комитетінің тізіміне кірген ғылыми журналдарында, 5 – халықаралық конференциялар материалдарында жарияланды.

Диссертация құрылымы. Диссертация белгілеулер мен қысқартулардан, кіріспеден, екі тараудан, қорытынды, пайдаланылған әдебиеттер тізімі мен қосымшалардан тұрады.

1 БАТЫС ҚАЗАҚСТАН АЙМАҒЫНДАҒЫ МҰНАЙ ҚҰБЫРЛАРЫ ЖҮЙЕСІНІҢ ҚАЛЫПТАСУЫ (1920-1985 жж.)

1.1 Қазақстандағы мұнай құбырлары жүйесі басқармасының ерекшеліктері

Қазақстанның Батыс аймағы – Ақтөбе, Атырау, Батыс Қазақстан, Маңғыстау облыстары қазба байлықтарға бай екендігі сонау XVIII ғасырда-ақ белгілі бола бастады. Сол кезде-ақ патшалы Ресей өз ғалымдары мен саяхатшыларын Қазақстанға бағыттап, оның жер асты байлықтарын зерттеуді негізгі мақсат етіп алды.

Егеменді Қазақстан үшін мұнай мен газ экономикамыздың қалыпты түрде дамудағы ең негізгі мүмкіншіліктерінің бірі болып қалыптасып, қазіргі кезде халықаралық маңызға ие болуда. XXI ғасырда Қазақстан көмірсутек шикізаты қорына аса бай бір топ мемлекеттердің қатарынан көрінуге мүдделі. Әрине, бұны барлығы түсінеді, бірақ та трубақұбыр көлігінің еліміздің отын-энергетика кешенінің дамуында алатын орнының ерекше екендігін, экономикалық даму мен тұрақтылықты сақтауда, өндірілген мұнайды Қазақстанның мұнай өңдеу зауыттарына жеткізу, сонымен қатар жақын және алыс шетелдерге тасымалдауда мұнай құбырларының басты рөлге ие екендігі қазіргі таңда ерекшеленуде.

Қазақстан әлемдегі ішкі континентальды мемлекеттердің қатарына жатады және елдің экономикалық даму жетістіктеріне жету үшін мұнай мен газдың мол қоры аздық етеді, яғни Республикамыздың көмірсутек шикізатын тасымалдаудағы тәуелсіздігін қамтамасыз еткен жағдайда ғана мақсатымызға жете аламыз.

Отын-энергетикалық кешеннің бір бөлігі ретінде мұнай құбырлары транспортының мақсаты – көмірсутек шикізатын ішкі және әлемдік рынокқа жеткізумен маңызды рөлге ие. Мұнайды өндіру, тасымалдау мен өңдеу – Қазақстан экономикасының жүйелі түрде дамуының бір кілті сонымен қатар, ұлттық ұстанымымыздың негізгі факторларының бірі.

Еліміздің мұнай өндіру мен өңдеу салаларының географиялық орналасуы сан түрлі, бірақ өнімді тұтынушылар аймағымыздың барлық жерінде қолданылады. Осы бір ерекшелік мұнай мен мұнай өнімдерін тасымалдайтын аясы кең тауар айналымының қалыптасуына, мұнай өнеркәсібінің толығымен дамуына жол ашты. Революцияға дейін қара алтынды тасымалдау үшін жан-жануардың күшіне жүгінгені рас, өлкеде темір жолдың жоқтығы кәсіпшіліктерді қалыпқа келтіру басталған кезде айқын сезілді. Құрал-жабдықтар, құрылыс материалдары және азық-түлік тауарлары бәрі тек қана Каспий теңізі арқылы, содан Жайық өзенімен Гурьевке жеткізілді. Бұл жол тек су қатқанға дейін пайдаланылатын. Ал Гурьевтен әрі қарай түйе, өгіздер арқылы тасымалданды, ол дегеніміз - өндірістің қарыштап өркендеуіне тежеу болды, бірақ бертін келе транспорттағы техникалық мүмкіншіліктердің жетілуінен мұнай өндірісіндегі олқылықтар бірте-бірте азайып, жана арнаға

түсе бастады. Қалай дегенмен, өнеркәсіптің жаңа салалары да өмірге келе бастады, әсіресе техниканың жылдан-жылға дамуы көзге көрінді. Мұнай-газ кендері жер жүзінде белгілі бір аймақтарда ғана орналасқан. Әр ел «шикі мұнайды» еліне апарып, оны өңдеп әр салалы өндіріске пайдаланады. Алғашқы кезде мұнай негізінен су жолымен (өзен, теңіз, баржы), кейініректе танкерге құйылып тасымалданды. Бірте-бірте темір жол арқылы цистерналармен тасу да болды. Бүгінде мұнай-газ өнімдері алып магистраль құбырлармен мыңдаған километрге сорап станцияларымен тасымалдануда.

Қазақстанда мұнай көздерінің басым бөлігі Батыс Қазақстан территориясында, ал бұл аймақ екі үлкен алаңға бөлінеді. Бірі – революциядан бұрын-ақ мұнай бере бастаған Ембі аудандары да, екіншісі – Маңғыстау түбегі. Ал осы аймақтың болашағы мен мұнай қорын салыстырсақ, Маңғыстаудың шоқтығы әлдеқайда биік, болашақта республикада өндірілетін мұнай негізінен осы өлкеден алынбақ.

Мұнай құбыры транспортының пайда болуы мен өрлеуі мұнайды өндірудің дамуымен қатар жүрді. Қазақстан территориясында 122 мұнай және мұнайгаз кенорындары барланды, олардың 113 кен орны Батыс Қазақстан өңірінде шоғырланған, бұл республикада барланған мұнай қорының 90 % құрайды [54, 17 б.].

Қазақстан Республикасының қазіргі мұнай тасымалдайтын құбырларының ұзындығы шамамен 7 мың шақырымды құрайды. Олар 70 млн.тонна мұнайды жөнелтеді. Қазақстан барланған қоры бойынша әлемде 12 орын (Каспий аймағын қоспағанда), барланған мұнай қоры 2,2 млрд. тонна. Еліміздегі «қара алтынның» көлемі болжам бойынша 13 млрд. тонна делінуде. Сол себептен де, осыншама мол өнімді тасымалдауға қазіргі мұнай құбырлары жүйесінің шамасы тым аздық етеді. Осы трубақұбыр саласының дамуының баяу жүруі Қазақстанның мұнай өнеркәсібінің қарыштап дамуына тежеу болып отырған факторлардың бірі. Өңделініп жатқан шикізат көрсеткіші 60 %-дан аспайды. Өйткені батыс өңірдің мол қоры Павлодардың, Шымкенттің МӨЗ жолдың болмауынан толықтай жетпеді, әрине бұл зауыттардың сұраныстарды орындауына кедергі жасады [70, 7-8 б.].

Трубақұбыр көлігі жүйесінің баяу дамуы мен теңсіздігі шетелдік инвесторлардың аталған жобаларға қатысуына кедергі келтіретіндігі рас. Тасымалдау мәселесін оңтайлы шешкен жағдайда Қазақстанның мұнай-газ кешенінің болашақта өркендеп дамуына жол ашады. Трубақұбыр көлігі жүйесін бір арнаға қалыптастыру үшін мамандар мен ғылыми-тәжірибелік орталықтарға айтарлықтай тер төгуге тура келеді, оған еліміздегі кен орындардың географиялық орналасудың алшақтығы, тасымалдау көлігіндегі жаңа технологиялық қондырғылардың жеткіліксіздігі мен Қазақстандық мұнайдың құрамындағы физикалық-химиялық қосындылардың күрделілігі себеп болып отыр. Еліміздің құбыр көлігі арқылы негізінен жоғары тұнбалы және жоғары жабысқақты мұнай өнімдері тасымалданады.

Еліміздегі алғашқы мұнай құбыры кен орындарынан өнімді өндірудің басталуымен қатарлас жүрді. Республикадағы алғашқы мұнай құбырының желісі шамамен 150 шақырымды құрап, Доссор мұнайлы ауданы мен Каспий

теңізінің жағалауын байланыстырған жол кеңестік билік орнағанға дейін салынды [70, 8 б.].

Енді елімізде мұнай көздерін игеру тарихына тоқталсақ, халықта Әукетай-Шағыл ауданындағы (Орал-Жайық өзен аралығында) «Киелі от туралы» аңыз сақталған, кейін белгілі болғандай, ол жанатын газдың шығуына арналыпты. XIX ғасырда атақты діни қызметкер және емші Мәтенқожа малдың қотыры мен адамдардың тері ауруларын Ойыл өзенінің төменгі ағымындағы құмның астынан шығатын қара маймен емдепті. Жібек жолымен Қытайдан Үндістанға жүрген сауда керуендері арбаларының дөңгелектерін жағу үшін Зайсан ойысындағы Қарамай шатқалында жиналып қалған қара майды пайдаланғаны туралы саяхатшылардың естеліктері де сақталды.

Солтүстік Каспийдің қазақстандық бөлігіндегі пайдалы қазбалар жөніндегі алғашқы мағлұматтарды 1717 жылы I Петрдің бұйрығымен Астраханнан Хиуаға жіберілген әскери экспедицияның басшысы А. Бекович-Черкасскийдің жазбаларынан кездестіруге болады. Аталған экспедиция қазіргі Атырау территориясы арқылы өтіп, аумақтың жалпы географиялық және геологиялық маңыздылығы туралы деректер жинап қалдырады, бұл мәліметтер көптеген зерттеушілердің ғылыми қызығушылықтарын туғызады.

1851-1853 жылдары Бозащы түбегін зерттеу жалғастырылды. Экспедицияның материалдары 1855 жылы Орыс географиялық қоғамының Жаршысында жарияланды. Осы жұмыстарда Үстірттің, Маңғыстау мен Бозащы түбектерінің рельефі, гидрографиясы, өсімдік жамылғысы, егжей-тегжейлі сипатталды, геологиялық шолу жүргізілді, жерасты суының, топырағы мен климатының сипаттамасы берілді. Батыс Қазақстанды зерттеушілер Маңғыстау түбегіне қатты назар аударды. Зерттеулер 1864 жылы М.И. Ивановтың экспедициясы Маңғыстау түбегінде мұнайдың алғашқы белгілерін тапқанда басталды. 1887 жылы Н.И. Андрусов, М.В. Баярунас геологтары маршруттық түсіруге кірісті.

Әлемде мұнай құятын кемелердің құрылысының дамуына орыстың талантты инженері В.Г. Шуховтың қосқан үлесі ұшан теңіз [71, 13 б.]. Оның басшылығымен Саратовта алғашқы орыс жобасындағы мұнай құйылатын теңіз баржасы құрастырылады. 1863 ж. Д.М. Менделеев Баку маңындағы В.А. Кокорев мұнай айдайтын зауытын аралап көріп, мұнай құдықтарынан шикізатты зауытқа дейін және одан әрі Каспий теңізі айлағына тасымалдау үшін трубақұбырды пайдалануға ұсыныс жасайды. Бірақ сол уақытта оның тың ойына ешкім құлақ салмады. Ал 1865 ж. АҚШ-та «Стандарт ойл» фирмасы әлемде тұңғыш рет диаметрі 50 мм, ұзындығы 6 шақырымды құрайтын мұнай құбырын салады. Ескере кетсек, АҚШ мұнай құбырларын салуда Ресейге қарағанда сәл ертерек болғанымен, атақты инженер В.Г. Шухов трубақұбырлардың есебі мен жобасының ғылыми негізін қалаушы болып саналады. Оның 1881 ж. жарық көрген «Трубопроводы и их применение в нефтяной промышленности» атты классикалық еңбегі қазіргі күнге дейін өз құндылығын жойған емес. Ресейдегі революцияға дейінгі мұнай құбырларының ұзындығы шамамен 500 шақырымды құрады [72, 265-280 б.].

Ембі кен орындарын кең көлемді игеруде оралдық казак Лебедевтің үлесі зор, ол мұнайдың көзін Хунчулан-Сор үңгірі мен Терісаққан өзені жағалауынан кездестірген. 1892 жылы ол бірнеше мұнайлы аймақтарды жандандырмақ болады, бірақ игеруге қаржысы болмай оны 1895 жылы кәсіпкер топқа сатады, ал 1899 жылы 19 қазанда геолог С.Н.Никитиннің келтірген дерегін негізге ала отырып, Қарашүңгіл мекеніндегі скважинаны бұрғылайды, осы жерден 43 метр тереңдіктен алғаш мұнай бұрқағы атқылайды, бұл жеңіс Леман кәсіпшілігіне еншісіне тиді.

Уақыт өте келе екінші ұңғымадан мұнай бұрқағы атқылайды, бұрғылау жұмыстары жүргізіліп, Доссор, Ескене және Қаратон кен орнынан өндірістік мұнай алына бастайды. 1911 жылы Стажеев пен Нобель бірігіп «Ембі» акционерлік қоғамын құрса, ағылшындық кәсіпкерлер «Орал-Каспий» қоғамын құрады. Мұнайшылар басты назарды Доссор кен орнына аударды, 1911 жылы дәл осы жерден сапасы жағынан керемет байлықтың бұрқағы атқылады [73, 3 б.]. Тәулігіне шамамен 7 млн. пұт мұнай өндірілді. Доссордан 225-226 метр тереңдіктен атқылаған қуатты мұнай мен газдың серпілісінен айналасындағы тастардың өзі күлге айналды. Өрт бірнеше күнге созылды. Өрт тек құмды дауылдың пайда болуынан ғана тоқтатылады. 1911 жылдың 29 сәуірінде Доссор кен орнының ашылуы Қазақ мұнай өнеркәсібі дамуының алғашқы баспалдағы болып саналды. 1912 жылдың өзінде Доссорда 6 ұңғыма жұмыс жасады, 5 ұңғыма бұрғылануға әзірленді [74, 8 б.].

1914 жыл – мұнай өндіру ісіндегі патша заманындағы ең жоғарғы көрсеткіш жылы болды. Бұл жылы Мақат пен Доссорда өндірілген мұнай көлемі 272746 тоннаға жетті [59, 16 б.]. Осы өндірілген мұнайды тасымалдау үшін 1914 жылы Орал-Ембі мұнайлы ауданында екі мұнай құбырының құрылысы басталды – Доссордан Каспий теңізі жағалауындағы Үлкен Ракуша ауылына дейін ұзындығы 90 шақырымға созылатын, оның 14 шақырымы Каспий теңізінің түбін кесіп өтіп салынды. Екі мұнай құбыры жылына 7062500 пұт өнімді тасмалдап, қажетті орнына жеткізді. Жеткізілген ембі мұнайының бір бөлігі Үлкен Ракушадағы мұнай өңдеу зауытында (МӨЗ) өңделсе, жартысы теңіз жолымен Астраханьға, кейін темір жол цистерналарына құйылып, тұтынушыларға жөнелтілді [75, 66 б.]. 1915 жылы осы арнаға Мақат мұнайы да қосылады.

Бүгінгі күн деңгейінен алып қарағанда, бұл құрылыс техникалық тұрғыдан мейлінше қарапайым болатын, алайда ол Орал-Ембі алабында мұнай өндіруді ұйымдастыруға мүмкіндік берді. Кәсіпорындардың жағдайы Қазан төңкерісінен кейін С.М. Кировтың сыпайы түрде айтуынша - КСРО-ң мұнай өнеркәсібі «мұнай қабіріне» айналған. Бұрғылау іс жүзінде тоқтатылды, мұнай өңдеу зауыттары құлдырады, тоқырауға ұшырады, ал Кеңестер Республикасы ең бай, маңызды мұнай қоры мол Баку, Грозный, Ембі аудандарымен соғыс кесірінен байланыстарын үзген болатын.

Қазан төңкерісі нәтижесінде құрылған Халық Комиссарлары Кеңесі бүкіл елдегі ірі зауыт, фабрикаларды, шаруашылықтарды, өнеркәсіп орындарын мемлекет басшылығына алуға бағытталды. Оған алғашқы дайындық шарасы ретінде 1917 жылы 1 желтоқсанда ХКК жанынан Жоғарғы Халық

Шаруашылығы Кеңесін /ЖХШК/ құру туралы қадамды атауға болатын еді. Мұнай өнеркәсібін ұлттандыру туралы жоспар үкіметте 1918 жылдың наурызында қабылданып, оны дайындау үшін ЖХШК жанынан арнайы Бас мұнай комитеті құрылады.

Ембі жұмысшыларының өмірі өте ауыр болды. Олардың бір жағынан орыс патша үкіметі, екінші жағынан шет ел капиталистері қанады. Мұнай кәсіпшіліктерінде еңбек ететін негізгі өндіргіш күш жергілікті халық – қазақтар болатын. Ал олардың тұрмыс жағдайы өте төмен еді.

Көмір базасы – Донбасс, моторлар жүрегі – Баку мен Грозный шетел интервенттерінің қолына түсті. Қолдағы отын қоры 1919 жылдың басына тақ-тұқ жетті. Отынның болмауынан қаладағы өндіріс орындары тоқтап, оқ-дәрі, қару-жарақ шығара алмады. Шикізат және астық таситын поездар мен кемелер жүрмей қалды. Мұның бәрі революция жеңісінің баянды болуына қауіп туғызды.

Еліміз азамат соғысы мен шет ел интервенттерінен қорғанып жатқан кезде Ембі өлкесінде мұнай өндіру ісі қайта ұйымдастырылды. Мұнай кәсіпшіліктерінде қызмет еткен жұмысшыларды өндіріске қайтадан шақырды. Қызмет барысында жұмысты алып жүретін мамандар мен өндіріске жұмсалатын қаражаттың жоқтығына қарамастан Ембі тарихында Кеңес дәуірінің алғашқы қызметі басталып кетті. Тек 1919-жылы Доссор мен Мақат кәсіпшілігінен 118 мың тонна мұнай өндірілді [22, 36 б.].

Интервенттер мен ақгвардияшылар жұмысшылар мен шаруалардың дүние жүзіндегі тұңғыш мемлекетін бесігінде тұншықтыруға тырысты. Бүкіл елді шаруашылықтағы күйзелушілік және аштықпен қатар аса қиын отын дағдарысы жайлады. Негізгі отынды аудандар – Баку мен Грозныйды жау басып алды. Академик И.М. Губкин сол уақытты: «Елде үнемі отынға деген тапшылық орын алды. Еліміз қатып тұрды, транспорттағы қан айналым мүлде тоқтады» деп дабыл қақты. Отын тапшылығын шешудің негізгі көзі – Ембі мұнайы еді.

1919 жылдың аяғына таман азамат соғысы майдандарында қызыл әскердің бірте-бірте үстемдігі орын ала бастады. Қызыл әскер мұнай өндіретін аймақтарға жақындай түсті. Әсіресе, Ембі мұнайлы өңіріне бағытталған Түркістан майданының 4-ші әскері үлкен басымдылықтарға ие болды. Мұнай аудандары түгелімен ақтардың қолынан азат етілмесе де, Кеңес билігі мұнайды тасымалдау мәселесін ойластырады. Ортақ бір шешімге келе, шұғыл арада темір жол құрылысын бастауды ұйғарды. Жұмысшы-шаруалардың Қорғаныс Кеңесі 1919 жылдың 24 желтоқсанында қаулы қабылдады: онда «Александров-Гай-Ембі кең және тар табанды Красный Кут – Александров-Гай темір жол құрылысын салу шұғыл, маңызды мәселе деп шешті.... Мемлекеттік құрылыс Комитетіне Александров-Гай-Ембі желісінің құрылысына бүкіл күшті салуға бұйырды» [76, 17 п.]. Осы тұста Лениндік құжаттарда «Алгемба» сөзі пайда болады, ол аса ірі құрылыс нысандарының жүруіне байланысты аталды.

Міне, осындай жағдайда В.И. Ленин басқыншылардың мұнайдың қайнар көздерін, атап айтқанда Орал – Ембі мұнайлы ауданын азат етуге ерекше ықылас білдірді. Ембіні тез арада азат ету Түркістан майданының қолбасшысы

М.В. Фрунзеге тапсырылды [77, 5-6 б.]. Бұл қаулыны Алгембаға қатысты көптеген оқиғалардың түп-тамыры деуге негіз бар. Тек қана шойын жол құрылысын бастау туралы ой-пікірлер қызу жүрді, ал мұнай құбырларын қатар салу кейінірек қолға алынады.

Аталған қаулыны жүзеге асыру мақсатында Халық Шаруашылығы Кеңесі: «Мұнайды жөнелту үшін... жергілікті тұрғындар мен мал күштері пайдаланылсын, еңбек ақыға азық-түлік берілсін» деп шешім қабылдады. Еңбекке қабілетті тұрғындарды жинады, мал транспортына қатысты барлық мекемелер мен әкімшіліктер (тек Әскер мен Халық комиссариаты хабарлау бөлімшелерінен басқа) осы бағытта жұмыс істеді. Мұнай транспортына қатысты барлық жұмысшылар әскери сапқа тұрғызылды. Азық-түлік жөніндегі Халық комиссариатына мұнай тасымалында тер тоқпен жұмысшылар мен қызметкерлерді толық және қажетті өнімдермен қамтамасыз ету жүктелінді. Ембі мұнайын жөнелтуді бақылау үшін Халық шаруашылығы Кеңесінің қолдауымен Оралда - орталық, ал Гурьевте – жергілікті басқарма құрылады.

В.И. Ленин 1920 жылдың 17 наурызында Жұмысшылар Кеңесі және Шаруалар Қорғанысымен бірге «Ембі мұнайлы ауданынан Саратов қаласына дейін мұнай құбырын салу жөнінде» Қаулы қабылдады. Бірақ та бұндай кең ауқымды темір жол мен мұнай құбырының құрылысын жүргізуге көп мөлшерде қаражатты талап етті және құрылысты жүзеге асыру өте қиын іс деп түрлі қарсы әрекеттер қолданды. Баку мен Грозныйдың ақтар қолынан азат етілуі, Александров-Гай-Ембі темір жолы мен Ембі-Саратов мұнай құбырының тоқтатылуына себеп болды, өйткені жас Кеңестік Республиканың материалды-техникалық ресурс қоры қажеттілікті өтеуге тапшы еді және аз уақыт ішінде мұнай құбырын салу өте қиын іс болды. Сол себептен де, 1921 жылдың 29 сәуірінде Еңбек және Қорғаныс Кеңесі мұнай құбырын салуды дереу тоқтату туралы шешім қабылдады, ал 6 мамырда темір жол құрылысын жүргізуді қарқынды түрден қарапайымға ауыстырды.

Сондықтан Лениннің темір жол мен Орал-Ембі мұнайлы аймағын кесіп өтетін магистралды труба құбырды елдің орталық бөлігімен байланыстырмақ болған идеясы тек бірінші және екінші бесжылдықта ғана жүзеге асты. Дейтұрғанымен, Алгемба құрылысы КСРО-дағы ең маңызды оқиға болғаны сөзсіз. Осындай сан қилы жағдайлардан кейін Халық Шаруашылығының Жоғарғы Кеңесі бірнеше қайтара Орал-Ембі мұнайлы аймағын игеруге арналған жоспарлы шаралардан бас тартып, бұл өңірді мүлдем жапқысы келді. Әрине оған Қазақстан үкіметі мен ғалымдар, геологтардың бір топ легі аталған ауданның бүкіл еліміз үшін үлкен пайдасы тиетінін, оны игеруді кешеуілдетуді болмайтынын алға қойды. Ембідегі мұнайөндіруді қалпына келтіру мен дамытуды 1920 жылдың сәуірінде құрылған Орал-Ембінің мұнай кәсіпшілігі басқармасына тапсырады. Оған басшылықты Еңбек және Қорғаныс Кеңесінің төтенше жұмыстар жөніндегі өкілетшісі Р. Н. Фридман мен бас инженері С.И. Кузнецов атарды. Осыған байланысты, 1921 жылдың қаңтарында Қазақстандық басшылар Қазақ мұнай комитетін құрады [78, 3-6 б.].

Ембі мұнай өңірінің қайта гүлденуі Кеңес өкіметі орнаған соң бірте-бірте жүзеге аса бастады. Іздеу жұмыстарын кеңейту қайта ұйымдастыру қажеттілігін

тудырды. Кеңес кезеңінде мұнай саласы мемлекет меншігіне алынды, барлық отандық және шетелдік ұсақ серіктестер, кәсіпорындар мен фирмалар таратылды. Олардың орнына іздеу мен барлау құқықтары берілген әр түрлі трестер ұйымдастырылды. 1922 жылы «Ембімұнай» тресі қайта құрылды, бас кеңсесі 1929 жылға дейін Мәскеуде орналасты [79, 8 п.]. Кейін трест басында Доссорға, одан Гурьевке көшірілді. 1928 жылы «Ембімұнай» тресінде мұнай өндіру ісі 1920 жылмен салыстырғанда 8 есеге артты [23, 36 б.].

Кейінірек, 20-40 жылдары Орал-Ембі мұнайлы кенорындары аймағын басқару сұрағын «Ембімұнай» мемлекеттік тресі атқарды, оның құрамында 1929 жылы Солтүстік (Темір) мұнай аймағы құрылды [80, 13 п.], қазіргі Ақтөбе облысының территориясына қарасты Темір, Ақбұлақ, Ойыл ауданының солтүстік-шығыс бөлігі, жалпы көлемі 62 мың шаршы шақырым құрайтын мұнайлы кенорындары қарады. Ақтөбе облысының мұнай кенорындарынан өнім алу Шұбарқұдық пен Жақсымай кәсіпшіліктерінен бастау алады. Аталған кәсіпшіліктердің мүмкіншіліктерін арттырғандықтан өндірілген мұнай мөлшері жылдан-жылға еселенді.

Батыс Қазақстандағы мұнай құбыры транспорты жүйесінің қалыптасуының тарихи алғышарттары мен маңыздылығы да бар, түп-тамыры ХХ ғасырдың 30 – шы жылдарына сай келеді. Орал-Ембі мұнайлы аймақтарын интенсивті түрде игеру (Доссор, Қосшағыл, Мақат, Темір, Жақсымай кенорындары) мен транспорттық коммуникациялардың құрылысына нақты тапсырмалар берілді, ол темір жол мен мұнай құбырларына да қатысты еді.

1930-жылдарда КСРО-да индустрияландыру ісі өзіндік ерекшеліктерге ие болды. Атап айтқанда, индустрияландыру жаппай тек ішкі ресурстарды пайдалану негізінде іске асырылды. Бүкіл КСРО мемлекеті бойынша мыңдаған кәсіпорындар-зауыттар мен фабрикалар, темір жолдар салынып, мұнай-газ кен орындары игеріле бастады. 1932 жыл алғашқы бесжылдық жоспардың аяқталу кезеңі болды және осы жылы индустриалды құрылыстың даму жолдарын одан әрі кеңейту жөнінде толағай жұмыстар атқарылды. 1932 ж. отын өнеркәсібіне бөлінген қаражат көлемі – 47 млн. сомды құраса, оның 16,2 миллионы Қарағандыға, Ембімұнайға 15,7 миллион және мұнай құбырын салуға 15 млн. сом тиесілі болды. Отын өнеркәсібіндегі өсім мөлшері 1931 жылмен салыстырғанда 54 пайызға артты [81, 243 п.].

Сол кезеңнің өзінде Ембінің мұнай кен орындарынан Еділге бағытталынатын мұнай құбырының қажеттігі де сөз болды. Мұнай жіберетін үш зауыттың мүмкіндігі белгіленді: Сталинград, Саратов және Куйбышев (Самарское). Қаржы жұмсалы жағынан тиімдісі Куйбышев зауыты деп саналды. Сонымен қатар, Қазақстан басшылығы тарапынан Доссор аймағынан Ташкент темір жол арқылы Ақтөбеге дейін құбырды тарту жөнінде ұсыныстар да айтылды. Ақтөбе өңірі мұнай қорына бай да болды. Доссор-Ақтөбе мұнай құбыры Куйбышев бағытына қарағанда үш еседей қысқа, әрі Ақтөбе құрылысына жұмсалатын шығын Куйбышев бағытымен есептегенде 31%-ға төмен, мұнай айдау мөлшері - 28%; қаржы көлемі шамамен 15,5 млн. рубльге қысқарады, маңыздысы Ақтөбеге Темірдің кенорындарынан мұнайдың мол

қоры ағылады. Ол дегеніміз еліміздің батыс өңіріне сөзсіз экономикалық серпіліс береді [74, 24 б.].

Өкінішке орай, барлық назар бұрынғы Баку мен Грозный аймағына бөлінді. Алғашында осы мұнай құбырымен тасымалданатын Ембі мұнайын өңдеуге қажетті зауытты Ақтөбе облысының территориясында салмақшы болған, бірақ жоғарғы басшылықтың бұйрығы бойынша мұнай өңдеу зауытын Ресейде Орскі қаласында салынады делінді. Демек, сол кезеңнің өзінде Қазақстан Ресей үшін шикізат базасы ғана болды және барлық өндірістік-өнеркәсіптік орталықтар оның аймағына шоғырландырылды.

Отандық өнеркәсіп шет елдің экономикалық тосқауылына байланысты тек өз мүмкіндігіне, жұмысшы күші мен инженер-техникалық қызметкерлеріне, өз қаражатына сүйенді. Сондықтан Қазақстанда мұнай кәсіпорындары қажетті өңдеу, яғни мұнай өнімдерін айыру мен кәсіпке жарататын нысандар болмады және шикізат көзін ұсынушы аймақ болып қала берді. Ал өндірілген қара алтынымыз құбырлар және басқа да қатынас жолдары арқылы Ресейдің мұнай өңдеу зауыттарына (Орск, Ярославль, Самара, т.б.) тасымалданылды.

Сөйтіп, қазіргі кездегі мұнай тасымалдайтын трубақұбырлар жүйесі негізінен КСРО-ның өмір сүру кезеңінде қалыптасты. Алғашында (1940 ж. дейін) олар елдің батыс өңіріндегі тауар жеткізушілер мен тұтынушыларды байланыстырды және бір-біріне жақын аралықтарда орналасқан жүйеде дамып келді. Ол трубақұбырларды тізіп көрсетсек: Грозный-Туапсе, Малгобек-Грозный, Гурьев-Орск, Махачкала-Грозный, Ишимбай-Уфа және т.б.

Мұнай өнімі артқан сайын оны тасымалдау проблемасы да арта түсетіні белгілі, алғашқы кезеңде темір жол мен су көліктері арқылы қажетті аймақтарға жеткізілініп отырылды.

Батыс Қазақстан аймағы өнеркәсібінің игерілуінің басты нәтижесі Каспий-Орск мұнай құбырының салынуы, сонымен қатар Ембі және Темір мұнайын өндіру арқылы Қазақстан мен Кеңес Одағының экономикалық дамуына айрықша үлес қосатындығында еді.

1932 жылдың алғашқы жартысында «Каспий-Орск» мұнай құбырын салу жұмысы басталған болатын. Өзінің ұзындығы мен қуаты жағынан ол КСРО-дағы Баку-Батуми мұнай құбырынан кейін ірі құбыр болды. Салынғалы жатқан мұнай құбыры одақтық маңызы бар бірінші дәрежелі құрылыс еді. Сөйтіп, арада үш жыл өтісімен ұзындығы 709 шақырым болатын бұл мұнай құбыры іске қосылды. 1935 жылдың 11-ші қазанында осы құбырмен алғаш рет Ембі мұнайы орталыққа айдалды [82, 33 п.].

Кәсіпшіліктердің кеңейуі, мұнай өндірудің артуы, барлық елдің көмірсутек шикізатына деген сұранысының еселенуі – транспорттық коммуникациялар құрылысы, темір жол мен мұнай құбырларын салу мәселелері үнемі басшылықтың бақылауында болды.

Ембі мұнай тресінде 1936 жылдың 14 қарашасында өндірілген шикізатты тиімді пайдалану мақсатында мұнай құбыры мен су құбырлары басқармасы құрылады, кейіннен 1938 жылы «Союзнефтепровод» Бүкілодақтық магистралды мұнай құбырлары басқармасына қарасты Гурьев бөлімшесіне ауысып, өз жұмысын жалғастырады. 1940 жылы бұл бөлімше «Ембімұнай»

тресіне қарасты су құбырлары басқармасымен бірігеді, соның негізінде «Қазақстанмұнайкомбинаты» дүниеге келеді. Ал 1943 жылдың 24-ші қарашасынан бастап Гурьев мұнай құбырлары бөлімшесі негізінде Бас тауар-көлік басқармасы болып қайта құрылып, өз қызметін сұрапыл соғыс кезінде асқан абыроймен атқарады.

1937 жылы Солтүстік мұнай кәсіпшілігі базасы негізінде өз алдына Ақтөбе мұнай кәсіпшілігін құру туралы мәселе көтеріліп, «Ақтөбемұнай» тресі құрылып, республикамыздағы екінші мұнай өндіретін орталық одақтық маңызы бар кәсіпорынға айналды. Оның орталығы уақытша Темір қаласында болды, трест басшысы болып белгілі мұнайшы Л.В. Лаврентьев тағайындалды [83, 26 п.].

Ұлы Отан соғысы қарсаңында елімізде мұнай өнеркәсібінің көп шоғырланған жері Кавказ мұнайлы аудандары еді. Ал осы мұнай өнімін тұтыну үшін оңтүстіктен тасу көптеген шығын талап етті. Тек қана 1938 жылы еліміздің оңтүстігінен шығысқа 577 мың тонна мұнай өнімін жеткізу үшін мемлекеттік бюджеттен 139 млн. сом қаражат жұмсалды. Ал егерде шығысқа тасылатын мұнай өнімі еліміздің орталық аудандарынан тасылса, онда жол қатынасына кететін шығын саны 69 млн. сомға азаяр еді. Сондықтан орталық аудандарда әсіресе Еділ мен Жайық өзендері жағалауларында жаңа мұнай өндіріс орнын дамыту қажеттілігі туды. Оның үстіне бұл аудандар әлі игерілмей жатқан-ды. Еліміздің барлық мұнай қорының 29 % бар бір ғана Әзірбайжан республикасында одақтық мұнай өндірісінің 74,5%-і өндірілді. Ал керісінше 71% мұнай қоры бар еліміздің басқа аудандары 25,5% мұнай өндіретін.

Осы себепті еліміздің орталық аудандарында Орал тауы етегінен бастап Еділ өзені жағалаулары, Мұғаджар өңірі мен Жем үстірті аралығында «Екінші Баку» деп аталатын жаңа мұнай ауданын дамыту үшін Ауыр өнеркәсіп халық комиссарлығы арнайы құжаттар қабылдады. 1938 жылы тамыз айында мұнай өндіру бас басқармасы жанынан «Шығыс өндіріс бірлестігі» құрылады. Бірлестік Куйбышев (қазіргі Самара) қаласында орналасты. Оның құрамына Еділ өзені жағалауындағы мұнай өнеркәсіптерімен қоса Ембі және Ақтөбе мұнай трестері кірді. Басшысы болып ұзақ жылдар мұнай өндірісінде қызмет еткен Н.К. Байбаков тағайындалды.

1938 жылдан бастап республикамызда мұнай өнімінің көбеюіне байланысты Орск мұнай айыру зауыты шикізатты өңдеп үлгермеді. Сол себептен «Мұнай-су құбыры кеңсесі» мұнай айдау қызметін өз деңгейінде атқара алмады. Осы жылдың қаңтар айында бір ғана Байшонас кәсіпшілігінде 14 мың тонна шикізат өнімі мұнай айдау зауытына жөнелтілмей қалды. 1938 жылы Гурьевтегі «Мұнай-су құбыры кеңсесі» тәулігіне 1500 тонна мұнайды жіберудің орнына 800 тонна ғана жібере алды. Байшонас кәсіпшілігінің мұнай айдау цехы 1939 жылдың наурыз-көкек айларында күнделікті мұнай өнімінің 75%-ын ғана ұсына алды [59, 22-28 б.].

Ұлы Отан соғысынан кейінгі бесжылдықта Қошқар-Сағыз, Сағыз-Мақат, Тентек-Сор-Байшонас, Қаратон-Қосшағыл, Мұнайлы-Құлсары секілді мұнай құбырларының құрылыстары жүрді. Каспий-Орск магистралды мұнай

құбырында күрделі жөндеулер жүргізілді. Соның негізінде мұнай жөнелту қарқыны бір жарым есеге өсті.

Қазақстан мұнай кәсіпорындары қажетті өңдеу, яғни мұнай өнімдерін айыру, тікелей пайдалануға болатын қажетті жанармай түрлері, химиялық қосындылар мен олардан алынатын заттарды шығаруға «мүмкіншілік» болмады. Сондықтан Қазақстан мұнай өндіру мен басқа да байлықтарды беретін шикізат қоймасы ретінде қала берді. Өйткені өндірілген мұнай құбыр арқылы және басқа да қатынас жолдары арқылы Ресейдің мұнай өңдеу зауыттарына (МӨЗ) (Орск, Ярославль, Волгоград, т.б.) жіберіліп отырды.

1950-60-шы жылдары магистралды мұнай құбырлары басқармасы жүйесі де үлкен өзгертулерді талап етті. Жалпы барлық магистралды мұнай құбырлары желісі Министрлер Кеңесінің Одақтық республикаларының қарамағына берілді. КСРО-ның Мемлекеттік жоспарына сай республикалар аралық мұнай өнімдерін жеткізетін Бас басқарма құрылды, ал одақтас республикаларда мемлекеттік жоспар негізінде мұнай өндіру органдары құрылды.

Батыс Қазақстанның труба құбыр транспорты қатынасының даму тарихы Ұлы Отан соғысынан кейін қайта жанданады. Нақты осы кезеңде Батыс Қазақстанның қазіргі мұнай құбырлары жүйесінің қалыптасып тұрақты дамуына жол ашты, бұл бетбұрыстар Ресейдің Еділ-Орал аймағының МӨЗ-ның тұтынушылық қажеттіліктерін қанағаттандырады. Бұған негіз болған КСРО халық шаруашылығының бір орталықтандырылған басшылыққа бағынуы, одақтық республикалардың еңбектік өнеркәсіптерді бөліп алуында еді.

Қорға бай кен орындардың ашылуы Батыс Қазақстанды еліміздің негізгі мұнай өндіру орталығына айналдырды. Ендігі кезекте өндірілген көмірсутек шикізатын тасымалдау мәселесіне назар аударыла бастады.

1960-шы жылдар Оңтүстік Маңғышлақтың мұнайлы аудандарында жаңа кен орындарының ашылуымен ерекшеленеді. Ғасырлар бойы жер қойнауының бай қазынасын құпия сақтап келген тіршіліксіз түбек енді Одақ көлемінде ғана емес, бүкіл әлемге танымал бола бастады. Маңғыстауды «Қазына қоймасы» деп мақтанышпен атайды. Аймақтағы кен орындарының артықшылығы – мұнай қорының молдығы, мұнайдағы күкірт қосындыларының аздығы т.б. факторлар болып отыр.

XX ғасырдың 60-70 жылдары Маңғыстау түбегінің кен орындарының игерілуіне байланысты, республикада құбырлық тасымал жүйесі жақсы қарқынмен дамыды. Мұнай өндірудің тез қарқынмен артуы мұнайды аралық мұнай құбырлары арқылы еліміздің мұнай өңдеу зауыттарына тасымалдау міндетін шешуді жүктеді.

Нәтижесінде, 1965 жылдың 16 маусымында Батыс Қазақстанның мұнайын тасымалдау үшін екі басқарма: Гурьев магистралды мұнай өнімі құбырлары басқармасы (Гурьев ММӨҚБ) мен Шевченко магистралды мұнай өнімі құбырлары басқармасы (Шевченко ММӨҚБ) дүниеге келеді [84, 1-3 п.].

Өзен мұнайының басым бөлігі құбыр арқылы «ысытып айдау» әдісімен Шевченко қаласына дейін жеткізілініп, одан әрі теңіз жолымен Волгоград МӨЗ-на тасымалданды. Сонымен қатар, Ақтау қаласында мұнай қабылдайтын айлақты салу да қатар жүрді, ол дегеніміз Ақтау, Астрахань, Махачкала, Баку,

Волгоград қалалары аралығында теңіздік коммуникацияның қалыптасуы Маңғышлақ мұнайын тасымалдауға жағдай жасады.

Сол жылдары өндіру көлемі артқанымен, мұнай кәсіпшілігіне құйылатын қаржы мөлшері мардымсыз еді. Мұнай өндірумен етене жүретін жинау нысандары, мұнай өңдеуге қажетті жабдықтардың да құрылысы өте баяу жүрді. Мысалға, «Мангышлакнефтегазстрой» тресті 1966 ж. өндіруге қажетті 6 топтық қондырғының құрылысын аяқтап үлгермеді, ол тек 1967 ж. соңында ғана қолданысқа берілді. Сол себепті, Өзен кен орны скважиналарындағы бұрғылау жұмыстарының қайта жүруі қолданыстағы скважиналарда қосарлана жүргізілді, әрине ол скважиналардың толыққанды жұмыс жасауына кедергі келтірді және мұнай мен газдың қорларын есептеулерде қателіктерге жол берді. Және де, сапалы мұнайдың көп мөлшері жинау, сақтау мен айдау пунктерінде ысырап болып жатты. Тасымалдау кезіндегі мұнай шығыны 1966 ж. 8397,0 тонна, апаттық кезеңдегі ысырап 194 мың тоннаға дейін жетіп жығылды. Осыны негізге ала отырып, келешекте шығынды азайту мақсатында сан-қилы мәселелер талқыланды.

1966 жылы ұжым алдына қойылған ең маңызды мәселе, өнеркәсіпке аса қажетті «Өзен-Жетібай-Шевченко» құбырын іске қосып, оны қолданысқа тапсыру. Аталған құбыр тұсау кесері алдында үлкен тексерістерден өткізіліп, сыналды. Барлық бөлімшелерінің жұмысқа сай болуы жетік бақыланды. Құбырдың жалпы сызба-жобасы құрылды, оның нұсқасын «Южгипротрубопровод» институты әзірлеп, жұртшылыққа көрсетті. Сонымен қатар, қажетті жұмысшы-мамандар жаңа техникалық құрал-жабдықтарды меңгеру мақсатында бірнеше рет арнайы бағдарланған іс-тәжірибеден өтіп, білімдерін толықтыруға мүмкіншіліктер жасалды.

Жаңадан іске қосылып, өндірістік мұнай бере бастаған кәсіпшіліктерге ондаған мың сом экономикалық залал келтіретін осы іркіліктен құтылудың жалғыз ғана жолы бар болатын. Ол «Өзен – Гурьев – Куйбышев» мұнай құбырын тез арада салып бітіріп, үздіксіз жіберу. Сондықтан да, жаңа Өзен-Гурьев-Куйбышев мұнай құбырының жобасы әзірлене бастады, ол Маңғыстау мен Гурьев облыстарының мұнайөндіру аудандарын кесіп өтіп, Волга аймағының магистралды мұнай құбырлары желісіне қосылып, одан әрі трансконтинентальдық «Дружба» мұнай құбыры арқылы Шығыс Еуропа рыногына қазақтың қара алтынын шығару ойластырылды [85, 34 б.].

1969 ж. 30 тамызда Мұнайөндіру Министрлігінің бұйрығы бойынша Гурьев қаласында Оңтүстік магистралды мұнайөнімі құбырлары басқармасы (Оңт.ММӨҚБ) құрылады. Басқарма құрамына: Гурьев ММӨҚБ, Маңғышлақ ММӨҚБ, Орал аудандық МҚБ, «Арнайықұрылысжөндеу» басқармасы, Автокөлік кеңсесі, «Өзен-Гурьев-Куйбышев» мұнай құбыры құрылысына жауапты Ұжым енді. Оңт. ММӨҚБ қарамағында жалпы ұзындығы 2914 км болатын қолданыстағы магистралды және құрылысы аяқталғалы жатқан мұнай құбырлары болды [86, 2 п.].

Оңт.ММӨҚБ қабылдайтын мұнай тұтынушыларға құбырлар арқылы – Гурьевтің, Орскінің, Куйбышевтің МӨЗ-на, шойын жолмен - Гурьев, Орскі,

Кременчуг, Ярослав МӨЗ және теңіз транспортымен – Волгоград, Саратов және Кременчуг зауыттарына қарай бағыт алды.

Алдыңғы қатарлы технологияны пайдалану, мұнай өндіру көлемін бірнеше есе артуының негізінде Оңт.ММӨҚБ-ның мұнай құбырымен өнімді тасымалдау көрсеткіші еселенді. Егер 1969 ж. 8731,2 мың тонна мұнай айдалса, ал 1970 ж. оның мөлшері – 12436,9 мың тоннаға жетті [86, 11 п.].

Құбырларды төсеу де оңай жұмыс емес. Құбыр жолында кездескен өзеннен, тау жотасынан, түпсіз батпақтан, теңіз түбінен өтіп салынады. Дүние жүзінде 1972 жылдың басында 1 млн. 600 мың километр құбыр желісі пайдалануда болды. «Дружба» құбырының ұзындығы 5327 км, диаметрі – 1020 мм. Самотлар-Тюмень-Самара желісінің ұзындығы 2119 км, диаметрі – 1220 мм. Өзен-Куйбышев «ыссы» құбырының ұзындығы 1500 км, диаметрі – 1020 мм. Магистральды құбырды басқару инженерлік шеберлікті талап ететін күрделі жұмыс [87, 98 б.].

1970 жылы құбырлық мұнай тасымалы басқармасында елеулі өзгерістер орын алды. КСРО Министрлер Кеңесінің 1970 жылғы 5-ші ақпанындағы №96 қаулысына сәйкес мұнай өндіру өнеркәсібі Министрлігінің 1970 жылғы 16 ақпанындағы №65 бұйрығы бойынша мұнайды тасымалдау мен жеткізуді жүзеге асыратын Бас басқарма құрылады, ол өз кезегінде мұнай кен орындарынан шикізатты қабылдау мен экспортқа шығару мәселесімен тікелей айналысуды қамтамасыз етті. Осының аясында Уфада мұнай құбырларын пайдалануды басқаратын екі ұйым құрылады: алдыңғысы Главнефтеснаб кәсіпшілігіне қатысты мұнай өнімдері желілерін пайдалану болса, екіншісі Орал – Сібірлік магистральды мұнай құбырлары басқармасына қарады, оның басшысы болып Ш.Н. Ахатов, басты инженер В.Д. Черняев тағайындалды. Аталған осы жетекшіліктің қарамағында алты аймақтық мұнай құбырлары басқармасы қызмет атқарады [88, 13 б.].

1970-ші жылдары трубақұбыр көлігі жүйесі даму жағынан мұнай мен газ өндіруден еш қалыспады, ал құбырлар жолының ұзындығы жылдан-жылға арта түсті. Онымен тасымалданатын отын 4 есеге өсті [43, 3-5 б.].

Республиканың Бас мұнай тасымалы магистралдары – «Оңтүстікмұнайқұбыры» біріккен кәсіпшілігі бақылауында, яғни бұрынғы Гурьев (қазіргі Атырау) пен Маңғышлақ (қазіргі Маңғыстау) мұнай өнімдері тасымалы басқармасы және Өзен-Құлсары-Атырау-Самара мұнай магистралы басқармасы базасының негізінде құрылған. 1971 жылдың 2 маусымында Оңт.ММӨҚБ Шевченко қаласы маңындағы Өмірзақ ауылына көшірілді. Осыған байланысты, Маңғышлақ ММӨҚБ таратылады. Енді, Гурьев аудандық басқармасы, «Арнайықұрылысжөндеу» басқармасы және Автокөлік кеңсесі «Ембімұнай» кәсіпшілігінің құрамына енеді [89, 23 п.]. КСРО мұнай өнеркәсібі Министрлігінің 1975 жылғы қазанының 20-шы жұлдызындағы бұйрығы бойынша құрылысы қызу жүріп жатқан «Өзен-Құлсары-Куйбышев» мұнай құбыры құрылысының Ұжымы да Оңтүстік басқарманың қарамағына толығымен көшеді.

Отандық трубақұбыр транспортының дамуында айтарлықтай өзгеріс орын алды. КСРО Министрлер Кеңесі мен Компартияның ОК 1974 жылдың

шілдесінде «магистралды мұнай құбырлары мен газ құбырлары құрылысының техникалық жағдайын көтеру мен олардың қолданыстағы қауіпсіздігін қамтамасыз ету» жөніндегі қаулысы қабылданды. Нәтижесінде, КСРО мұнай өнеркәсібі министрлігі ұсынысымен апатты-жөндеу қызметі мен техникалық қызмет көрсетудің орталықтанған жүйесі (ТҚКОЖ) және магистралды мұнай құбырларын жөндеу орындары құрылады [90, 4 б.].

1970-ші жылдардың орта тұсында Бозашы түбегінде (Маңғыстау түбегінің солтүстік мүйісі) – Қаражанбас, Қаламқас, Солтүстік Бозашы мұнай кенорындары ашылды. 300-1000 метр тереңдікте мұнай көзі табылды.

Қаламқас-Қаражанбас-Шевченко мұнай құбыры (ұзындығы 264,5 км, диаметрі 426 және 720 мм) құрылысы межелеген уақытынан бұрын (18 айға жоспарланған жұмыс 10 айда орындалды) аяқталып, 1979 жылдың 29 желтоқсанында пайдалануға берілді. Қаламқас МАС салу мен іске қосу жұмыстарына Оңтүстік басқарманың қас шебер-мамандары З.Б. Әбдірахманов, М.А. Нұрғалиев, В.А. Ульченков, Ф.Г. Мулюков, Х.А. Үмбеталин, П.П. Волик, Л. Журавлев, Н. Миронов және т.б. ат салысып тер төкті [44, 202-203 б.].

1977 жылы Батыс Қазақстан ММӨҚБ құрылады. Батыс Қазақстан ММӨҚБ-ның негізгі өндірістік міндетіне МӨЗ өнімді жеткізу. Бұған қоса, Батыс Қазақстан ММӨҚБ-на Батыс Қазақстан аймағының тұтынушыларын ауыз су және өндіріске пайдаланылатын су көзімен қамтамасыз ету жүктелді.

Өндірістік тапсырмаларды шешу үшін басқарма қарамағына жалпы ұзындығы 2,3 мың км трубақұбыр коммуникациялар желілері қарады, олардың ішінде мұнай құбырлары – 1536,5 км, су құбырлары - 805,1 км, 76 мұнай құятын резервуар ыдыстар, 25 МАС және 14 насосты станция жұмыс жасады.

1979 жылы елімізде Теңіз деп аталатын ірі мұнай-газ кешені ашылды, ол бұрғылаушыларымыздың аса маңызды жетістігі болып табылады. Оны геолог-барлаушы С.Б.Сағынғалиев бригадасы тапты [91, 4 б.]. Жүргізілген зерттеулер бұл алаңды түмендік кен орындарымен пара-пар екендігін көрсетті. 1981-1986 жж. жан-жақты жүргізілген геологиялық-барлау жұмыстары Теңіз кен орнында мұнай мен газдың мол қоры шоғырланғанын дәлелдеді.

Ұзақ жылдар бойы Каспий-Орск мұнай құбырының қолданылуы мен негізгі қорларды қалпына келтірудің кешігуі (әсіресе, ұйымдастыру мен металл құрастыру бөлімінде) 1971-1978 жж. аралығында БҚ ММӨҚБ үлкен ұйымдастырушылық қабілеттілікті қажет еткендігі рас. Нәтижесінде, басқарма өз ішінде өндіріске қажетті нысандардағы жұмысшылардың біліктіліктерін арттыру үшін арнайы бөлімшелер құрды. 1978 жылдың ішінде құрылыс-жөндеу басқармасы, өндірістік қызмет көрсету базасы, электрохимиялыққорғау (ЭХҚ) қызметі, техникалық транспорт пен арнайытехникалар цехы, байланыс цехы бұлардың әр қайсысының нақты атқаратын функциялары мен тапсырмалары болды.

Кеңес Одағы тұсында трубақұбыр көлігімен тасымалданатын өнімдер мен қатар, олардың ұзындығы да жылдан-жылға артып отырды. Мысалы, 1940-шы жылы 4,1 мың шақырым ғана болса, 1980-ші жылы бұл көрсеткіш 75,6 мың шақырымға дейін ұзарған.

Мұнайды өндіру мен тұтыну көлемінің артуы трубақұбыр көлігінің дамуымен тығыз байланыстылығын көрсетеді. Тек мұнай құбыры арқылы мұнайды мол көлемде және ұзақ қашықтыққа тиімді тасымалдауға ғана болады. Труба құбыр магистралы көліктің ең тиімді түрі болып саналады. Одақта мұнай құбыры көлігінің дамуы қаржы көлемінің бөлінуіне тікелей байланысты болды.

1980–1983 жж. БҚ ММҚБ-на қарасты мұнай құбырлары ұзындығының еселенуі жаңа учакелердің еншісіне тиді. 1980 жылы мұнай құбырлары бөлімдерінде келесі учаскелер іске қосылды:

Қосшағыл - №3 МАС, ұзындығы 21,3 км, диаметрі 300 мм;

Кеңқияқ - Темір МАС, ұзындығы 42,5 км, диаметрі 350 мм.

Оңт.ММҚБ – на қарасты мұнай өнімдерін айдау үшін 1980 жылы қолданыстағы Өзен-Куйбышев мұнай құбырының 1-ші желісінің 511 шақырымында Қосшағыл-Құлсары бұрынғы су құбыры (ұзындығы 17,8 км, диаметрі 426 мм) енді мұнай құбырының міндетін атқара бастады.

Іске қосу кешендерінің үлкен жұмыстарын ескере отырып және Кеңқияқ-Орск мұнай құбырының 2-ші желісінің іске қосылуымен қатар, трубақұбыр транспортындағы шартты құжаттарды реттеу мақсатында Новоресей мұнай құбыры басқармасы (НРМБ) Батыс Қазақстан ММҚБ бір бөлігі ретінде құрылады.

Осы мұнай құбыры басқармасы Ақтөбе облысында алғашқылардың бірі болды, 1985 жылы құрамына: №5 МАС, №6 МАС, Кеңқияқ МАС, Темір МАС, №7 МАС, Орскі қабылдау-өткізу пункті, ол Новоресей ауданының Новоресей поселкесінде шоғырланды [92, 57 п.].

Новоресей АМБ-на мұнай жеткізуші «Ақтөбемұнай» мұнайгаз өндірістік бірлестігі болды. Басқарманың қалыптасуы кезеңіндегі барлық қиыншылықтар, жұмыс барысын ұйымдастыру, мамандарды жұмылдыру, техникалық құралдармен жабдықтау мәселелерімен басқарма бастығы Мамонов Фердинант Абдрахимович пен бас инженер Жұмағалиев Байқадам Жұмағалиевич тікелей айналысты. Олар ұзақ еңбек тәжірибелері мол, жоғары санатты мамандар еді [66, 74-75 б.].

1988 жылы Оңтүстік басқарма қарамағында 27 бөлімше мен қызмет түрлері болды. Аталған бөлімшелерде маңызды рөлді мұнай құбырларын пайдалану мен тауар-көлік бөлімдері иемденді.

1989 ж. КСРО «Мемлекеттік кәсіпорындары» жөніндегі заңының өзгеруіне сәйкес, Оңтүстік басқармада жаңадан бірнеше бөлімдер құрылады:

1. Астрахань аудандық мұнай құбырлары басқармасы (ААМБ);
2. Балықшы аудандық мұнай құбырлары басқармасы (БАМБ);
3. Құлсары аудандық мұнай құбырлары басқармасы (ҚАМБ);
4. Гурьев су даярлау мен сумен жабдықтау басқармасы;
5. Гурьев құрылыс-жөндеу басқармасы;
6. Маңғышлақ құрылыс-жөндеу басқармасы;
7. Апаттық жағдайлардың алдын алуға арналған арнайы басқарма;
8. Өндірістік қызмет көрсетудің орталық базасы;

9. Өндірістік-техникалық қызмет көрсету және қондырғылармен жабдықтау базасы [93, 150 п.].

1990 жылдың 1-ші қаңтарынан бастап Маңғышлақ АМБ, Теңіз су даярлау мен сумен жабдықтау басқармасы жойылып, орнына Астрахань АМБ мен апаттық жағдайлардың алдын-алу басқармасы дүниеге келеді [94, 121 п.].

Қазіргі кезде Оңтүстік ММӨҚБ мұнайды және еділдің, оралдың, әмударияның суын қабылдау мен жеткізуді тікелей өз міндетіне алды.

Оңтүстік басқармаға мұнай жеткізуші ірі кәсіпорындар қатарында: «Маңғышлақмұнай», «Ембімұнай», «Теңізмұнай», «Қаражанбасмұнай» болды. Алынған өнім Гурьевтің, Ярославтың, Орскінің мұнай өңдейтін зауыттарына, Еділбойы және Кавказмаңы магистралды мұнай құбырларына, сонымен қатар жергілікті материалдарды өңдейтін Құлсары зауыты мен жалпы отын ресурсына зәру тұтынушыларға жеткізілінді.

Ол мәселе тек құбырмен шектелген жоқ, мұнайды темір жол, теңіз және өзен жолдары арқылы да тасымалдады. Шөлді аймақтарда, елді мекеннен тым қашық аудандарда, құмды сусыз ең даланы басып өтіп, Үстірт таулы қыраты мен Бозашы түбегінің қатаң климатына қарамастан салынатын құбыр жолы құрылысшылардың үлкен еңбегімен іске қосылды. Ол бүгін де халқымызға қызмет етуде.

1980-ші жылдары өндіріс саласында ілгері қадам басу анық байқалды, ол алдымен жаңа автоматтандырылған техникалар мен өндірістің механикаландырылуымен байланысты.

Нәтижесінде, XX ғасырдың 50-80-ші жылдардағы ембі мұнайын трубақұбыр транспорты арқылы тасымалдаудың тарихи алғышарттарына жол ашты. Нақ осы кезеңде Ембі мен Ақтөбе мұнайы тасымалында трубақұбыр транспортының жүйесі қалыптасты, оған дәлел салынған жаңа құбырлар желісі негіз болады.

Шикізат көзі болған Қазақстанның барлық мұнай құбыры басқармалары орталыққа қызмет атқарды, өндірілген қара алтынды өңдеп, игеріп қолданысқа қажетті дайын материал етіп шығаратын зауыттар, цехтар қазақ жерінен алшақ салынды. Дегенмен, өз елімізде де мұнай өндіретін бірнеше орталықтар салынды, бірақ олар толыққанды жұмыс жасай алмады. Тек егемендікке қол жеткеннен кейін қалыптасқан жүйені түбегейлі өзгертуге мүмкіндік туды.

1997 жылы құрылған «ҚазТрансОйл» АҚ мұнай тасымалдау, экспорты мен импорты мәселелерінде Қазақстан Республикасының экономикалық мүдделерін сақтау, кәсіпорындарды басқару құрылымын оңтайландыру, инвестициялар тарту, барлық магистралды мұнай құбыры үшін бірыңғай тариф саясатын жүргізу жолында мемлекеттік саясатты жүзеге асырушы болып отыр.

Сөйтіп, он жылда мұнай тасымалдау көлемі 1997 жылғы 22,9 млн. тоннадан 2006 жылы 43,3 млн. тоннаға дейін өсіп, жылдан-жылға артып келеді. Мұны біреулер қазіргі заманауи техникалық құрал-жабдықтардың талапқа сай қызмет атқаруы деп түсінсе, екінші топтағылар кәсіби мамандардың, оның ішінде ұлттық кадрлардың осы салаға көптеп келіп, ұйымдастырушылық қасиеті мен табандылығы арқасында жүзеге асуда деп біледі.

1.2 XX ғ. 20-50 жж. мұнай құбырлары жүйесінің қалыптасуы

1919 жылдың желтоқсан айының соңында Еңбек және Қорғаныс Кеңесі азамат соғысына байланысты ембінің мұнайын Орал мен Астраханьға тасымалдауға шешім қабылдады. Сонымен, шамамен 500 шақырымды Орал мен Гурьевтің кәсіпшіліктерінен жолсыз ен далада қаңтар-ақпан айларының - 10° орта температурасында мұнайды тасымалдау қажет болды. Гурьев-Орал бағытындағы мал күшімен мұнайды тасымалдау Темір мұнайлы ауданының әкімшілігіне жүктелді, осы жолмен 500 мың пұт мұнай әкелу жоспарланды. Осы мақсатта Темір әкімшілігіне Бас мұнай комитеті несиеге 50 миллион сом ақша берді, ал Гурьев-Астрахань аралығына тасымалдауға ат-көлік күшінің қажеттілігі әлі зерттеліп жатты, комитет оған 100 мың сом несие бөлуді қарастырды. Көңілге қонымды нәтижелер бола қалған жағдайда ат-көлікті қолдануға қосымша несие бөлу көзделді бірақ, кәсіпшілікте тек 30-дан астам түйе болды.

Орал-Ембі аймағы ақгвардияшылардан босатылғаннан кейін осы аймақты өнеркәсіптік тұрғыдан кеңінен игеру проблемасын 1920 ж. В.И. Ленин көтерді [78, 4 б.]. Оның пәрменімен Александров-Гай-Ембі темір жолы салына бастады, бұл жолды тұрғызудың мақсаты осы шөлді аймақты ел орталығымен байланыстыру. Темір жолды тарту шаралары қуатты мұнай өнеркәсібін құруға және оны қарыштата дамытуға қажетті бірден-бір мәселе болатын. Мәскеуде 1920 жылдың ақпан айында Саратовтан Ембіге дейінгі аралықта темір жол мен мұнай құбырын бірге салу жөнінде нақты шешім қабылданды. Осы тұста Коммунистік партияның құжаттарында «Алгемба құрылысына қажетті күшті екі есе жұмылдырып... істелінген жұмыстарды екі апта сайын баяндап отыру тапсырылады» [79, 7 п.].

Бұл қаулыны Алгембаға қатысты көптеген оқиғалардың түп-тамыры деуге негіз бар. Тек қана шойын жол құрылысын бастау туралы ой-пікірлер қызу жүрді, ал мұнай құбырларын қатар салу кейінірек қолға алынады. Құрылысқа 300 млн. рубль қаржы бөлінді. Жалпы бақылауды бас инженер А.В.Будасси мен комиссар Н.В. Захаровқа тапсырды [95, 33-34 б.]. 1920 жылдың 8 қаңтарында 4-ші әскердің Кавалерия полкі Ембіге қарасты Доссор және Мақат мұнай кәсіпшіліктерін жау қолынан азат етеді. Осыдан кейін ғана 1919 жылдың 29 желтоқсанындағы қаулыны орындауға мүмкіндік туды. 1920 жылдың 17 қаңтарында Революциялық әскери кеңестің төрағасы Л.Д. Троицкий Түркістан майданының қолбасшысы М.В. Фрунзеге телеграмма жолдайды, ол хатында 4-ші әскери полктен Александров-Гай темір жолының құрылысына жәрдемдесуге шақырады [73, 3 б.].

«Алгемба» термині - күрделі, алып әрі аса қуатты құрылыстардың жүруіне байланысты қолданылды. Ол Кеңес Үкіметінің алғаш көсемінің жеке бақылауында болды. Осы терминнің алдыңғы үш әріпінің аббревиатурасы «Александров-Гай» - бұл Саратов губерниясындағы қалашықтың аты, ал қалған «емба» - бұл өзгертілген «Эмба» деген сөз. Александров-Гай – Оңтүстік-Шығысқа бағытталған темір жолдың соңғы пункті, Ембіге дейін сусыз құрғақ дала, шөлейт пен шөлді аймақтардан өтеді. Трасса тура Ембінің мұнай

кәсіпшіліктерінің үстінен Орал өзенімен Александров-Гай арқылы Саратовқа жол тартады [33, 18 б.]. В.И. Ленин 1920 жылдың 17 наурызында Жұмысшылар Кеңесі және Шаруалар Қорғанысымен бірге «Ембі мұнайлы ауданынан Саратов қаласына дейін мұнай құбырын салу жөнінде» Қаулы қабылдады. Сол бойынша шұғыл атқарылатын шаралар белгіленілді: мұнай құбырын салуға бағытталған жұмыстардың барлығы мемлекеттік маңызы бар және әскери-шұғыл тапсырмалармен пара-пар деп танылып, толық назарға алынды.

Құбыр құрылысын екі бағытта салу көзделді: алдымен Ембінің мұнайлы бұлақтарынан Орал өзенінің Александров-Гай-Ембі темір жол желісімен қиылысу аралығы, екінші – Орал өзенінен Саратовқа дейін.

Құрылыс алаңы мен басқармада еңбек ететін барлық жұмыскерлер мен қызметкерлер толықтай азық-түлік пен өндірістік киімдермен жабдықталды [96, 1 п.].

Сондықтан салынатын Александров-Гай-Ембі темір жолын тез арада аяқтау міндеті тұрды. Осы мақсатта оны жұмыскерлермен толық қамтамасыз ету үшін Еңбек және Қорғаныс Кеңесі 21 сәуірдегі қаулысы арқылы 2-ші революциялық Еңбек армиясын құрып, негізгі міндеті ретінде темір жол мен мұнай құбырын бітіруді атады. Тек 1920 жылы 2 ай ішінде Халық Комиссарлар Кеңесі, Еңбек және Қорғаныс Кеңесі Александров-Гай-Ембі темір жолы мен Ембі-Жайық-Саратов мұнай құбырының құрылысын салу мәселелерін бес рет (7, 14, 26 мамырда, 4, 25 маусымда) қараған.

Сол кездегі «нағыз күрделі тапсырма Ембідегі 14 млн. пұт мұнайды большевиктердің келу қарсаңына дейін тасып алу болды. Ембі мен Темір мұнай кәсіпшілігінде партия, кеңес ұйымдары құрылып, жергілікті тұрғындар мұнай өндіру жұмысына жұмылдырылды. Кеңестік билікке дейін жыл сайын су тасқыны кезінде алты ай бойы Ембінің мұнайлы кәсіпшіліктері одақтың басқа аймақтарымен қатынасын үзді. Азық-түлікпен қамтамасыз ету, құрал-жабдық, көлік қатынасы тоқтатылды, су көшкіні кезінде де Ембі кенорындарынан мұнайды шығару да қиын еді [96, 10 п.]. Жолдың ашылуын күтпей-ақ ұйымдастырушылар мен Түркістан майданының IV армиясы зор жұмыстар жүргізді. Мұнай тасымалдау жұмысына 600 қызыл әскер мен 125 көлік бөлді. Сондай-ақ жау бүлдіріп кеткен Темір мұнай кәсіпшілігін қалпына келтіру жұмысы да мұнай тасымалдаумен қатар жүріп жатты. С.М. Кировтың басшылығымен Баку, Грозныйдан Советтік Ембі өңірі мен Темірге келген мұнайшылардан жұмысшы жасақтары құрылды. Жұмысшылар жергілікті тұрғындардан көлік пен керек-жабдықтар алды. Түйе керуендері Оралға меспен, ағаш бөшкемен толассыз Темір даласынан мұнай тасыды. Кәсіпшіліктерден 500-600 шақырым қашық орналасқан темір жол станцияларына мұнайды мал, яғни ірі қараның көмегі арқылы тасымалдау көзделді. Бұған дайындық Доссор мен Мақат мұнай кәсіпшіліктерінің жау қолынан азат етілгенге шейін жүргізілді [97, 2 б.].

Ешқандай тежеулерге қарамастан, 1920 жылдың 6 наурызында Оралға 350 пұт керосин, 400 пұт мұнай жеткізілсе, 11200 пұт мұнай мен мұнайөнімдері әлі де жол бойында еді. Бірақ та, Астраханьға бірде-бір түйеге тиелген жүк жетпеді. Ақпанның суық аязы мен ызғарлы бораны, шаруашылықтағы мүшкіл

жағдайлар, аштық, жолсыздық – барлығы мұнайды Астраханьға жеткізуге тұсау болды. Бұл көрініс су көшкіні маусым аяқталғанша өзгермеді. Ракушадағы мұнай құбыры жөнделмеді, транспорттық техникалар мүлдем жетіспеді. 1920 жылға жоспарланған 14 млн. пұт мұнайдың тек 1,5 млн. пұт мұнайы ғана жөнелтілді. Осы оқиғалар елдің жоғарғы басшыларының назарын Ембіге аударды, жаңа Алгемба құрылысының алғышарты жасалды. Алгемба мәселесі 1920 жылдың мамыр-тамыз айларында 55 рет талқыға түсті. Алдымен Ембі мұнай кәсіпшіліктерінен Александров-Гай аралығына дейін ұзындығы 250 шақырымдық, кейін Саратовқа дейін 525 шақырымға созылатын мұнай құбырын салуды жоспарлады. Алғашында осы аралықтарда 8-дюймдік трубалар төселініп оның бойын бойлай 21 мұнай айдау станциясын салу, одан жылына 50 млн. пұт мұнай ағызуды жоспарлады. Кейін зерттеу жұмыстары толықтай жүргізілгеннен соң кәсіпшіліктер мен Орал өзенінің ара қашықтығы 160 шақырымға, ал айдау станциялар саны 15-ке дейін қысқартуға қол жетті [26, 28 б.]. Жоғары сапалы мұнай құбырларын салуға қажетті қысымға төзімді «американдық» түрдегі трубаларды шығару Никополь-Мариупольский зауытына тапсырылды. Бірақ та 1920 жылы труба шығару техникалық және т.б. себептерге байланысты толығымен тоқтатылды.

1920 жылдың қазанында Қорғаныс Кеңесі мен ЖХШК Президиумы бұйрығын орындауға жаңа жолдар қарастырылды. Гурьевке жақын жердегі Плотовинск базарында бос жатқан 24 шақырымға созылған 6-дюймдік трубалар және жұмыссыз тұрған Майкоп-Туапсе мұнай құбырының 70 шақырымға жететін 6-дюймдік трубаларын пайдалануға керектігі айтылды. 1920 ж. жазында Майкоп-Туапсе мұнай құбырын бұзып алуға мыңнан аса адам қатысты. Бірақ та бұл алынған трубалар құрылысты аяқтауға жеткіліксіз еді. Жұмысшылар 1920 жылдың қазанына дейін тек құбырдың 30 шақырымын ғана бөлшектеп алды. Егер Майкоп арнасын аталған уақыт ішінде толықтай бұзып алса да Орал өзеніндегі Гребенщиково ауылының аралығына да жетпеді, жоспар бойынша 1921 жылдың жазында темір жол мен мұнай құбыры желісі тоғысуы қажет болатын. Шамамен 50 шақырым құрылысқа жетпеген трубаларды екі Доссор-Үлкен Ракуша және Доссор-Мақат мұнай құбырларынан алынды. Осы жұмыстардың нәтижесінде бірте-бірте барлық техникалық қажеттіліктер жүзеге асырылғаннан кейін ғана жылына жобаланған 15 млн. пұт мұнайдың орнына енді оның көлемін 20 миллионға жеткізу көзделді.

1920 жылдың 15 маусымына таман Александров-Гайдан Гребенщиков аралығына дейінгі трасса белгіленіп, қажетті зерттеулерден өтті. Осы аралықтың 952 м³ жердің жұмысы аяқталды, Александров-Гайдан Гребенщиковқа дейін 7 км кең табанды жол салынды. Оған қоса, 190 км рельс қойылды, 400 мың дана шпал, 1570 вагонға тиелген түрлі құрылыс материалдары жеткізілінді. Саратовқа 170 мың қыздырылған жуан ағаш әкелінді. Сөйтіп, Ембі-Саратов мұнай құбыры құрылысына едәуір әзірлік жүргізілді [98, 88 б.].

1920-1921 жж. күз-қыс айларында Алгемба құрылысы толықтай күшіне қайта енді. 1920 ж. ГОЭЛРО жоспарында Ембі мұнайының құнының жоғары екендігі ескеріліп, келер он жылдықта өндіру көлемін 50 млн. пұтқа дейін

жеткізу межеленді. Дегенмен назар аударар кетсек, сол жылдары мұнай өндіру төмендеп, 1920 ж. қыркүйек айында 340,6 мың пұт, қазанда - 82,3 мың, қарашада – 34,6 мың, желтоқсанда – 25,7 мың, 1921 ж. қаңтарында – 28,7 мың пұтты құрады [79, 8 п.].

В.И. Ленин 1921 жылы академик И.М. Губкинді қайта қабылдағанда Темір мұнайын зерттеу мен өндіруде орын алып отырған кемшіліктерді батыл түрде жоюды тағы да арнайы сөз етіп, оған сенімді іскер маманды жіберуді тапсырады. Академик И. Губкин Ленин тапсырмасымен инженер-геолог А.И.Косыгинді 1921 жылы Мортқық кен орнына жіберді [97, 2 б.].

Егер де 1920-шы жылдарға дейін негізгі мұнай тасымалдауда әсіресе жылқы мен түйені пайдаланса, кейінгі жылдары олардың орнын бірте-бірте техника автомашиналар, тракторлар, тіркемелер қолданыла бастады. 1934 жылдың 1 қаңтарында Темір мұнай кәсіпшілігі басқармасының есебінде 30 ауыр жүкті машина, 5 автокран, 10 трактор, 10 тіркеме, 10 эксковатор, 40 шана, 250 түйе, 400 жылқы болған [99, 46 п.].

Жүкті жеткізу Жұрыннан Қандыағаш, Темір арқылы Шұбарқұдық пен Жақсымай кәсіпшіліктеріне дейін жүргізілді. Барлық өндірілген мұнай Гурьевтен су жолымен Астрахань мен Бакуға тасымалданылды, кейін осы жерден магистрал жолдар арқылы Орал мен Сібірдің мұнай өңдеу кәсіпшіліктеріне жеткізілінді.

1924 жылы ЖХШК отырысында «Орал-Ембі ауданы және оны дамыту перспективалары» деген баяндамада былай делінді: «Доссор мен Мақат кәсіпшіліктері – ауданның бүкіл мұнай өнеркәсібінің алғышарты болып табылады. Кен орындарын мақсатты барлау 1924-1927 жылдары жүзеге асырылды. Нәтижесінде алты перспективалық аймақ болып мыналар айқындалды: 1. Сағыз дельтасындағы барлық кен орындар қосылған «Доссор», осы топтан солтүстік жақтағы газ кен орындары, ең солтүстік кен орны Мәтенқожа, сондай-ақ өнеркәсіптік атауы – Доссор және Мақат екі кен орны; 2. «Оңтүстік Өңір» - Ембі өзенінен оңтүстік жақтағы барлық кен орындары, сондай-ақ өзеннің төменгі ағыны бойындағы кен орындар. Бұл – Қаратон, Қарашүңгіл, Стар-Төбе, Мұнайлы, Қосшағыл, Жылан-Баста және басқалары; 3. «Новобогат өңірі» - Орал өзенінен батыс жақтағы, Каспий теңізінің жағалауы бойындағы кен орындары (Новобогат пен Черная речка кен орындары). Бұл ретте, революцияға дейін ағайынды Нобельдер барлап бұрғылаумен 60 000 пұт жеңіл мұнай фонтанын шығарды; 4. «Иманқара өңірі» - Иманқара ауданындағы кен орындар тобы. Мұнда Иманқара, Қойқара, Қызылкөл, Жусалысай мен Күлжан, сондай-ақ Жыланқабак, Қарамұрат, Ұшақ күмбездері мен Чубан-Таме кен орындары орналасқан. 5. «Терісқаққан өңірі» - Сағыз өзенінің жоғарғы ағынының және Ембі өзенінің орта ағынының жанындағы кен орындары. Шамамен 15 кен орны бар. Бұл аудан аз зерттелген. 6. «Темір өңірі», оған Жанағаш, Кейқабас, Исатай, Мәртөк, Құрсай және басқа да кен орындары жатады. Орал-Ембі ауданында орасан мүмкіндіктер бар және болашақта өте көп мұнай беруі ықтимал» [58, 63 б.] – деп шешілді.

Трестегі қайта ұйымдастырулар кезінде 1924 ж. 31 мамырда «Ембімұнай» басшысы Р.Н. Фридман қызметінен босап, оның орнына Коробовкин сайланды

[100, 22 п.]. Р.Н. Фридман басшылығымен 1920-1924 жж. ауданда істелетін негізгі міндеттер дұрыс жолға қойылған-ды. Оның алға қойған міндеттері мыналар: 1) Гурьев-Доссор аралығына тар табанды темір жол салу; 2) Жайық өзенінің сағасын тереңдету; 3) Ембі мұнайын тасу үшін арнайы көлік бөлу; 4) бар мұнай құбырларын жөндеу және смала жағу; 5) Доссордан-Гурьевке 8 мұнай құбырын салу. Бұл міндеттер бір жылдың ісі емес еді [58, 64 б.].

«Ембімұнай» кәсіпшілігінде алыс аймақтарға мұнай тасымалдайтын ат-көліктердің саны 1925 жылы 291 жұмысқа бейімделген түйе, ал ішкі кәсіпшіліктер арасындағы көлікке аудандар бойынша 197 жылқы, 15 бұқа және 2 түйе тартылды [101, 64 п.].

Доссор-Ракуша мұнай құбыры арқылы 1925 ж. 195742,85 тонна өнім айдалды немесе өткен жылмен салыстырғанда 4,5% артты.

Доссордан Ракушаға жөнелтілінетін мұнай қорының мөлшері төмендегідей (әр айдың I-ші жұлдызы межесінде):

1925 ж. I қазан – 4615, 58 т.

I қараша – 4331, 62 т.

I желтоқсан – 3977, 69 т.

1926 ж. I қаңтар – 4006, 11 т.

I ақпан – 7306, 81 т.

I наурыз – 7661, 27 т.

I сәуір – 5128, 91 т.

I мамыр – 4877, 50 т.

I маусым – 5293, 08 т.

I шілде – 5018, 20 т.

I тамыз – 7258, 10 т.

I қыркүйек – 8052, 14 т.

I қазан – 7004, 32 т.

Жиналған қор көлемі аса жоғары емес, яғни өндірілген барлық мұнай Доссорда көп тұрмады, сол сәтте Ракушадағы сақтау қоймасына айдалынылды [101, 34 п.].

1925 жылға дейін КСРО-ның жекелеген мұнайлы аудандарының көрсеткіштері: Баку аймағы жалпы өндірудің 85%-ы, Грозный – 10,5, Майкоп – 3,5, Орал-Ембі – 0,5, Ферғана – 0,2 %-ы мөлшерінде болып келді.

Аталған көрсеткіштерден Орал-Ембі ауданының КСРО-ның мұнайөндіруі жалпы балансында біршама рөлге ие болғандығы көрініп тұр. Бірақ та оның тек үлестік көрсеткіші ғана маңызды емес, ол басқа да одақтың мұнайлы аймақтарына қарағанда біршама басымдылықтарға ие болды.

Бірінші маңызды басымдылығы оның оңтайлы географиялық орналасуы еді. Одақтың басқа да мұнайлы аудандары (Баку, Грозный және Майкоп) КСРО-ның шеткі аймақтарында орналасты, ал Орал-Ембі ауданы одақтың нақ ортасында шоғырланды және аймақтан өндірілген өніммен Еуропа мен Азия елдерін қамтамасыз етуде екі жақты тиімді болды. Бұл әрине, елде үстемдік еткен коммунистік партияның аймақтарды индустрияландыру бағытындағы саясатында үлкен маңызды рөл атқарды.

Екінші басымдылық – Одақтың басқа мұнайлы аудандарына карағанда Орал-Ембі ауданында бұрғылау жұмыстарының жеңіл жүруі. Ал үшінші басымдылық – мұнай қорының мол болуы [74, 20-21 б.].

Экономикалық өркендеудің маңызды қадамының бірі Түркістан-Сібір темір жолының салынуы болды. Бұл желі Орталық Азия, Қазақстан және Сібірдің бір-бірімен экономикалық байланыстарын нығайтты. Гурьев-Қандыағаш темір жолы Ембі мұнайлы аймағын Кеңес Одағының теміржол магистралдарымен байланыстырып, ембінің мол байлығын Орал, Сібір мен Орталық Азия бағытына жол тартуға мүмкіндік берді. Ембі мұнайлы аймағына осы жол арқылы Сібірдің орманын, Оралдың кара металы мен металдан жасалған бұйымдарын, орталықтан машиналар, түрлі қондырғылар мен азық-түлік тауарлары жеткізілінді. Қазақстанның Ертіс пен Орал өзендерімен көршілес аудандармен, Каспий теңізі, Гурьев-Орск мұнай құбыры арқылы тасымалданатын тауар айналымы бірнеше есеге артты. [3, 26 б.].

1930 жылдан бастап Шұбарқұдық және Жақсымай мандарында бұрғылау жұмыстары ыждағатты жүргізілді. Бұрғыланған скважиналардың нәтижелері бойынша олардың өндірістік қорлары белгіленді.

КСРО ЖХШК-нің Бас тау-кен отынын басқарудың геологиялық комитеті Ембідегі геологиялық-іздеу жұмыстарына тікелей басшылық етті. 1931 ж. М.И.Губкин Орал-Ембі ауданының дамуына ерекше назар аударды. КСРО Ғылым академиясының төтенше сессиясында М.И. Губкин өз баяндамасында: «Белсенді әрі батыл барлау Орал-Ембі ауданынан көптеген ондаған миллион тонна өндірілетін орасан ауданға айналдыруы мүмкін. Мұнда барынша көп қаражат жіберіп, осы ауданға үздіксіз бақылау жүргізу керек» деп атап өтті.

1931 жылы құрылған «Ақтөбемұнайбарлау» трестінің №10 ұңғыманы бұрғылауымен Ақтөбе облысында Шұбарқұдық кен орны ашылды, екі жылдан кейін Жақсымай кен орны ашылды. Екі кен орны да Гурьевтен алыс болды. Көп ұзамай, өндірілген мұнайды тасымалдау проблемасы туындады, ол Шұбарқұдық пен Жақсымай кен орындарын Доссор және Мақат кен орындарымен біріктіріп жатқан Гурьев-Қандағаш темір жолын салумен шешілді [73, 3 б.].

Еліміздің батыс облыстарының мұнай өнеркәсібінің дамуына орасан кедергі болған жағдай солтүстікке бағытталған шойын жолдар мен су жолдарының тапшы болғандығы. Барлық өндірілген мұнай Гурьев арқылы су көлігімен Астрахань мен Бакуге одан кейін бірнеше сұрапыл жолдармен Орал мен Сібірдің мұнай өңдейтін кәсіпшіліктеріне жеткізілді. Оған қоса мұнай өнімдері тасымалдау барысында белгіленген уақытынан әлдеқайда кешігіп, материалдық тиімсізділікке соқтырды, үлкен шығынға әкелді.

Осыған байланысты Қазақ КСР Коммунистік Партиясына Батыс Қазақстан облысы (құрамына қазіргі Атырау және Маңғыстау облыстары) мен Ақтөбе облысының хатшылары КСРО Ауыр Өнеркәсіп Халық Комиссариатына Каспий теңізі жағалауынан Орскіге дейін мұнай құбырын салу жөнінде ұсыныс жасап, бұл арнаға темір мұнайының қосылатындығы да баяндалды. Осы ұсыныс бойынша Ауыр Өнеркәсіп Халық Комиссариатының Мұнай секторларының жетекшілері жоба бойынша жан-жақты зерттеулер жүргізіп, техникалық-

экономикалық тиімділіктерін қарастырады. Қорыта келе, бұл мұнай арнасының құрылысына жұмсалатын 80 млн. сом қаражат іске қосылғаннан кейінгі алғашқы онжылда өзін ақтап шықса, кейінгі жылдары үлкен табыс әкеледі делінді. Ең маңызды мәселе мұнай тасымалы мәселесінің аздап болса да шешілетіндігінде [102, 51 б.].

Қазақ өлкелік комитеті БКП(б) 1932 жылдың 5 маусымындағы отырысында «Нефтепроводстрой» трестінің басқарушысы Рогачевтің құрылыс жөніндегі баяндамасын тыңдап, төмендегідей қаулы шығарды:

1. Қазақстан партиялық ұйымына 1932-1934 жж. Ембі мұнайын тасымалдауға арналып салынғалы жатқан «Каспий-Орск» мұнай желісінің саяси-шаруашылықтағы ең маңызды мәселе деп қаралсын.

2. ҚазКСР-на осы жобаның техникалық құрылысын анықтап, айдау станцияларының салынуын және аталған аудандарда елді-мекендерді қалыптастырып, оларға аса көңіл бөлінсін, тұрғындар жұмысқа белсене қатыстырылсын.

3. Батыс Қазақстан мен Ақтөбе облысының партиялық ұйымдарына - құрылыс аймағына қажетті барлық материалдар мен құрал-жабдықтар жеткізілсін.

4. Я.В. Лаврентьев пен Красавицкийге құрылысқа қажетті жұмысшы мамандар даярлансын, оған әсіресе қазақтар көптеп жұмылдырылсын.

5. «Социалды Қазақстан», «Казахстанская правда» басылымдарының қызметкерлеріне құрылыс аймағында болып, 1932 жылдың жоспарының орындалуымен 1933 жылғы жоспарда мақсатқа жету және еңбекке ат салысқан кәсіби мамандығы бар қазақ кадрлары жайлы бұқара қауымға толық мәлімет жеткізіп отыруды жүктеді.

1932 жылы Еңбекшілер мен Қорғаныс Кеңесі «Каспий-Орск» мұнай құбыры желісінің құрылысын бастады, онда жылына 1,5 миллион тонна мұнайды тасымалдау көзделді [103, 15 п.]. Магистрал ұзындығы шамамен 709 километрге созылды. Осы аралыққа 7 мұнай айдау станциясымен Орск қаласында мұнай өңдеу зауытын салу жөнінде шешім қабылданды. Ал Гурьев қаласына мұнай қабылдайтын ірі порт салуды жоспарлап осында келетін кемелер санын бірнеше рет еселемек болды.

Осы жобаның ерекшелігі ме, әлде қиыншылығы ма оған қажетті диаметрі кең, қуатты, ұзын труба желілерін сусыз ең далада салу өте асқан төзімділік пен шеберлікті талап ететін. Тапсырманы орындау өте қиын іс. Құбыр жолы 13 өзен, бірнеше көлшіктер мен өткелдерді кесіп өтіп салынатын болды. Бұл дегеніміз үлкен қажырлы еңбек пен асқан табандылықты мол қажет ететін жұмыс еді [104, 2 б.].

Көлемі мен қиыншылығы жағынан бұл құрылыс КСРО-дағы екінші (Баку-Батуми труба құбыр желісінен кейінгі), Ақтөбе облысы арқылы өтетін (Табың, Темір, Ключевой, Новороссийск және Степной аудандары) труба құбыр желісі болып саналады. Сонымен қатар, бұл жоба осы ғасырдағы ірі құрылыстар Днепр СЭС, Түркісіб және тағы басқа индустриальды өнеркәсіп нысандары қатарына жатқызылды.

Мұнай құбырларының салына бастауы жаңадан жұмысшы кадрларды талап етті. Мұнай құбыры басшылығы Қазақ Халық Комиссарлар Кеңесі жанындағы жоспарлау комитетіне 1934 жылы 31 ақпанда берген мәліметінде қазір барлығы 464 адам екендігін айтып, бұған қосымша 3267 адам еңбегінің қажеттігін сұраған.

Каспий-Орск құбыры өзіне Қосшағыл, Жақсымай-Шұбарқұдық, Оңтүстік Ескене магистральдарын қосып ірі желіге айналды. Көптеген адамдардың қажырлы еңбегінің арқасында 1933 жылдың күзінде 292 шақырымға созылатын мұнай құбыры желісі және Қосшағылда мұнай айдау станциясы салынды.

Бірақ та, мұнай арнасының құрылысы 1931-1933 жж. өте ауыр жағдайда жүрді. 1931 жылдың жартысы мен 1932 жылда 240 шақырымға ғана труба төселген. Жұмысшылар қажетті техникалардың жоқ болуынан жерді қолдарымен қазды. 6 метрлік трубаны жол бойына төсеу үшін 6 түйенің көмегіне жүгінуге мәжбүр болды. Ал трубаларды бекітіп, қазық қағып дәнекерлеу үшін 40-қа жуық адам екі қолдың күшімен атқаруға мәжбүр еді [103, 15 п.].

Осындай сан-салалы істерді шеберлікпен, қажымас қайратын, ізденпаздықпен ұйымдастыруда, адамдарды бір кісідей жұмылдыруда өндірістік-техникалық базаның бастығы Сырым Жиенбаевтың, оның бас инженері Иван Кирьяндардың сіңірген еңбегі өте зор болды.

Жеті жүз километрлік Орск-Гурьев мұнай құбырының құрылысы басталғанда көлік-тасымал жұмыстарын ұйымдастыру Сырым Жиенбаевқа жүктелді. Бүкіл трасса бойына құбырлар жеткізіп тұру үшін автомашиналардың, тракторлардың жетіспеуіне байланысты ол елден мыңға тарта түйе жинады, Каспий-Орск аралығына керуен жолын алғаш салған да осы Жиенбаевтың үлесіне тиді [105, 2-3 п.].

Құрылыста дәнекерлеуші қазақтар да аз болмады. Солардың арасында үздік электрдәнекерлеуші Төлбай Жөкембаевты ерекше атап өтуге болады. 1933 жылы Т. Жөкембаевты оңтүстіктен Ақтөбенің солтүстік трассасына ауыстырады. Осы жерде ол электрдәнекерлеу мектебін бітіріп, өндірістік практиканың тапсырмасын 110 пайызға орындап шыққан [106, 2 б.].

1934 жылы мұнай құбырының құрылысы Ақтөбе облысының территориясында ауқымды жүре бастады. Осында 393 шақырым жерге труба төсеу көзделді, облыс аумағында осы шараға байланысты 1 сәуірге дейін 2500-ге жуық жұмысшы қызметке тартылды.

1934 жылдың 1 маусымында құбырды салуда Ақтөбе облысында 5385 адам жұмыс атқарды. Олардың 1,9 пайызын инженер-техник мамандар, 17,8 пайызын кәсіби мамандар, 3 пайызын әкімшілік-техник мамандар, 72,7 пайызын түрлі жұмыс атқарушылар, ал 4,5 пайызын қызмет көрсетуші адамдар құрады. Кәсіби маманданған қызметкерлер қатарындағы қазақтар саны 1985 адамға жетсе, этникалық құрылымы жағынан қазақтар 36,8 пайызын құрайды. Төменде келтірілген кестеде қызметтегі жұмысшылардың түрлі топтары көрсетілген. Ол жөнінде архивтік құжаттарда мәліметтер жеткілікті. Негізінен жұмысшылардың басым бөлігі Ақтөбе облысының Табын, Ойыл, Темір,

Жұрын, Шалқар, Қарабұтақ және Гурьев облысының Қызыл-Қоға ауданынан болып отыр.

Кесте 1 - «Ембімұнай» кәсіпшілігінің жұмысшылары саны

№ р/с	Қызмет етуші мамандар	Барлығы	Қазақтар	
			Барлығы	Пайызы %
1.	Инженер-техникалық мамандар	103	54	52,4
2.	Әкімшілік-техникалық мамандар	165	130	78,8
3.	Кәсіби мамандар	960	303	31,6
4.	Жұмысшылар	3914	1414	36,1
5.	Кіші қызметтегілер	243	84	34,5
6.	Барлығы:	5385	1985	36,8
Ескерту – АОММ. 13- қ., 3- т., 263- іс, 23 п				

«Ембімұнай» кәсіпшілігі мұнай құбырына қажетті жұмысшыларды ұйымдастырып отырды. Соның нәтижесінде 1934 жылы мұнай құбыры магистралы құрылысында 4700 адам жұмыс жасаған. Барлық уақытша және тұрақты жұмыс күштерін қоса есептегенде, 1930 жылғы 4379 адамнан 1934 жылы 8000 адамға дейін көбейді, ал қазақтар болса оның 80 пайызын құрады.

1934 жылдың 19-21 қарашасы аралығында «Каспий-Орск» деп аталған өндірістік-техникалық мәселеге байланысты конференция өтті. Конференцияда мұнай құбырының құрылысына арналған көптеген баяндамалар оқылды. Баяндамашылар құрылыстың қиыншылықтары мен қызығына тоқталып, 1935 жылғы құрылыс жоспарымен таныстырды.

1935 жылы мұнай арнасының құрылысына қажетті трубалар толығымен жеткізілінді. Молдавиядан 500 жұмысшы келді. Олар 700 шақырымға жуық жерге машинамен Гурьевтен бағаналар тасуға мәжбүр болды. Жұмыстың 50 пайызына жуығы қол еңбегі күшімен атқарылды. 1936 жылға қарай еңбек өнімділігі 1931 жылғы көрсеткішке қарағанда 16 пайызға өсті [107, 10 п.].

1935 жылдың 28 маусымында Ақтөбе облыстық комитетінің Бүкілодақтық Коммунистік партиясының өкілі Бросалин мен «Нефтепроводстрой» трестінің басқарушысы Рогачев «Каспий-Орск» мұнай арнасының құрылысына тоқтала келе, Қазақ КСР-нің 15 жылдық мерейтойына арналатындығын мәлімдеді [108, 2 п.].

1935 жылдың 11-ші қазанында сағат 9 жарымда Каспий-Орск құбырына Қосшағыл мұнайын құю басталды. 1935 жылдың 9-шы желтоқсанында Ақтөбе Облыстық Комитетінің отырысында «Нефтепроводстрой» трестінің басқарушысы Рогачев алып құрылыстың аяқталғанын қуанышпен жеткізді [109, 10 п.].

Бүкілодақтық Коммунистік Партиясының 1934 ж. ХҮІІ съезінде В.В. Куйбышев екінші бесжылдық жоспар бойынша есеп бере келе, «КСРО ауыл

шаруашылығының дамуына Қазақ АКСР-і ерекше үлес қосты, әсіресе, отын өнеркәсібінде мұнай өндіру 7 есеге артты, ондағы негізгі жетістік қуатты, алып Каспий-Орск мұнай құбырының салынуында» деп атап көрсетті [66, 31-33 б.].

Еңбекте атқарған сапалы қызметтері үшін «Қазақ КСР-на 15 жыл» құрмет грамотасымен трест басқарушысы - Рогачев, газдәнекерлеуші – П.М. Мозговой, Г.И. Кадыков, трактор жүргізушісі – Голяков, жүргізуші – В.Д. Шакенов және тағы басқа қызметкерлер марапатталды. «Ударник нефтепровода» газеті 1935 жылдың 14 қарашасындағы санында Ақтөбеде 8-9 қарашада «Каспий-Орск» мұнай құбырының аяқталуына орай стахановшылардың мерекелік кеші өткені жайлы қоғамға жеткізді [110, 33 п.].

1930 - шы жылдардың ортасына таман салынған мұнай құбыры халық шаруашылығындағы атқарылған маңызды шаралардың негізгісі болатын. Каспий-Орск мұнай желісі үш жылда салынып, 1935 жылдың қазан айында пайдалануға берілді. Кейін бұл арнаға шұбарқұдық, жақсымай, бергін келе кенқияқ пен жаңажол мұнайлары қосылып тасымалдануда. Осы құбыр арқылы Ембі мұнайының 60 пайызы Орскіге жіберіліп, өңделуде.

Осындай үлкен нысанның құрылысын аяқтағаннан кейін, елдің экономикалық-әлеуметтік жағдайын нығайту үшін Ауыр Өнеркәсіп Халық Комиссариаты темір жол желісін жүргізуді қажет деп табады. Гурьевтен Ақтөбеге бағытталып салынатын шойын жол мәселесі жан-жақты зерттелініп, ұсынылған жоба барлық басқармалардан қолдау тапты.

Сөйтіп, 1935 жылдың 21 ақпанында Еңбек және Қорғаныс Кеңесі, Халық Комиссарлар Кеңесі Гурьев-Қандыағаш темір жол желісінің құрылысын салуға шешім қабылдайды. Шойын жол Гурьевтен бастау алып, Гурьев облысының Жылқоса, Гурьев, Тайпақ аудандары және Ақтөбе облысының Ойыл, Табын, Темір, Ключевой аудандары арқылы Қандыағаш стансасына дейін созылды. Желінің трассасы 4 бөлікке бөлінді. Құрылысты «Союзтрансстрой» тресті жүргізді, басқару орталығы Жұрын стансасында шоғырланды. Барлық бағдарлама толығымен 1938 жылы аяқталуы тиісті болды [111, 2-3 п.].

«Каспий-Орск» құрылысының жүзеге асырылуы Батыс Қазақстанда транспорттық-коммуникативтік инфраструктураның қалыптасуына жағдай жасады. Маңызды іс-шара ретінде «Қандыағаш - Гурьев» темір жол желісінің құрылысы, ол барлық Орал-Ембі мұнайлы аймағын кесіп өтіп, Қазақстанның оңтүстігінен солтүстік-шығысына бағытталады деп жоспарланды. Сонымен бірге темір жол арқылы Темір мұнайын тасымалдап тұтынушыларға жеткізетін бірден-бір жол еді [112, 16 п.].

Каспий-Орск құбыры 720 километрге дейін созылып, өзіне Қосшағыл, Жақсымай-Шұбарқұдық, Оңтүстік Ескене магистралдарын қосып, барлығы 972 километрді қамтыды. Жыл сайын еліміздің миллиондаған тонна «қара алтыны» Орскі мұнай өңдеу зауытына жеткізіле бастады. Кейін бұл магистралдың бойында мұнай қысымын күшейтетін 11 арнаулы станция іске қосылды. Жүздеген километрге созылған сортаң және құмайты өңірлерді кесіп өткен мұнай магистралын салуға Гурьев, Орал, Ақтөбе облыстарының еңбекшілері қатысты.

ҚАССР-ы алдында екінші бесжылдықта атқарылатын үлкен жұмыстар - жаңа ауқатты өнеркәсіпті қалыптастыру, ауыл шаруашылығын қайта құру мен кеңейту барлығы ең алдымен көлік мәселесін ретке келтіруге байланысты болды, әсіресе темір жолдың маңыздылығы айқын көрінді.

Доссор-Темір желісінің ұзындығы 450 км, жұмсалған қаражат 45 млн. рубльді құрады, Қазақстанның мұнай өнеркәсібінің негізгі тармағына айналды.

Желі Цебендік мұнайлы аймақта қызмет көрсетті және шаруашылық жағынан Гурьев-Орск құрылысына бағытталды. Құрылыс аралығына аталған желімен Гурьевтің азық-түлік өнімдері де жеткізілді (балық), кейін қайтар жолда (құрылыс аймағы мен Каспийден) мұнай кәсіпорындарына қажетті құрал жабдықтар, орман ағашы, ұн және азық-түліктер тасылды. Сондықтан да Доссор-Темір темір жол желісі құрылысының да маңызы зор [113, 46-47 п.].

1934 жылы Қазақстанның халық шаруашылығын дамытуға арналған бас косуда мұнай бойынша бірнеше мәселе қаралды:

а) Қазақ Мемлекеттік жоспарлау комитетіне, отын секторының Мемлекеттік жоспарлау Одағымен бірлесе отырып, Ақтөбеде Қорғанға бағытталынатын мұнайөнімі құбырына мұнай айдайтын зауытты салу туралы мәселені нақтылауды бұйырды.

ә) Маслов жолдасқа мұнай өндіруді 4,5 млн-ға жеткізуді анықтау тапсырылды [113, 9 п.]. Магистралды мұнай құбырлары «нефтепроводтресті» арқылы жобаланып, салынды.

1934 жылдың 1 қыркүйегінде Қосшағыл кәсіпорыны пайдалануға беріліп, одан өндірілген өнім Мақат-Доссор мұнай құбырының 3 стансасы арқылы Ракушаға тасымалданылды [114, 1 п.].

Қосшағыл кен орнынан 1937 жылы барлығы 154395 тонна мұнай айдалынды. Бір жылда 5 рет 92637 тонна көлемінде су жіберілді. Қосшағыл мұнай құбырының жылдық өткізу қуаты 500000 тонна болса, ал іс-жүзінде тек 247762 тонна немесе 49,8% мөлшерінде ғана болды [115, 59 п.].

Ескенеден мұнай жіберу тамыз айынан Ескене және Байшонас мұнайын Ескенедегі резервуарлы станцияда жинау арқылы жүрді (4 сыйымдылық, жалпы көлемі 20000 м³). Ескене мұнай құбыры күніне 2000 тонна «қара алтын» тасымалдауға арналды. Дегенмен, іс-жүзінде таза Ескене мұнайын тәулігіне 1960 тоннаға дейін жөнелтіп отырды, бірақ Байшонастың шығыстық мұнайы араласқан кезде, оның жабысқақтығы өте жоғары, тасымалдау тіпті қиынға соқты, сондықтан бекеттегі өндіру мөлшері тәулігіне 900 тоннаға дейін төмендеп кетті. Егер де, Байшонас кәсіпшілігінен мұнай өндіру одан сайын артатын болса және оны Орскінің зауыттарына жөнелткен жағдайда Ескене бекетінде қуаты жоғары арнайы айдау насосын салу қажет болды [115, 60 п.].

Жұмыстың ұйымдастырылуында көптеген кедергілер болды, мысалы 1937 жылдың ішінде 3 трубақұбырдың толықтай жарылуы орын алды. Апаттың болуына негізгі себеп температураның тым жоғары болуы және олар мұнайдың ағып жатқан кезінде емес, тоқтап тұрған кезінде болды. Сонымен қатар, бір жылда 11 ұсақты ақаулар тіркелінді. Апаттың шығыны -2121 тоннаны құрады. Барлық шығын көлемі 1937 жылы 8038 тоннаға жеткен, ал 1936 жылы ол көрсеткіш 17000 тоннаны құраған.

Кесте 2 - Құбырлардың мұнай тасымалдау көрсеткіштері

Мұнай құбырлары	Жоспар (тонна)	Орындалғаны (тонна)	% мөлшері
Мақат-Доссор	130883	101449	76
Доссор-Ракуша	150712	130346	86,5
Ескене-Ракуша	41099	46045	112
Ракуша-Море	190000	186020	98
Байшонас-Ескене	37000	36737	99
Ескерту - Ат.ОММ, 289-қ., 1-т., 61-іс, 60 п			

Осы кестеге қарап мұнай құбырларымен мұнай жөнелту бойынша Ескене-Ракуша құбырының жоспарды ерекше көрсеткішпен атқарғанын көріп отырмыз.

1937 ж. жаңадан қолданысқа берілген құрылыс нысандары:

1. Ракуша-Море жаңа мұнай құбыры. Қара Базарға бағытталынып салынды. Жұмсалған қаражат көлемі 933906 рубль.

2. Ескенеден-Аралыққа (Промежутка) дейін ұзындығы 5,85 км-ге созылған мұнай құбыры. Нәтижесінде Байшонас кәсіпшілігі Гурьевке тәуелді болмай, жаңа құбыр арқылы сумен жабдықталуға мүмкіндік туды, сонымен қатар сол трубақұбырмен Байшонастың шығыс мұнайы Ескене үстімен Орскіге айдалынды. Трубақұбырдың бағасы 109757 рубль [115, 61-63 п.].

ЖХШК 1938 жылдың аяғына дейін жоспарды орындау үшін қажетті құрал-жабдықтарды жеткізіп және Ракуша-Море мұнай құбырының жұмысын жандандыру көзделді. Осы шаралар 1938 ж. жөнелтілетін жоспарды қамтамасыз ете алады, яғни Ракуша бекетінен күніне 2000-2200 тонна мұнай тасымалдауға мүмкіндік болады [116, 50 п.].

1937 жылы 6 дюймдік трубаларды пайдаланып Ескене кәсіпшілігінен Аралық стансасына дейін ұзындығы 5,85 шақырым болатын мұнай құбыры салынды. Нәтижесінде, Байшонас кәсіпшілігі Гурьевтен кезек күтпей-ақ сумен жабдықталуға мүмкіншілігі туды, сонымен қатар осы арна арқылы Байшонастың мұнайы Ескене арқылы Орскіге бағыт алды. Трубақұбырдың өзіндік құны 109757 рубль [115, 62 п.].

Қазақстандағы мұнай құбырлары желілерінің аз да болса салынып халық игілігіне жарауы әрине көңіл қуантады. Құбырмен қара алтынды ағызу, оның бойын бойлау қоныстанған тұрғындарды ауыз сумен қамтамасыз ету үшін Қазақ КСР Халық комиссарлар Кеңесі 1938 жылдың 23 қаңтарында КСРО Ауыр өнеркәсіп Халық комиссарына хат жолдады. Хатта жұмыс ауқымы мол «Ембімұнай» кәсіпшілігін сумен қамтамасыз етудің ауыр жағдайда тұрғандығы баян етілді. Осы аудандағы мұнай өнімінің 50%-ын беретін Құлсары мен Байшонас кәсіпшіліктеріне мұнай айдауға арналған арна арқылы су айдалып келген. Бұл әрине, халықты таза сумен қамтамасыз етпейді, тазалық талабына

мүлдем сай келмейді. Және де бір құбырдан мұнай мен суды айдау мұнай сапасының нашарлап, құруына алып келеді.

Осы мәселелерді ескере отырып, КСРО Ауыр өнеркәсіп Халық комиссары 1938 жылдың 16 ақпанында Гурьев-Қосшағыл су құбырын салуға шешім қабылдайды [117, 64 п.].

Ембімұнай кәсіпшілігі екінші бесжылдық жоспардың орындалуы жөнінде баяндай келе, 1933-1937 жылдары мұнай өндіру көлемі 14861500 тоннаға, салынған мұнай құбырларының ұзындығы 812 шақырымға жеткендігін мәлімдеді [113, 81 п.].

1940-шы жылдары кен орындардан мұнай тасымалдау технологиясы келесі ретте жүрді: скважинадан өндірілген мұнай өлшеніліп, сыйымдылығы 3-12 м³ болатын арнайы ыдыстарға құйылды. Кейін өлшенілген мұнай сыйымдылығы 250 м³-тен кем болмайтын ыдыстарға осы жерден екі айдағыш насос арқылы орталық бетондандырылған амбарға айдалды, оның көлемі 1500 м³ құрайды. Күнделікті өндірілген өнімді өлшеу, есептеу екі участкелік амбарда жүзеге асырылды. Одан мұнай темір резервуарларға айдалып, содан соң темір жол цистерналарына құйылды.

Отанымыздың мұнай өнеркәсібінің дамуына аса үлкен үлес қосқан ғалым, академик И.М. Губкин: «Ембі өлкесі, егер дамуына қолайлы жағдай жасалса, өзінің өндіріс қабілеті жағынан Баку мұнайына тең келетін бай аудан болып табылады» - деп жазған еді [74, 27 б.]. Осындай себептерге байланысты 1938-1942 жылдар аралығында республикамыздың мұнай кәсіпорындарын дамыту үшін мемлекет қорынан 788 113 млн. сом қаржы бөлу жоспарланды. Осы бес жыл ішінде «Ембімұнай» тресі үшін Доссор, Мақат, Байшонас, Қосшағыл кәсіпшіліктерін кеңінен пайдалана отырып, жаңадан 10-15 мұнай көздерін игеру, ал «Ақтөбемұнай» тресі үшін Шұбарқұдық кәсіпшілігін пайдалана отырып, алдымен Жақсымай, тағы да 4-5 кәсіпшіліктерді пайдалануға беру міндеттері тұрды. Сонымен қоса геологиялық барлау жұмыстарын Каспий-Орск мұнай айдау құбыры мен салынып жатқан Гурьев-Қандыағаш темір жол бойларымен жүргізу белгіленген болатын. Мұның тиімділігі, егерде мұнай табыла қалса оны болашақта игеруге, өндірілген шикізатты тасымалдауға жеңіл болатын еді [73, 3 б.].

Ұлы Отан соғысы қарсаңында жүргізілген іздеу – барлау жұмыстарының нәтижесінде Байшонас, Оңтүстік Ескене, Қосшағыл, Құлсары, Шығыс Сағыз тағы басқа мұнай кен орындары ашылды [118, 96 п.].

Оралдан Орталық Азия және Батыс Қазақстан территориясы арқылы өтетін темір жол жүк тасымалы желісі Орскі-Орынбор-Ақтөбе бағытымен Қазалыға жол тартты. Орскіні Орынбор-Ташкент бағытымен жанастырған кезеңде тауар қашықтығы 423 км-ге қысқармақшы еді, сондықтан «Қандыағаш-Дөң» темір жол құрылысын жандандырып, болашақта Орскіге дейін қосуды көздеді.

1940 жылдың басына таман КСРО Халық шаруашылық комитеті - Ауыр өнеркәсіп комитеті мен Мұнай өнеркәсібі комитетінің ұсынысын қолдай отырып, жаңа темір жол желісінің құрылысын Ақтөбе аймағынан Орскіге дейін кеңейту мәселесі жөнінде арнайы қаулы қабылдады [112, 17 п.].

Қазақстан мұнайшылары үшін үлкен сын болған кезеңнің бірі Ұлы Отан соғысының қаһарлы жылдары еді. Неміс-фашист басқыншыларының Кеңес Одағына тұтқиылдан шабуыл жасауы Қазақстан халқының ашу-ызасын кернеді. Олар алып державаны қорғауға бір ауыздан ант берді. Тек бір ғана Мақат ауданы бойынша 22 маусымда 27 мұнайшылар ұжымында 4786 адам қатысқан жиналыстар болып, дұшпанға қарсы лағнет айтты. Ембі мұнайшылары алғашқылардың бірі болып 12 сағаттық жұмыс күніне көшті. Майданға аттанған ер азаматтардың орнын жоқтатпай, өндіріс ырғағын қалыпты ұстау - мұнайшылардың алдына қойған қатал талабы мен міндеті болды.

Үкіметтің Қазақстан мұнайшыларының алдына қойған осындай міндеттері орындалмай қалып отырды. Оған алдымен себеп болған Қазақстан мұнай өндірісі кәсіпорындарында мұнай өңдеу зауытының болмауы еді. Бұл жердегі өндірілген мұнай өнімін өңдеу үшін Ярославль мен Сормоводағы мұнай айыратын екі зауытқа, ал кейінірек Каспий-Орск мұнай айдау құбырының іске қосылуына байланысты Орск қаласындағы В.В.Чкалов атындағы мұнай айыру зауытына таситын еді. 1939 жылы шілдеден бастап Орск зауытына тасылатын мұнай мөлшері көбейіп әрі зауыттың өзі нашар жұмыс жасауына байланысты Қазақстан мұнайы жиі қабылданбай қалып отырылды. Гурьев-Орск мұнай айдау құбыры тәулігіне 1500 тонна Қазақстан мұнайын жіберуге тиіс болатын. Орск зауытының мұнайды қабылдамауы себепті тәулігіне небәрі 800 тонна мұнай жіберуге ғана мәжбүр болды. Өндірілген мұнай бірнеше күн резервуарларда сақталып, жерден қазылған амбарларда қалды, дер кезінде өңделмеген соң әрине оның сапасы да жойылды. Өндірістің тоқтап қалуына себепші болды. Бұл тығырықтан шығар жол Қазақстанда мұнай айыру зауытын салу болатын. Сол себепті Гурьев қаласына 500 мың тонна мұнай айыратын крекинг-зауытын салу жоспарланып, оған осы бесжылдықта 70 млн. сом қаржы бөлу белгіленді. Сонымен қоса Ақтөбе қаласына да мұнай айыратын шағын зауыт салу жоспарланды. Әйтсе де, бұл жоспар орындалмады [59, 23 б.].

Жау әскері еліміздің маңызды өнеркәсіп орындарын алдымен жоюды ойластырды, фашистердің әуе күштері майдан шебінен басып өтіп, шығыстағы әскери-стратегиялық орындарға қауіп төндіруін тоқтатпады. Сондықтан КСРО Халық Комиссарлар Кеңесі «Азаматтарды міндетті түрде әуе шабуылы мен химиялық шабуылға қарсы куресу үшін қорғаныс және әскери іске оқыту жөнінде қаулы қабылдаған болатын» Осы қаулы негізінде Қазақ КСР Халық Комиссарлар Кеңесі Гурьев облысы бойынша 38600 адамды әуе-химия шабуылдарынан қорғану үшін арнайы даярлықтан өткізу ісін белгіледі. Мұнай кәсіпшіліктерін қорғау үшін 1222 адамнан тұратын 34 өзін-өзі қорғау тобы мен 256 адамнан тұратын 35 әуе және химиялық шабуылдан қорғау тобын құрып, оған жетекшілік ететін 324 нұсқаушы даярланды. Тек қана Мақат пен Жылыой аудандарында 2230 адам осындай қорғаныс істерін үйренеді.

Ақтөбе облысы, Темір ауданы бойынша 1941 жылы 14 қазанда 170 нұсқаушы даярланған. 2785 адам әуе және химиялық шабуылдан қорғану ісін үйренген екен [59, 74-75 б.].

Шұбарқұдық-Жақсымай кәсіпшіліктерінен өндірілген мұнай көлемінің артуына байланысты (1940 жылы 1937 жылмен салыстырғанда 5 есе өскен) жаңа талапқа сай амбарлардың құрылысын бастаудың қажеттілігін тудырды.

Аталған сұраққа байланысты Мұнайөнеркәсібі комиссары Н.И. Байбаков аса көңіл бөлді, осының негізінде «Қазақстанмұнайкомбинаты» қаржы мен қажетті материалдарды реттестіріп жаңа жобалардың құрылысын ұйымдастыру мен бұрын қолданыстағы қондырғыларды жөндеу жұмыстарын қайта жандандыруды қолға алды. Сонымен қатар өнеркәсіп орындарында құбырлар жетіспей зор кедергі келтірді. Бұрынғы жұмыс жасап тұрған құбырларды бір-бірімен байланыстыратын муфтілердің жоқтығы да қолбайлау болды. Мұнайшылар бұл проблеманы шешудің жолын тапты. Қажетті муфтілердің орнына 2 құбырды жалғастыратын сақиналар салып пісіру (балқыту) әдісін ұсынды.

Жақсымай, Шұбарқұдық мұнайы «Бәрі де майдан үшін» деген ұранмен өндіріліп, еліміздің өнеркәсіп аудандарына күні-түні ауыр салмақты поездармен жөнелтіліп жатты.

Осы жолдағы барлық аршынды істің, асқар өсуіміздің жарқын тұлғасы жасампаз еңбек адамдары болғаны белгілі. Сол көш алдында атағы Отанға тараған социалистік жарыстың жарқын жүзді жаршылары – стахановшылар даңқы шар тарапқа тарады. Солардың бірі Жақсымай кәсіпшілігінің озат операторшысы, КПСС XXII съезінің делегаты Ақбала Назарова, Шұбарқұдықтағы мастер П. Дубовенко бригадасы майдандағы әрбір жеңіске жігерлене отырып, жаңа скважиналарды мезгілінен бұрын іске қосып отырды. Жасампаз жарыс озаттарының қатарын барлау экспедициясының мастери Қазақ ССР-не еңбегі сіңген барлаушылар Әби Құрғұлов, Тәжіғара Тәжіғоразов, Жабы Көмекбаев, Әбдірахман Жұбалиев сияқты еңбек ерлері толықтырды [119, 9 б.].

Екінші дүниежүзілік соғыс – бұл моторлы соғыс еді. Ал мотор болса өзінің қорегі – жанармайсыз қызмет етпейтін. Тек қана фашистік Германия мен оның одақтастары 1941 жылдың аяғында ай сайын 3 млн. тонна мұнай өнімін пайдаланғаны тарихтан белгілі.

«Правда» газеті 1941 жылы 20 қыркүйекте «Майдан үшін мұнай» атты мақала жариялап, онда «Қазіргі замандағы соғыс – моторлы соғыс. Оның мұнайсыз, бензинсіз, жанармайсыз жүруі тіпті мүмкін емес. Механикаландырылған әскердің бұл соғыстағы қорегі мұнай болып табылады», - деп жазған болатын. Әрине соғыста отынның рөлі сөзсіз ерекше еді. Соған біздің қазақстан ерекше үлес қосты.

Ұлы Отан соғысы жылдарында Каспий-Орск мұнай құбыры арқылы мұнайды айдау нашар жүргізілген болатын. Өндірілген мұнай уақытылы айдалмады, құбырмен жөнелтілмей қалған мұнай көлемі 1938 жылдың маусымында Қосшағыл кәсіпшілігінде 5797 тоннаға, ал қарашада Байшонаста 10933 тоннаға дейін жетті [120, 4-5 п.].

Фашистердің Краснодарды жаулап алып, Майкоп пен Грозныйдың мұнайлы аудандарына жақындап Бакумен темір жол қатынасын үзді, осы сәтте «Каспий-Орск» мұнай құбырының рөлі күшейіп, үлкен маңызға ие болды. Аталған қиын қыстау кезеңде бакулық мұнайөнімдерін тасымалдау үшін мұнай

құбырына тез арада өзгертулер енгізіп, мұнайды шойын жол арқылы жөнелту жоспарға алынады [88, 3-4 б.].

Ол үшін 1942 жылдың 18 сәуірінде Каспий-Орск магистралды мұнай құбырымен байланысатын Үлкен Пешна мұнай құбыры мен Гурьев портының құрылысына қатысты қаулысы қабылданды. Соғыс жылдарында отын шығыны 16 млн. тоннаны құрады, оның 3 млн. тонна отыны «Каспий-Орск» мұнай құбырымен жіберілді.

Құрылысшылар мен осыған жауапты басшылықтың тынымсыз еңбектерінің арқасында мұнай құбыры, теңіз порты мен темір жол желісі және басқа да құрылыс нысандары уақытынан ерте аяқталып, қолданылуға берілді. Шынында да осындай маңызды шаралардың жүзеге асуына теңіз порты мен «Үлкен Пешна - Орск» мұнай арнасының бастығы – И.В. Горбачев пен Орскі темір жол құрылысының басшысы – С.К. Мирошниченконың сіңірген еңбектері зор.

Майдан шебі Гурьев облысының жеріне жақындай түсті. Дұшпан Гурьев қаласына, Қазақстанның мұнайлы алаңдарына, мұнай құбырларына сұқтана көз тігіп, қолына тегін түсіре қоюды, ал олай болмаған жағдайда маңызды нысандарды жою әрекетін жасады. Сол себепті Гурьев қаласы, Теңіз, Новобогат аудандары, бүкіл мұнай кәсіпшіліктері соғыс жағдайында деп жарияланды.

1942 жылдың 4-ші қазанында жау өз командованиесінен Гурьевтегі мұнай базасын, Каспий-Орск мұнай құбырын жоюды талап етті. Дұшпанның «10-18» маркалы ұшағы Гурьевке 12.30 сағатта ұшып келді. Сол бойда Гурьев әуежайынан кеңестік екі ұшақ әуеге көтеріліп, жау ұшағының соңына түсті. Еш қарсылық көрем деп ойламаған жау кері қашып, 100 келі бірнеше фугасты бомбасын далалық өңірге тастап кетуге мәжбүр болды. Әлсін-әлсін жау тыңшылары Гурьев теңіз портымен Каспий-Орск құбырын құртып жіберуге әрекеттер жасады.

Тарихи деректерге қарағанда неміс-фашистері Қазақстанның мұнайлы ауданын жаулап алуды көздеген екен. Жаулап алғаннан соң бұл ауданды «Еділ-Жайық» деп аталатын өздерінің автономиялық республикасын құруды жоспарлапты [59, 86 б.].

Соғыстың қаһарлы жылдарында КСРО-ның Еуропалық бөлігі жау қолында болды, ол аймақтарда еліміздің ірі мұнай өндіретін орталықтары қалды, осы тұста Одақ үшін Батыс Қазақстан мұнайының рөлі күшейді, жау қолында қалған кәсіпшіліктердің міндетін атқару қазақ елінің мұнайлы кәсіпшіліктеріне жүктелді, майданды қажетті отынмен қамтамасыз етті. Осындай қиын-қыстау кезеңде Батыс Қазақстанның мұнайын тасымалдау мәселесі Гурьевтің мұнай бөлімшесіне берілді, оның директоры С.А. Вазиев пен бас инженері В.А. Черняевқа сеніп тапсырылды.

Мұнай тасымалы «Каспий-Орск» мұнай құбыры мен құрылысы соғыс кезінде аз уақыт ішінде аяқталған «Қосшағыл -№3 МАС» құбырына құйылып майдан ортасына апарылды.

1942-1943 жылдары елімізді мұнай өнімдерімен қамтамасыз етуде Бакуден әкелінетін шикізат көзінің күрт төмендеуі бірнеше қиыншылықтар туғызды.

Қорғаныс қажетіне көптеп мұнай беру үшін қажымай еңбек етіп, ерлер қатары майданға кетіп сиреген соң солардың орнын толтыратын жұмысшы күшіне мұқтаждық туды. Мұнайшылар қатары кәсіпшілік училищелерді бітірген жастармен толықтырып отырылды. Жас мұнайшылар үлкен ерлік пен жігерлік танытып скважиналарды даярлау мен қатар мұнайды тасымалдау мәселелеріне де тікелей қатынасты. Олар бірнеше апта бойы қолданыстан шыққан ұзындығы 32,7 шақырымды құрайтын Мақат –Доссор мұнай құбыры желісінен қажетті құрал – жабдықтарды алды және 16,8 шақырымдай аралықтың трубалары түгелімен алынып, ұзындығы 49 километр болатын Нармонданақ – Мақат мұнай арнасының құрылысына пайдаланды. Бұл құрылыспен қатар, Мақат-Қосшағыл шойын жолдың да құрылысы жүрді. Құрылыс барысы электрденекерлеу агрегаттары, механизмдерімен толықтай жабдықталмады. Жұмыс алаңындағы ұйымдастыру ісі де қанағаттанарлықсыз болды. Осындай олқылықтардың болуына жол берген №2 құрылыс бөлімінің басшысы Бардин жолдас қызметінен босатылды.

Құрылыс алаңына қажетті жұмысшылар 4600 адамға жетіп жығылды, олардың орнын Астрахань лагерінен және жаудың тұтқынға түскен өкілдерімен толтыру белгіленді. 1943 ж. 10 қаңтарында құрылыста іс жүзінде 1064 жұмысшы болса, оның 313-і сотталғандар, 751-і тұтқындалғандар. Олар негізінен мұнай құбырын төсеу жұмыстарына жұмылдырылды [121, 1-3 п.].

Жас доссорлықтар мен басқа да кәсіпшілік ұжымдарының көмегі арқылы 1942 жылдың 22 желтоқсанында Нармонданақ кен орны өз жұмысын жандандырды. Осы шараға жастардың белсене қатысуын ескере отырып, Гурьев облыстық партия комитетінің 1943 жылғы 16 сәуіріндегі шешімі бойынша енді осы кәсіпшілікті Комсомол деп атау ұйғарылды [33, 102-103 б.].

1943 жылы Орал-Ембі аймағының отыз жылдан астам тарихында мұнай өндіруде ең жоғары көрсеткішке - 978,8 мың тоннаға жеткен [33, 108 б.].

Соғыс жылдары Орал-Ембі ауданының мұнайшылары тәулігіне 12-13 сағаттан, демалыссыз, қызу қарқынмен жұмыс істеді, барлық мұнай кәсіпшіліктерінде фронттық бригадалар ұйымдастырылды. Осы кезеңде сұйықтықты белсенді түрде іріктеу, тесіктерді қосымша ату, пайдалану әдістері торпедалау секілді прогрессивті әдістер қолданылды. Ұңғымалардың жедел өтуіне материалдық-техникалық құралдары анағұрлым аз жұмсалды. Көп материалдар мен цементті үнемдейтін кондукторсыз бұрғылау игерілді. Барлаушылар Ембіде Отан соғысы кезеңінде өнеркәсіптік игеруге енгізілген және он мың тонна жоғары сапалы мұнай берген жаңа үш кен орнын ашты. Жаңа кәсіпорындар іске қосылды, Гурьев қаласында ірі мұнай өңдеу зауыты құрылды [74, 15-16 б.].

Ұлы Отан соғысы жылдарында Қазақстан мұнай комбинатын дамытуға бірден-бір себепші болған жағдай Гурьев мұнай өңдеу зауытының салынуы еді. Мемлекеттік қорғаныс комитеті 1943 жылдың 19 тамызында зауыт салу жөнінде шешім қабылдап, құрылысты жүргізу үшін Мемлекеттік қорғаныс комитеті Гурьевке тәжірибелі мамандар мен қажетті құрал-жабдықтары бар ұйымды жібереді. 1945 жылдың басында зауыттың негізгі құрылыс жұмыстары аяқталып, оны байқау мен өндіріске қосу басталған болатын. Облыс

басшылары құрылысты 30 тамызда аяқтап, 7 қарашада өнім алына бастайды деп жоспарлайды. Зауыт құрылысының ыждағатты жүруі өнімді мерзімінен екі ай бұрын алуға мүмкіндік жасады. Сөйтіп зауыт 1945 жылдың 10 қыркүйегінен бастап өнім бере бастады, ал белгіленген мерзімде өнім беріп тұрған цехтар өзінің жоспарын 212 %-ға асыра орындап, 1945 жылы 19 қарашада толықтай пайдалануға беруге Мемлекеттік комиссия қол қояды. Зауытты небәрі екі жыл үш айда салып бітірді [33, 106-107 б.].

Осындай аса қажетті нысанды салып алған Қазақстан енді тек мұнай өндіретін кәсіпорын емес, өзі өңдеп, өнімді шикізат күйінде емес әр түрлі дайын өнімдер шығаратын стратегиялық маңызды салалы республикаға айналды.

Соғыстан кейінгі жылдарда бірқатар кен орындар: 1947 жылы Мұнайлы мен Оңтүстік Төлес, 1948 жылы Қаратон, 1958 жылы Төлес, 1951 жылы Қарсақ ашылды. Аталған кен орындарының ашылуы, 1,5 млн. тоннаға дейін мұнайдың жылдық өндірілуінің күрт ұлғаюына және барланған қорлардың көп мәрте өсуіне әкеп соқты.

Ұлы Отан соғысы тұсында бірнеше кәсіпшілік өндіріске қосылса да, соғыс аяғына таман шығарылатын сұйық отынның көлемі төмендеп кетті. 1945 жылғы өндірілген мұнай 1943 жылғы өндірілген мұнайға қарағанда 20 пайызға кем болды.

1948 жылы Ембі аймағына жіберілген мемлекеттік комиссия осындай жағдайды анықтай келіп, мұнай өндіруді ұлғайтудың, көлемін арттырудың жолдарын көрсетіп берді. Соның негізінде КСРО Министрлер Кеңесі Ембі аймағын игерудің кең көлемді шараларын бекітті.

Фашистік басқыншыларды ойсырата жеңгеннен кейін төртінші бесжылдықта (1946-1950) өнеркәсіп орындары бейбіт мақсат үшін қызмет етуге бейімделе бастады, соғыс кезінде қираған кәсіпорындар қайта қалпына келе бастады. Соғыстан кейінгі КСРО өнеркәсібін қалыпқа келтіру мен дамыту шаралары уақытынан бұрын аяқталды. Оған бүкіл Одақтас республикалар ат салысты, Қазақ КСР-да белсенді рөл атқарды. Қазақстанда төртінші бесжылдықта ең алдымен ауыр өнеркәсіп салаларын дамытуға көп көңіл бөлді, ол республика қазынасының 94,2 % мөлшеріне ие болды [3, 18 б.].

Соғыстан кейінгі бесжылдықта Қошқар-Сағыз, Сағыз-Мақат, Тентек-Сор-Байшонас, Қаратон-Қосшағыл, Мұнайлы-Құлсары секілді мұнай құбырларының құрылыстары жүрді. Каспий-Орск магистралды мұнай құбырында күрделі жөндеулер жүргізілді. Соның негізінде мұнай тасымалдау қарқыны бір жарым есеге өсті [33, 125 б.]. Бірақ та, 1948-1950 жылдарда өндірілген өнімді жөнелтуге арналып құрылысы жүретін Қаратон-Қосшағыл, Мұнайлы-Қосшағыл мұнай құбырларын салу мәселесі тым кешеуілдетіп, тапсырыстар уақыты орындалмады. Құрылыс жұмыстары бірнеше айлап тоқтап тұрды [122, 234-238 п.]. Оған негізгі кедергі жыл сайын құрылыс нысандарына бөлінетін қаржының мардымсыз болуы.

Соғыстан кейінгі жылдары еліміздің геологтары кен орындарын барлауды одан әрі жалғастырды. Іздестіру-барлау жұмыстарын күшейту түсу мақсатымен «Казахстаннефтьстрой», «Казахстаннефтеразведка», «Актюбнефтеразведка»

арнайы трестер ұйымдастырылды. Бұл трестердің міндеті өңірлердің тұз асты құрылымдарында мұнай барлығын іздестіру болып белгіленді [102, 61 б.].

Сонымен, Батыс Қазақстан аймағы өнеркәсібінің игерілуінің басты нәтижесі Каспий-Орск мұнай құбырының салынуы, сонымен қатар Ембі және Темір мұнайын өндіру арқылы Қазақстан мен Кеңес Одағының экономикалық дамуына айрықша үлес қосатындығында еді.

Батыс Қазақстанның жер қойнауын кешенді зерттеу бойынша республикалық ғылыми зерттеулердің қалыптасуында академик Қ.И.Сәтбаевтың бастамашылығымен 1949 жылы Гурьев қаласында жүргізілген ҚазКСР ҒА-ның көшпелі сессиясының маңызы зор болды. Сол кезде оның басшылығымен, мұнай геологиясы, игеру, бұрғылау техникасы мен технологиясы саласындағы белгілі ғалымдар мен мамандардың қатысуымен көмірсутегіні іздеу мен барлаудың, өндіру мен тасымалдаудың негізгі проблемалары қаралды. Мұнда В.Федынскийдің, Н.Байбақовтың, П.Авровтың, Б.Дьяковтың, П.Неволиннің, Ю.Васильевтің, Н.Чарыгинның, С.Оруджевтың, П.Еникеевтің, С.Өтебаевтың, Н.Калининнің, Ж.Досмұхамбетовтың, Н.Имашевтың, Г.Хәкімовтың және басқаларының еңбектерін атап өткен жөн.

1.3 XX ғ. 50-85 жж. мұнай құбырлары жүйесінің дамуы

50-60-шы жылдары магистралды мұнай құбырлары басқармасы жүйесі де үлкен өзгертулерді талап етті. Жалпы барлық магистралды мұнай құбырлары желісі Министрлер Кеңесінің Одақтық республикалар қарамағына берілді. КСРО-ның Мемлекеттік жоспарына сай республикаларда аралық мұнайөнімдерін жеткізетін Бас басқарма құрылды, ал одақтас республикаларда мемлекеттік жоспар негізінде мұнайөндіру органдары құрылды.

Ақтөбе облысының мұнай өнеркәсібінің дамуына «Ақтөбемұнай» тресінің 1951-1960 жылдарға арналған жоспарында жаңадан игеріле бастаған «Жыланды», «Жуса», «Петропавловка» кен орындарынан «қара алтынды» молырақ өндіру үшін ұзындықтары бірнеше шақырым болатын мұнай құбырлары мен шикізатты құятын арнайы цистерналарды салу жобасы да қарастырылды [123, 21 п.].

1959 жылы мамырда Гурьев қаласында өткен Қазақ КСР-і Ғылым Академиясы, Одақтың Геология және Кен қорғау министрлігі мен Гурьев Халық Шаруашылық Кеңесінің біріккен ғылыми техникалық конференциясы істелетін жұмыстардың шешуші бағыттарын айқындайды. Конференция Маңғыстауда, Орталық және Оңтүстік-Шығыс Ембі аймағында геологиялық іздестіруді тездетіп қолға алу керек деп тапты.

Батыс Қазақстанның трубақұбыр транспорты қатынасының даму тарихы Ұлы Отан соғысынан кейін қайта жанданып, барлаушы-геологтардың тер төгуінің арқасында ірі кен орындар «Кеңқияқ» (1959 ж. Ақтөбе облысы) [124, 1 б.], Прорва (1961 ж. Атырау облысы), Өзен, Жетібай (1961 ж. Маңғыстау облысы) ашылды. Нақты осы кезеңде Батыс Қазақстанның қазіргі мұнай құбырлары жүйесінің қалыптасып тұрақты дамуына жол ашты, бұл бетбұрыстар Ресейдің Еділ-Орал аймағының МӨЗ-ның тұтынушылық

кажеттіліктерін қанағаттандырды. Бұған негіз болған КСРО халық шаруашылығының бір орталықтандырылған басшылыққа бағынуы, одақтық республикалардың еңбектік өнеркәсіптерді бөліп алуында еді.

Бірақ та, 1960 жылы КСРО территориясымен өтетін трубақұбырлардың ұзындығын 26000 км-ге дейін ұлғайту жоспарланды (сонда бес жылда қолданысқа 16100 км. тапсыру болжанды, ол 1955 жылмен салыстырғанда 2 есе көп), іс жүзінде 1062 шақырымнан 16976 шақырымға дейін ұзартылған.

1960-шы жылдардың басында роторлық бұрғылаудың орнына анағұрлым жылдам турбиналық бұрғылау енгізілді. Бұрғылау станоктарының паркі ұлғайды, 3,0-4,0 мың метрге дейінгі тереңдікті игеруге мүмкіндік берген олардың техникалық мүмкіндіктері айтарлықтай өсті. Бұл, ең алдымен, терең, тіреу және параметрлік ұңғымаларды бұрғылау, кешенді зерттеудің барлық кезеңдерінде барлаудың геофизикалық әдістерді (сейсмикалық-барлау, гравитарлау, ГЗС пен каротаждың барлық түрлері) қолдану арқылы Каспий маңы ойпаңын аймақтық зерттеуден көрінді.

Бұл жылдар Оңтүстік Маңғышлақтың мұнайлы аудандарында жаңа кен орындарының ашылуымен ерекшеленеді. Ғасырлар бойы жер қойнауының бай қазынасын құпия сақтап келген тіршіліксіз түбек енді Одақ көлемінде ғана емес, бүкіл әлемге танымал бола бастады. Маңғыстауды «Қазына қоймасы» деп мақтанышпен атайды. Мұндағы мұнай қорының молдығы, мұнайдағы күкірт қосындыларының аздығы т.б. факторлар өңірдің артықшылығын айқындады.

Геологиялық-барлау жұмыстарының сәтті жүруі, мұнайдың мол қазынасы және салыстырмалы түрде мұнайлы кен орындарды игеруге көп мөлшерде қаражатты қажет етпеуі, Маңғышлақты еліміздің негізгі мұнай өндіру аудандарының біріне айналдырды. Мұнай өндіру мен газ конденсатының мөлшері республика бойынша 54 % осы өңірде шоғырланды.

Маңғыстау түбегіндегі алғашқы мұнай бұрқағы 1961 ж. 5 маусымда Жетібай кен орнынан, ал 15 желтоқсанда Өзен кен орнынан атқылады. Еліміз бен әлемді таң қалдырған мұнай байлығын кәсіби игеру мақсатында 1964 ж. Маңғышлақта тұңғыш рет «Өзенмұнай» МӨБ құрылады [125, 4 б.]. Оның алғашқы басшысы Рахмет Өтесінов болды. Р. Өтесінов атымен бірінші «Қазақ газ» құрылысына, әлемдегі ең ыссы «Өзен-Гурьев-Куйбышев» мұнай арнасының басты құрылыстарына тікелей байланысты болды [126].

Мұндағы мұнай өнеркәсібінің дүниеге келген күні – 1965 жылғы 10 шілде. Ол күні мыңдаған мұнайшылар мен құрылысшылар мұнай толтырылған Өзен-Маңғышлақ-Мақат темір жолы арқылы Өзен мұнайының алғашқы эшалоны Гурьев мұнай айыру зауытына жөнелтіле бастады. Өзен мен Жетібай мұнай кенорындарынан өнімді Ақтау порты арқылы Ресейдің Еділбойы аймағына тасымалдау негізгі айқындалған бағыт болатын. Аса маңызды шаралардың бірі Ақтау теңіз портына мұнай қабылдау айлағының тұрғызылуы болды. Кейіннен, Ақтау порты Кеңес Одағы порттарының тізімі қатарына енгізілді.

Жетібай мен Өзен кен орындарының ашылуы КСРО пайдалы қазбаларды жобалау жөніндегі Мемлекеттік Комиссиясы тек Өзеннен барланған қор 400 млн. тоннаны құрайды десе, оның ішінде 316 млн. тонна В және С

категориясына жататынын анықтады. Демек, Өзен мұнай кен орны сапалы өнімге өте бай.

Мұнай өндіру мемлекеттік комитетінің есебінше, аталған аймақтан мұнай өндіру 1970 жылы 10 млн. тоннаға жетсе, ал 1980 жылы оның көлемі 40 млн. тоннаны құрайды деген жоспар да қабылданды. Маңғышлақтың кен орындарында еңбек ететін жұмысшылар саны да үнемі өсіп отырды. 1970 жылы 25 мың адам жұмыс жасаса, келесі жылдары олардың саны 40 мың адамға дейін көбейеді. Аталған өңірге жылына 1,1 млн. тонна құрал-жабдықтар мен материалдарды жеткізу қажет болды және бұрын қолданыста болған магистралды мұнай құбырлары қайта іске қосылғанға дейін мұнайдың бір миллион тоннасын темір жол арқылы тұтынушыларға жеткізу жоспарланды.

Осыған сәйкес, Маңғышлақ түбегінің кәсіпшіліктерін транспорттық қызмет көрсету сызбасына қоса, трубақұбырлардан бөтен темір жолдар мен автомобиль жолдарының инфрақұрылымдарын дамыту қатар жүрмек.

Мұнай құбырларымен бірге салынатын Ақтау (Гурьев-20) - Ераливо-Жетібай-Өзен темір жол желісі Жетібай мен Өзен кен орындарынан мол өнім алуға және өнімді уақытылы игеруге мүмкіншілік жасады. Темір жол желісі құрылысының жобасы «Гипровостокнефть» институтына жүктелді [127,243-245 п.].

Батыс Қазақстандағы мұнайдың негізгі ерекшеліктерінің бірі – парафиннің көптігі. Бұған байланысты мәселе де біртіндеп шешімдерін тапты. Кен көздерін игерудің пәрменді тәсілдері, мол өнімді жабдықты қолдану, бұрғылау технологиясын жетілдіру отын өндіруді молайтуға мүмкіншіліктер берді. Ембі кәсіпшіліктерінде алғаш рет қолданылған қолдан су жіберу әдісі кеңінен пайдаланылды. Ол қабаттың қайтарымын және скважиналардың өнімділігін арттырды. Бұған дейін қабатқа теңіз суын ысытпастан айдап келген болатын, енді бұл суды алдын-ала қайнатып жоғары температураға жеткізу ұйғарылды. Мұның өзі қосымша сапалы мұнай алуға мүмкіндік береді [128, 3 б.].

1963 жылы алғаш рет Прорва кен орнынан 2100 метр тереңдіктен жеңіл мұнай бұрқағы атқылады. Кенорнын өндірісте қолдануды жүргізу міндетін 1964 жылы құрылған «Прорвамұнай» МГӨБ атқарды. Жаңа кәсіпшіліктің басшысы С. Нұржанов болды, ол өз ісінің асқан шебері, шығармашылық қасиетке толы адам. Қазақстанның мұнай өндіру кәсібінде автоматика мен телемеханика жетістіктеріне жету оның есімімен тығыз байланысты [33,164 б.]. 1966 жылы Прорва кен орнынан 382810 мұнай өндірілді. Прорва кен орнымен елді байланыстыру мақсатында 1963 жылы ұзындығы 61,644 км, диаметрі 300 мм Сарғамыс – Қаратон мұнай құбыры салынды, ол шикізатты Гурьев МӨЗ, тіпті Орскінің МӨЗ дейін тасымалдауға жол ашты [129, 33 п.]. Кейінірек, 1965 жылы бұл желіге Қаратон-Қосшағыл (ұзындығы 57,8 км) мұнай құбыры қосылды [130, 60 п.], ол Каспий-Орск магистралды мұнай құбырын кен орындармен байланыстырды. Дәл осы жылы Кеңқияқ кен орнын игеру мәселесі қолға алынды, ондағы байлық қоры 29 млн. тоннаны құрады. Енді Кеңқияқ – үлкен құрылыс алаңына айналды. Қазақстан КП Ақтөбе облыстық комитетінің бюросы Кеңқияқ мұнай байлығын игеру және ондағы құрылыс барысы туралы

мәселені қарады. Бюро Кеңқияқтағы құрылыс-монтаж жұмыстарының жеткілікті ұйымдастырылмай отырғандығын атап көрсетті [131, 3 б.].

Кеңқияқ мұнайлы кенорнының ауқымына байланысты 1966 жылы Шұбарқұдық кәсіпшілігінің базасы жанынан «Кеңқияқ» мұнай кәсіпшілігі басқармасы құрылды, құрамына үш кәсіпшілік: «Кеңқияқ», «Шұбарқұдық», «Жақсымай» қосылды. Кеңқияқ мұнай кәсіпшілігі басқармасы басшысы – И.Н. Качаров тағайындалды [132, 1 п.]. Аталған олқылықтар осы басқарма күші арқылы бірте-бірте реттелмек болды. Бір-бірінен алшақ орналасқандықтан (30-дан 150 шақырымға дейін) оларды «Ембімұнай» бірлестігі қарамағына берді. 1966 жылдың 19 желтоқсанында Кеңқияқ кенорнында №100 алғашқы скважина қолданылса, ал 1967 жылдың қаңтар айы қарсаңында №10 мен 105 скважинадан мұнайшылар тұңғыш рет 1100 тонна қара алтынды өндірді [132, 2 п.].

Қорға бай кен орындардың ашылуы Батыс Қазақстанды еліміздің негізгі мұнай өндіру орталығына айналдырды. Ендігі кезекте өндірілген көмірсутек шикізатын тасымалдау мәселесіне назар аудару болды.

Республикада құбырлық тасымал жүйесі Маңғыстау түбегінің кен орындарының игерілуіне байланысты, әсіресе 60-70 жылдары күшті қарқынмен дамыды. Мұнай өндірудің тез қарқынмен артуы мұнайды аралық мұнай құбырлары арқылы еліміздің мұнай өңдеу зауыттарына тасымалдау міндетін шешуді жүктеді.

Нәтижесінде, 1965 жылдың 16 маусымында Батыс Қазақстанның мұнайын тасымалдау үшін екі басқарма: Гурьев магистралды мұнайөнімі құбырлары басқармасы (Гурьев ММӨҚБ) мен Шевченко магистралды мұнайөнімі құбырлары басқармасы (Шевченко ММӨҚБ) дүниеге келді [133, 1-3 п.]. Кейін бұл басқарма Қазақ КСР Министрлер Кеңесінің №769 қаулысына сәйкес, 1965 жылдың 20-шы қарашасынан бастап «Қазақстанмұнай» біріккен кәсіпорнының құрамына енді [134, 179 п.].

Гурьев ММӨҚБ құрамына: диаметрі 12 мм, ұзындығы 726,193 км. болатын «Каспий-Орск» магистралды мұнай құбыры; түрлі диаметрлі, жалпы ұзындығы 680,590 км-ден асып жығылатын құрылыстары аяқталғалы жатқан мұнай құбырлары жүйесі; Гурьев, Сағыз, Комсомол, Қосшағыл кәсіпшіліктерінде орналасқан айдау стансалары; ұзындығы 684,638 км. «Гурьев-Қосшағыл-Қаратон-Сарықамыс-Мұнайлы» су құбыры қарады.

Гурьев ММӨҚБ-ның міндеті Ембі мұнайын Гурьев, Орскі және Ярославтың МӨЗ-на жеткізумен тікелей айналысты, тасылған мұнай көлемі 1968 жылы 1583,2 мың тоннаға жетті [86, 12 п.].

60-шы жылдары басқарманы шикізатпен қамтамасыз ететін мұнайгазөндіру басқармалары қатарына (МГӨБ) «Ембімұнай», «Доссормұнай», «Мақатмұнай», «Құлсарымұнай» трестері енді.

Гурьевтік ММӨҚБ негізгі міндеттеріне труба құбыр желісін қайта қалпына келтіру жатқызылды, себебі басқарма құрамындағы мұнай құбырларының басым бөлігі сонау 30-40 жылдары салынған, оған қоса Каспий маңы ойпатының тұзды топырақтарының үстіне салынғандықтан коррозияға ұшырап, металдарының қолданыс аясы нашарлап үнемі жөндеуді талап етті. Гурьев мұнай құбырлары басқармасы директорының орынбасары Д.А. Черняев мұнай

айдау станцияларында зерттеу жұмыстарын жүргізгендігі жөніндегі мәліметтер келтірді. Яғни басқарманың құрамындағы станцияларға тоқталып өтсек, олар алдымен екі бағытқа бағытталған:

1) Солтүстікке бағытталған «Каспий-Орск» мұнай құбырындағы негізгі станциялар Гурьев, Қосшағыл, Ескенеде және аралық қыздыру станциялар – Мақаттағы №2, 211 км тұсындағы №3 (уақытша), 290 км-гі №4, 485 км-гі №6 және Орск қаласындағы қабылдау-өткізудің бақылау пункті.

2) Оңтүстікке (Ракушалық) бағытталған кішігірім мұнай құбырлары, айдау станциялар Доссор, Мақат, Байшонас және Ракушада орналасты, жалпы созылымы 130 шақырым. Әр станциялардың ауқымды әрі ауыр жұмысы бар. №3 станция Гурьев облысы (қазіргі Атырау облысы), Мақат ауданында; №4 станция Ақтөбе облысы, Табын ауданы (қазіргі Байғанин ауданы); №6 станция Ақтөбе облысы, Темір ауданында орналасқан. Аталған станциялар елді-мекендерден алшақ ашық далада болды, сол себепті де жұмысшылар мен тұрғын-үй мәселесінің жағдайы өз деңгейінде болмады. Жыл мезгілінде болатын ауа-райының қолайсыздығы бекеттер арасындағы көлік қатынасы мен байланысты мүлде тоқтатып тастайтын. Черняев осындай айғақтар келтіре отырып, магистралды мұнай және шағын құбырлардағы станциялардың механикалық қондырғыларына – күрделі немесе орташа жөндеу жұмыстарын жүргізу уақыт күттірмейтін мәселе екендігін үнемі көтеріп отырды [135, 8 п.].

Шевченко ММӨҚБ-на: ұзындығы 141 км, диаметрі 529x7 мм болатын алты қыздыру пункті бар «Өзен-Жетібай-Шевченко» мұнай құбыры (1966 ж. қыркүйегінде қолданысқа берілді); «Өзен МАС (№1 алаң) - Бас МАС»; 6 артезиандық скважиналы «Сауысқан» САС; «Шевченко-Өзен-Сауысқан» телефон желісі және т.б. нысандар қарады.

1960-шы жылдары өндіру көлемі артқанымен, мұнай кәсіпшілігіне құйылатын қаржы мөлшері мардымсыз болды. Мұнай өндірумен етене жүретін жинау нысандары, мұнай өндеуге қажетті жабдықтардың да құрылысы өте баяу жүрді. Мысалға, «Мангышлакнефтегазстрой» тресті 1966 ж. өндіруге қажетті 6 топтық қондырғының құрылысын аяқтап үлгермеді, ол тек 1967 ж. соңында ғана қолданысқа берілді. Сол себепті, Өзен кен орны скважиналарындағы бұрғылау жұмыстарының қайта жүруі қолданыстағы скважиналарда қосарлана жүргізілуінде, әрине ол скважиналардың толыққанды жұмыс жасауына кедергі келтірді және мұнай мен газдың қорларын есептегенде қателіктерге жол берді. Және де, сапалы мұнайдың көп мөлшері жинау, сақтау мен айдау пунктерінде ысырап болып жатты. Тасымалдау кезіндегі мұнай шығыны 1966 ж. 8397,0 тонна, апаттық кезеңдегі ысырап 194 мың тоннаға дейін жетіп жығылды. Осыны негізге ала отырып, басқарма нәтижесінде келешекте шығынды азайту мақсатында сан-қилы мәселелер талқыланды.

Сонымен қатар, Маңғыстаудың мұнайын одақтың солтүстік қалаларына темір жол мен теңіз жолы арқылы жөнелткенімен, бұл мәселе сол кезде түбегейлі шешілген жоқ. Тасымалдағы селкеуліктің салдарынан Өзен, Жетібайларда ондаған ұңғы тоқтап тұрды. Оның үстіне өнімді сақтайтын цистерналар да жетіспеді.

1966 жылы ұжым алдына қойылған ең маңызды мәселе, өнеркәсіпке аса қажетті «Өзен-Жетібай-Шевченко» құбырын іске қосып, оны қолданысқа тапсыру. Аталған құбырдың тұсау кесері алдында үлкен тексерістерден өткізіліп, сыналды. Барлық бөлімшелерінің жұмысқа сай болуы жетік бақыланды. Құбырдың жалпы сызба-жобасы құрылды, оның нұсқасын «Южгипротрубопровод» институты әзірлеп, жұртшылыққа көрсетті. Сонымен қатар, қажетті жұмысшы-мамандар жаңа техникалық құрал-жабдықтарды меңгеру мақсатында бірнеше рет арнайы бағдарланған іс-тәжірибеден өтіп, білімдерін толықтыруға мүмкіншіліктер жасалды.

«Өзен-Жетібай-Шевченко» мұнай құбырының жолы Үстірттің жоғарғы және орта коррозиялық топырақ қабатын кесіп, тас төселген автомобиль жолымен шектесіп жатты. Құбырдың 139 шақырымы су ағатын каналды, шойын жолды, автомагистральды да басып жатты. Ал өткелдері жобаға сәйкестендірілген және қанағаттанарлық жағдайға сай деп есептелінді.

Құбыр бойында кешенді бақылау-зерттеу мен бөлімшелер аралығындағы қыздыру пештерінің жұмыстары 1966 жылдың наурыз-сәуір айларында аяқталды. Осыған сәйкес, мұнай құбырының №3 алаңынан басталып, барлық бөлімшелерге -45° - 50° температурамен ыстық су бойлай ағылды. Мұнай арнасын түгелімен қыздыруға 45000 м³ су қажет болды.

Құбыр бойындағы негізгі мұнай айдау станцияларының қызметтері:

1. «Өзен» МАС, қыздыру пункті 22 км. тұсында, орталығы Жаңа Өзен қаласында. «Өзен» МГӨБ мұнай қабылдап, «Шевченко» МАС арқылы өнімді Шевченко қаласына жеткізілініп теңіз үстімен тасымалданылады;

2. «Жетібай» МАС, қыздыру пункті 45, 68, 91 км. тұсында, орталығы Жетібай поселкесінде. «Жетібай» МГӨБ мұнайды қабылдайды және оны магистральды мұнай құбырларынан Шевченко МАС жеткізіп, Шевченко қаласынан теңіз көлігімен жөнелтеді;

3. «Шевченко» МАС, қыздыру пункті 112 км. тұсында, орталығы Шевченко қаласы. «Өзен-Жетібай-Шевченко» мұнай құбырынан өнімді қабылдап, кейін оларды танкерлерге құйып теңізбен Волгоградтың, Саратовтың және Кременчугтің мұнай өңдеу зауыттарына жеткізеді.

«Өзен-Жетібай-Шевченко» магистральды мұнай құбыры қолданысқа 1966 жылы берілді, ұзындығы 141,6 км. болатын құбырдың жобасын «Южгипротрубопровод» институты жасады. Бірақ алғашында құбыр Өзен мен Жетібай кен орындарынан газ тасымалдауға арналған [136, 1-2 п.].

Мұнай құбырларымен бірге салынатын Ақтау (Гурьев-20) - Ераливо-Жетібай-Өзен темір жол желісі Жетібай мен Өзен кен орындарынан мол өнім алуға және өнімді уақытылы игеруге мүмкіншілік жасайды. Темір жол желісі құрылысының жобасын әзірлеу «Гипростокнефть» институтына жүктелді [81, 244 п.].

Уақытылы мұнай кәсіпшілігі басқамаларынан мұнайды қабылдау, бақылау және оны магистралды мұнай құбырлары арқылы тасымалдау, теңіз жолдарымен өнімді танкерлерге құйып МӨЗ-на жеткізу, мұнай өнеркәсібі дамыған аймақтарды ауыз су қажеттілігімен қамтамасыз ету Өзен-Жетібай-

Шевченко мұнай құбыры салынғаннан кейін, Шевченко ММӨҚБ-ның негізгі міндетіне айналды.

Мұнай құбыры бойындағы резервуарлы парктер төмендегі ретте бөлінді: Өзен мен Жетібайда – 6 дана; Шевченкодa – 16 дана.

1966 жылдың 28-сәуірінде сызба-жоспарға сәйкес, №1 алаңнан мұнай құбырына мұнай айдалды. Мұнайды жеткізу кезінде бірнеше ақаулар мен кедергілер орын алды, сол себепті аталған олқылықтарды жөндеу үшін құбыр арқылы жөнелту жұмысы уақытша тоқтатылды [137, 9-10 п.]. Шевченко ММӨҚБ басшылығы Маңғышлақ мұнайын пайдалану кезінде де бірнеше қиыншылықтарға тап болды, себебі 1966 ж. мұнайды негізгі тұтынушы Гурьев МӨЗ болды. Бірақ та, зауыттың толық қуатында жұмыс істемегендігінен Өзен мен Жетібай кәсіпшілігінің мол өнімі өз кезегін күтуге мәжбүр болды.

1966 жылдың қыркүйегінде маңғышлақ мұнай өнімі Өзен-Жетібай-Шевченко мұнай құбырымен (ұзындығы 141 км, диаметрі 529 мм.) «ысытып» айдау әдісі арқылы Шевченко қаласына дейін, одан әрі теңізбен Волгоградтың МӨЗ-на тасымалдана бастады [138, 100 п.]. Сонымен қатар, Ақтау қаласында мұнай қабылдайтын айлақты салу да қатар жүрді, Ақтау, Астрахань, Махачкала, Баку, Волгоград қалалары аралығында теңіздік коммуникацияның қалыптасуы Маңғышлақ мұнайын тасымалдауға жағдай жасады. 1966 ж. 10 қазанында Каспийлік «Джебраил» атты алғаш танкерге мұнай құйылып, Волгоградтың МӨЗ жөнелтілді. 1966 жылдың өзінде Волгоградтың МӨЗ – 211883 тонна, ал Гурьев МӨЗ - 1077014,182 тонна мұнай жетіп үлгерді [139, 12 п.].

1965-1967 жж. «Қазақстанмұнай» бірлестігінің есептеріне сараптама жасай отырып, МӨБ-на негізгі техникалық тапсырмаларды шешуді атап көрсетті:

Қойылған міндеттердің орындалуына сай 1967 жылы мұнайды өндіру едәуір өсіп, 64995 тоннаға жетті, демек, өндірілген шикізатты кәсіпке жаратуда еліміздің МӨЗ-на бағытталған мұнай ағымы күрт жақсарды.

1966-1967 жж. мұнайды жеткізу мен қабылдау жоспарын бекітуде Министрліктер, Маңғышлақ ММҚБ, МӨЗ және темір жол бөлімшелері арасындағы өзара келіспеушіліктер, маңғышлақ мұнайын тасымалдауға арналған жоспарлардың орындалуында қайшылықтар туғызды. Әсіресе, айлық және тоқсандық тапсырыстарда мұнайды жөнелту мен қабылдауда Каспий пароходы мен Волгоград мұнай зауытының жоспары межеден асып түсті. Нәтижесінде, жоспарда шығарылатын өнім мөлшері 2260 мың тонна делінсе, тек 2144 мың тонна ғана өз иесіне жеткен. Дәл осындай көрініс Орскінің МӨЗ жеткізілінетін мұнай санында да орын алды, 400 мың тонна маңғышлақ мұнайы зауыт тұтынушыларына жөнелтілмек болып келісілінеді. Бірақ зауыттың кейбір нысандарының өнімді қабылдау мен өңдеуге әзір болмауынан зауыт тек 358 мың тонна мұнай қабылдай алды. Жоспардың орындалмауы жыл бойы мұнай кәсіпшіліктеріне орасан кедергі жасап, жалпы 208 мың тонна мұнай ысырап болды. Судың да тапшылығы анық байқалды соны ретке келтіру үшін 1966 ж Жаңа Өзен мұнайшыларын кәсіптік және ауыз сумен қамтамасыз етуге негізделген «Сауысқан-Өзен-Шевченко» су құбыры іске қосылды. 1967 ж. «Сауысқан» САС жаңадан іске қосылған 12 артезиандық скважиналар

арқасында өзінің өткізу қуаттылығын арттырды. Ал Жетібай мен Өзен поселкелерін үздіксіз сумен қамтамасыз ету мақсатында 1968 жылы Қаратау-Өзен-Жетібай су құбыры салынды.

Маңғышлақ мұнайының Волга аймағымен экономикалық байланыста және мұнай құбырын салуда екі жақтың басшыларының ортақ қарым-қатынаста болуы КСРО Министрлер Кеңесінің 1969 жылдың 21 мамырындағы №359 қаулысы мен Мұнайөндіру өнеркәсібі Министрлігінің 1969 жылдың 30 мамырындағы №248 шешімімен Гурьев қаласында Оңтүстік магистралды мұнайөнімі құбырлары басқармасы (Оңт. ММӨҚБ) құрылды [140, 1 п.]. Оңтүстік басқарманың негізгі міндеті – мұнайды қабылдау, тасымалдау және өнімді халық шаруашылығы мен экспортқа шығаруды қамтамасыз ету.

Басқарма құрамына: Гурьев ММӨҚБ, Маңғышлақ ММӨҚБ, Орал аудандық МҚБ, «Арнайықұрылысжөндеу» басқармасы, Автокөлік кеңсесі, «Өзен-Гурьев-Куйбышев» мұнай құбыры құрылысына жауапты Ұжым енді. Оңт.ММӨҚБ қарамағында жалпы ұзындығы 2914 км болатын қолданыстағы магистралды және құрылысы аяқталғалы жатқан мұнай құбырлары болды [86, 2 п.].

Жаңа кен орындарды кәсіпке жаратудың өріс алуы Гурьевтік ММӨҚБ мұнай құбырларының жаңа желілерінің құрылысын салуды алға мақсат етті. Прорва мен Кеңқияқ кен орындарынан бастау алатын жаңа мұнай құбырлары құрылысының ерекшеліктері - жеке бөлікті мұнай құбырларын салу мүмкіндігінің болғандығында.

1965-1967 жж. «Кеңқияқ-№6 МАС» магистралды мұнай құбырын салу жоспарланды. Құбырдың ұзындығы 122 км, диаметрі 350 мм, бір аралық қыздыру стансасы және қор қоймалылығы 12 мың м³ болатын 6 резервуар салынады деп жобаланылады. 1965 жылдан бастап құрылыс-монтаж жұмыстары басталды [141, 79 п.]. Құбыр Кеңқияқ қара алтынының мол қоймасын тасымалдауға арналды, кейінірек Кеңқияқ маңынан жаңадан барланып жатқан мұнай көздерінен алынатын өнім де қосылуы тиіс болды. №6 станса Гурьев-Орск мұнай құбыры бойында орналасты. №6 стансадан Орскіге дейін мұнай тасымалдау үшін Украиналық «гипротрубопровод» институтының күшімен Гурьев-Орск құбыры қайта жабдықталды. Кеңқияқ мұнайының қаншалықты бағалы байлық екенін мына деректерден көруге болады. Тауарлы мұнай өткізудің орташа жылдық көлемін ақшаға шаққанда бүкіл аудан совхоздары тапсыратын барлық ауыл шаруашылығы өнімдеріне тең екен. 1976 ж. басқарма бойынша 54 скважина игерілді, жаңашылдардың 23 ұсынысы енгізіліп, одан 623 мың сомның экономикалық тиімділігі жасалды [142, 4 б.]. Кеңқияқ-№6 станса құбырын сыннан өткізуді 1967 ж. магистралды мұнайөнімі құбырлары басқармасының (ММӨҚБ) бас инженері Н.Шманов жүргізді [143, 85 п.]. Нұрибек Набиұлы Шманов 1952 жылы академик И.М. Губкин атындағы Мәскеудің мұнай институтын тәмамдаған алғашқы қазақтардың бірі. Еңбек жолы барысында Каспий-Орск мұнай құбырының №4 мұнай айдау станциясының жоғарғы механик қызметі ретінде бастайды, кейін осы станцияның бастығы, ал 1965 жылдан бастап Гурьев ММҚБ бас инженері қызметтерін атқарды.

Ол 1976 жылы «Исследования и разработка методов рациональной эксплуатации системы нефтепроводов Каспий-Орск» деген тақырыпта кандидаттық диссертация қорғайды. Н.Н. Шманов алғашқылардың бірі болып рационалды технологияны пайдалану арқылы жоғарғы және төменгі қысымдағы жабысқақ мұнайды құбырларда күрделі жүйеде оңай айдау тәсілінің жобасын ұсынды. Екіншіден, Н.Н. Шманов трубақұбыр трассасының боранның ызғарлы желінің әсерінен тозуынан және апаттардың алдын-алу үшін арнайы «Спрут-8» атты химиялық препарат ойлап тапты, ол әлемнің бірнеше елінде АҚШ, Германия, Ұлыбритания, Жапония, Франция секілді алпауыт мемлекеттерде тәжірибеден өтті. Сонымен қатар, Нұрибек Нәбиұлы бірнеше маңызды ұсыныстардың авторы, Гурьев облысының халық шаруашылығы саласына да өз үлесін қосқан. Гамбургте өткен (1967 ж.) X- бүкіләлемдік газ мәселесіне арналған конгреске қатысқан, өзі қызметте жүргенде 1967 жылы құрылысы аяқталған Кеңқияқ-№6 МАС мен Өзен-Гурьев-Куйбышев мұнай арнасының алғашқы қазығын қағу мен іске қосу жұмыстарына да белсене қатысады. Н.Н. Шманов 1972 жылы Оңтүстік ММӨҚБ бастығы болып тағайындалады. 1978 жылдың мамыр айынан бастап Н. Шманов «Ембімұнай» өндірістік бірлестігінің бас инженері қызметіне тағайындалып, ұзақ жылдар бойы еңбек етеді. Қазіргі таңда Ақтөбе облысында Н.Шманов атындағы мұнай айдау стансасы бар (Алға ауданы) [144, 25 б.].

Кеңқияқ өңірінің терең қабаттарындағы мұнай қоры облысты түгел алғандағыдан да ондаған есе асып түседі. Бұл кен байлықтары бүгінде жұмыс істеп тұрған мұнай-газ құбырына жақын орналасқан. Сондықтан да өндірістік негізде игеруді тездетте түсуді талап етеді.

Жаңадан іске қосылып, өндірістік мұнай бере бастаған кәсіпшіліктерге ондаған мың сом экономикалық залал келтіретін осы іркіліктен құтылудың жалғыз ғана жолы бар болатын. Ол «Өзен-Гурьев-Куйбышев» мұнай құбырын тез арада салып бітіріп, қара дарияны тоқтаусыз ағызу. Сондықтан да, жаңа Өзен-Гурьев-Куйбышев мұнай құбырының жобасы әзірлене бастады, ол Маңғыстау мен Гурьев облыстарының мұнайөндіру аудандарын кесіп өтіп, Волга аймағының магистралды мұнай құбырлары желісіне қосылып, одан әрі трансконтинентальдық «Дружба» мұнай құбыры арқылы Шығыс Еуропа рыногына қазақтың қара алтынын шығару ойластырылды.

Құрылыс алаңдарын жоспарлау мен қолданысқа беру міндеттерін «Южгипротрубопровод» институты қолға алады, бірақ олар кейбір құжаттарда (атап айтсақ, жұмыс сызбалары мен жоспарлау жұмыстарының материалдарын) уақытылы тапсырмады, Сай-Өтес пен Құлсары алаңдарындағы мұнай қыздыру пунктерінде кейбір олқылықтар орын алды. Айдау станциясы мен қыздыру пунктердегі алаңдарда тиісті жұмыстар атқарылмаған, бұл дегеніміз қажетті нысандардың дер кезінде жүзеге асырылып, аяқталуына едәуір тежеу жасады [145, 15 п.].

Дейтұрғанымен, «Южгипротрубопровод» институты – негізгі жоспарлау ұжым ретінде Газ өнеркәсібі Министрлігі мен КСРО Министрлер Кеңесінің 1967 жылғы 18 тамыздағы № 1995 - р бұйрығына сәйкес, 1967 жылдың желтоқсан айының соңында «Өзен-Құлсары-Куйбышев» магистралды

мұнайарнасының жоспарлау сызбасын аяқтады [146, 18 п.]. Жоспарды атқару тапсырмасы 1968 жылдың 12 қаңтарында алынды. Кейін осы жоба «Қазақстанмұнай» бірлестігінің қарауында болып, сараптама жасалынады.

КСРО Министрлер Кеңесі 1967 жылдың 18 тамыздағы №1995 – р бұйрығына орай, Маңғышлақ түбегінің қара дариясын мұнай зауыттарына жөнелту бағыттарын тиімді жолға қою үшін тапсырма берді:

1. Мұнай өнеркәсібі, Мұнайхимия өнеркәсібі, Газ өнеркәсібі Министрліктерінің шешімдеріне, КСРО-ның Мемлекеттік жоспарлау басқармасы 1967-1970 жылдары құрылысы жүретін «Өзен-Құлсары-Куйбышев» магистралды құбырының құрылысын жүргізуді мақұлдай келе, 1966 жылдың 2 қазанындағы Маңғышлақ-Гурьев-Волгоград мұнай арнасын салу жөніндегі №814 қаулысына түзетулер енгізіп, шешімді өзгертті.

Аталған өзгертулерге орай, Маңғышлақ мұнайын тасымалдаудағы магистралдық желілердің бағыттары қайта қаралатын болып белгіленді;

2. КСРО Мұнай өнеркәсібі мен Газ Өнеркәсібі Министрлігіне – «Өзен-Құлсары-Куйбышев» магистралды мұнай құбырының құрылысына қажетті жағдайды жасау, Өзен-Құлсары-Гурьев бөлігі мен Гурьев қаласында мұнай құятын пункт құрылысын 1968 жылы, Құлсары-Куйбышев аралығын 1970 жылдың 1-ші тоқсанында аяқтап, қолданысқа беруді тапсырды.

Өзен-Құлсары-Куйбышев құбыры құрылысында тұрақты түрде еңбек еткісі келетін жұмысшыларға Компартия мен КСРО Министрлер Кеңесінің 1956 жылдың 17 мамырдағы №648 қаулысына сәйкес, КСРО Министрлер Кеңесінің 1967 жылдың 18 тамыздағы №1995 - р бұйрығын орындауда, КСРО Мұнайөнеркәсібі Министрі 1967 жылдың 2 қыркүйегіндегі №433 бұйрығы негізінде:

I. «Қазақстанмұнай» бірлестігіне (С. Өтебаев жолдасқа):

а) 1967 жылдың қыркүйегінде құрылысы басталған Өзен-Құлсары-Куйбышев құбырының жұмысын Шевченко қаласында ұйымдастыру;

ә) 1967 жылдың 1-ші желтоқсанына дейін құрылысқа қажетті инженер-техникалық мамандармен қамтамасыз етіп, шақырылған жұмысшы-кадрларды Шевченко қаласында орналастырып, жағдайын жасау;

б) 1967 жылдың 10 қыркүйегіне дейін «Южгипротрубопровод» институтына Өзен-Құлсары-Куйбышев мұнай құбырының жоспарын аяқтау, Гурьев қаласында жылына 6 млн.тонна мұнай құятын эстакаданы салудағы іс-шараларды реттеу;

II. Күрделі құрылыстың негізгі басқармасы (Соколов жолдасқа):

а) «Қазақстанмұнай» бірлестігіне құрылысы қайта жаңғырған мұнай желісіне қажетті қаржыны уақытында бөлу;

ә) 1968 жылдың жоспарына Өзен-Құлсары-Гурьев құбырының іске қосылуына қаражат бөліп, 1968 жылы Гурьевте мұнай құю пунктін аяқтауға күш салу;

б) 1968 жылдың 1 қаңтарына дейін құбыр жолының барлық нысандарының техникалық құжаттарын әзірлеу.

III. Өзен-Құлсары-Куйбышев мұнай құбыры құрылысының ұжымына (С.Ю. Юдилевич жолдасқа):

Өзен-Гурьев бөлімі мен Гурьев қаласында мұнай қабылдау бөлімшесінің жобасын 1968 жылы, Құлсары-Куйбышев аралығын 1970 жылдың I тоқсанында тапсыруға барлық жағдайды жасауға бұйырды.

1968 жылды Өзен-Гурьев мұнай құбырының бірінші кезегіне 71,405 мың рубль қаржы бөлініп, құрылыс басталады. Мұнай құбырының Өзен-Гурьев бөлігінде уақытша байланыс торабын ұйымдастыру КСРО мұнай өндіру кәсібі Министрінің орынбасары Р.Ш. Мингарееваның келісімімен «Қазақстанмұнай» бірлестігінің кеңсесінде радиобайланыс цехы құрылады [147, 146-147 п.].

КСРО Мұнай Өнеркәсібі Министрлігі мұнай құбырының құрылысына тапсырыс беруімен қатар, құрылыстың уақытылы аяқталуына да тікелей бақылау жасады. Мұнай құбырын салу мен трубаларды төсеу жұмыстарын Газ Өнеркәсібі Министрлігіне қарасты арнайыланған құрылыс және монтаждау ұйымдары жүргізді.

Диаметрі 1020 мм-ге есептелінген мұнай құбыры жоғары парафинді мұнайды қыздыру тәсілі арқылы 1400 шақырымды бойлай өтіп салу көзделді. Отандық және шетелдік тәжірибеде бұрын соңды бұндай ірі құрылыстың жобасы болған емес, әлемде ешбір теңдесі жоқ құрылыс кешені сөзсіз негізгі орталыққа айналды.

Мұнай құбыры жылына 31 млн. тонна маңғышлақ мұнайын Гурьевтің, Куйбышевтің, Орскінің және Волгоградтың мұнай өңдеу зауыттарына (МӨЗ), «Дружба» мұнай құбыры мен Қара теңіздің порттарына жеткізуге мүмкіндік берді. Волгоград, Орскі МӨЗ мен Қара теңіз порттарына Гурьев арқылы темір жолмен тасымалданды және ол да мұнай құбыры кешенінің жобасы құрамына енгізілген. Демек, қазыналы маңғыстау түбегінің қара алтыны әлемдік саудаға шығуға мүмкіндік алды.

Маңғышлақ түбегіндегі Өзен кәсіпшілігінен бастау алатын мұнай арнасының соңғы қабылдау пункті Куйбышев қаласы маңындағы мұнай айыру базасы, сол жерден «Дружба» мұнай құбырына және Куйбышев МӨЗ жіберілді.

Өзен-Құлсары-Куйбышев мұнай құбырының құрамына:

1. 1467 км-ге созылатын магистралды трубақұбыр құрылысының Дирекциясы;

2. Өзендегі бас құрылыс;

3. Гурьев ауданындағы мұнай құйылатын пункт, айдау стансасы мен қыздыру пункті біріктірілген;

4. Сай-Өтес, Бейнеу, Индербор және Үлкен Шағандағы аралық насостыайдау стансалары;

5. Сахарный, Үлкен Черниговка және мұнай құбырының 663 км тұсындағы үздіксіз қыздыру пункті;

6. 66, 228, 419, 601 км тұсындағы және Кармановтағы уақытша қыздыру пунктері қарады [146, 19-20 п.].

Трасса Маңғыстау түбегін, Үстіртті, Каспий маңы ойпатын, Гурьев (Атырау), Орал (Батыс Қазақстан), Орынбор және Куйбышев облыстарының территориясын кесіп өтіп, солтүстікке еліміздің мол байлығын тасымалдауға арналды. Құбыр жолы 133 табиғи және жасанды өткелдерден өтеді, соның

ішінде: 39 өзен, 6 шойын, 14 автомобиль жолдары, 23 сор бар. Құбыр жолындағы ең ірі өзен - Орал.

Мұнай арнасының жолында бір-бірінен 20-30 км аралықта электржелілерінің тоғысатын нүктелері орналасты. Магистралды мұнай құбырының диаметрі 1020 мм, трубаларды электрдәнекерлеу арқылы төсеу есептелінген. Трубақұбырдың жұмыс жасау қысымы 55 атмосфера. Мұнай «насостан насосқа» айдау схемасы негізінде жүргізіледі. Бай қазынаны мол көлемде өндіру диаметрі 1020-1220 мм болатын мұнай құбырларын салудың маңыздылығын арттыра түсті [148, 52 б.].

Өткен ғасырдың 60-шы жылдарының соңындағы алып кешеннің бөліктерінде 300 метр қашықтық сайын өртке қарсы қажетті қондырғылар салынған. Осыншама аралыққа созылатын трасса 0,8 метр тереңдікті бойлай толығымен жер астына төселінеді.

Трубақұбырларды топырақ коррозияларынан қорғау шаралары кешенді жүргізілді, электрлік қорғаныс пен протекторлар қондырылды. Трасса жолын әсіресе, Өзен-Гурьев, Гурьев-Куйбышев аралықтарын авиацияның (вертолет) көмегімен бақылап отырылады.

Қара алтынның қорына бай еліміздің Маңғышлақ түбегінің мұнайында парафиннің көлемі жоғары (20-25 %) сол себепті де +30° температурада мұнай тұнып қалады.

Жоғары тұнбалы парафинді мұнайды трубақұбыр арқылы тасымалдау бірнеше қиыншылықтар тудырады. Осы мәселені оңтайлы шешудің екі жолы бар:

1. Бүкіл трубақұбыр жолында мұнайды қыздырудың үнемі жоғары температурасын сақтау.

2. Мұнайдың реологиялық өзгешелігін жақсартуда механикалық немесе химиялық жолдарды пайдалану.

Сондықтан да, тұнбалы мұнайды трубақұбырда еш қиындықсыз тасымалдаудың амалдары ойластырылды:

- Қыздыру (ысытып айдау);
- Суды пайдалану (гидротранспорт);
- Газбен және т.б.

Жүргізілген сараптаулар, тасымалдаудың қолайлы және экономикалық тиімділігін ескеріп, пешпен қыздыру тәсілін қолдануды құптады. Мұнайды арнайы көлденең-факельді пештерде қыздырады. Пештердің құрылымын «Южгипротрубопровод» институтының техникалық шарттарының негізінде Гипронефтемаш ұжымы әзірледі.

Гидравликалық жылыту мен техникалық-экономикалық есептеулер негізінде:

- мұнайдың бастапқы қыздыру температурасы +65°,
- ақырғы қыздыру температурасы +30°,
- айдау стансалары мен қыздыру пунктерін орналастыру.

Барлық қыздыру пунктері екі кезекті 8 пештен құралады: алдымен 3 пеш орнатылады, кейін қалған 5 пеш салынады. Салынған қыздыру пештерін

отынмен Орта Азия – Орталық газ құбырының табиғи көгілдір газы мен айдалынатын мұнай қамтамасыз етеді.

Өзен алаңынан өнімді қабылдап, темір жолмен тасымалдау үшін Гурьевте мұнай құятын сыйымдылығы 300 және 180 мың м³ резервуарлы ыдыстарды орналастыру маңызды қадамдардың бірі болды.

Климаттық жағдайлар ескеріліп, су тапшылығының құрылыс барысына кедергі келтірмеуіне алдын-ала жағдай жасалынды және құрылыс басшылары жергілікті материалдарды көбірек қолданды.

Котелдер мен пештердің жұмыс жасауы толығымен автоматтандырылған. Өзендегі насосы айдау стансасы (НАС) қолданыстағы суқұбырының, Құлсары НАС Гурьев-Құлсары суқұбырының, Гурьев НАС Гурьев-Мартыши суқұбырының, ал Индербор НАС – Орал өзенінің суын кәсіпшілікке пайдаланады [146, 21-25 п.].

Құрылыс алаңындағы және стансалардағы жұмысшылар мен қызметкерлерге арнап жаңадан тұрғын-үй, қоғамдық-мәдени орталықтар және көптеген басқа да нысандар салына бастады.

Соңғы жылдардағы Кеңес Одағы мен шетелдердегі басқа мұнай құбырларына қарағанда «ыстық» Өзен-Құлсары-Куйбышев мұнай құбыры техникалық-экономикалық жағынан олардан әлдеқайда жақсы болды /3; 4 кесте.

Мұнай құбырында автоматика мен телемеханиканы қолдану әсерінен қызмет көрсетуші 64 адамның жұмысы жеңілденді, құбырдың өнімділігі 4 %, энергия қуатын пайдалану 5 % қысқарды, нәтижесінде 264 мың рубль қаржы үнемделді. Темір жол көлігіне қарағанда мұнай құбырымен тасымалдаудың әлдеқайда тиімділігі тағы бір дәлелденді.

Институт Одақ көлемінде салынған жоғарытұнбалы мұнай тасымалына арналған барлық магистралды мұнай құбырлары жобасының авторы екендігін айта кеткен жөн. Сондықтан да Өзен-Құлсары-Куйбышев мұнай құбыры құрылысына бұған дейін одақ аумағында салынған құбырлардан жиналған мол тәжірибе көп көмегін тигізді.

Мұнай құбыры құрылысына жауапты ұйым – КСРО Газ Өнеркәсібі Министрлігі, мұнай құбырының құрылысына ат салысатын ұйымдар қатарына:

а) «Маңғышлакнефтегазстрой» тресті – Өзен алаңы;

ә) «Союзгазпромстрой» басқармасы – Бейнеу, Құлсары, Индербор алаңдары;

б) «Омскнефтепроводстрой» тресті – Өзен-Гурьев бөлігі 1 км – 134 км, 155 км – 300 км, 883 км – 961 км және Сай-Өтес алаңы;

в) «Уралнефтегазстрой» тресті 300 км – 884 км, Гурьев пен Карманово алаңдары;

г) «Татнефтепроводстрой» тресті – Гурьев-Куйбышев бөлігі 961 км – 1171 км және Сахарный мен Үлкен Шаған алаңдары;

е) «Востокнефтепроводстрой» тресті – 1171 км – 1467 км бөлігі және Үлкен Черниговка алаңы мен 1380 км тұсындағы қыздыру пункті қарады.

Кесте 3 - Құбырлардың негізгі техникалық-экономикалық көрсеткіштері

Көрсеткіштер	Өзен-Құлсары-Куйбышев мұнай құбыры	Өзен-Құлсары-Куйбышев мұнай құбыры, қыздыру пунктерінсіз	Усть-Балык-Омск мұнай құбыры	«Дружба» мұнай құбыры
Ұзындығы, км	1467	1467	1006	1290
Диаметрі, мм	1020	1020	1020	1020
Жылдық өнімділігі, млн.тонна	31-25	31-25	44	47,5
Металл шығыны, мың тонна	408,7	408,7	300,9	366,5
Айдау стансалары	7	7	14	16
Айдау құны, млн. рубль	25,4	18,7	27,9	37,2
Жұмысшылар саны	875	767	1647	1120
Жұмысшының жылдық еңбек өнімділігі, млн.тонна.	46,8	53	26,9	54
Ескерту - РМЭМ, 70-қ., 1-т., 2959 -іс, 31 п				

Келтірілген 3-кестеде КСРО территориясындағы ірі мұнай құбырларының техникалық-экономикалық жағдайына салыстырмалы түрде талдау жасадық. Шынымен де Өзен-Құлсары-Куйбышев мұнай құбырының кейбір көрсеткіштері тұрғысынан алғанда басқа алып құбырлардан артықшылығы көрінеді.

Кесте 4 - Құбырлардың техникалық-экономикалық көрсеткіштері (шетелдік мұнай құбырларымен бірге)

Көрсеткіштер	Өзен-Куйбышев мұнай құбыры	Оңтүстік-Еуропалық мұнай құбыры	Транс-Альпілік мұнай құбыры
Ұзындығы, км.	1467	760	460
Диаметрі, мм.	1020	860	1016
Жылдық өнімділігі, млн.тонна.	31-25	25-35	25-50
Стансалар арасындағы орта қашықтық, км.	200	115-81	92-42
1 км мұнай құбырының құны, мың рубль.	139,5	-	400
Ескерту - РМЭМ, 70-қ., 1-т., 2959-іс, 32 п			

4-кестеде Кеңес Одағындағы тұңғыш «ыссы» Өзен-Куйбышев мұнай арнасын шетелдік мұнай құбырларының техникалық-экономикалық көрсеткіштерін келтіре отырып салыстырдық. Нәтижесінде көріп отырғанымыздай, алып магистралдар арасында Маңғышлақ түбегінен бастау алатын құбыр жолының көрсеткіші биік [146, 30-34 п.].

Өзен-Құлсары-Гурьев-Куйбышев мұнай құбырының Өзеннен Гурьевке дейінгі бірінші кезегін құрылысшылар шөлейтті Маңғыстау түбегінің ауыр жағдайында он төрт айда төсеген болатын, бұл нормативке көзделген мерзімінен екі есе дерлік тез жетті. Шөлейтті, сусыз ең далада жұмыс жасаудың қиыншылығын ескере отырып, Мұнай өнеркәсібі Министрі В.Д. Шашин Гурьев пен Орал облысының территориясында еңбек етушілердің жалақыларын бірнеше есе өсіру туралы шешім қабылданған [149, 70 п.].

1969 жылы аталған мұнай арнасының Өзен-Гурьев бөлігі (ұзындығы 684 км, диаметрі 1020 мм) мен Гурьевтің МӨЗ-на бағытталған аралықтың құрылысы (ұзындығы 26 км, диаметрі 426 мм) аяқталып, пайдалануға берілді. Дәл осы жылы 2344 мың тонна өзен мұнайы айдалды. Ұзындығы 900 шақырымдық Шевченко-Өзен болат жолдың құрылысы аяқталды. Жаңадан Шевченко қаласы бой көтеріп, теңіз айлақтары салынып, тұрғын-үй, тағы басқа тұрмысқа қажетті нысандар салынды. Өзен мен Жетібай күніне өндірілінетін мұнай көлемі 27 мың тоннаға жетіп жығылды. Тасымалдау мәселесі шешілгеннен соң түбектегі мұнай өнеркәсібінің дамуына зор мүмкіншіліктер жасау жоспарланды [3, 52 б.].

1969 жылдың аяғына таман Оңтүстік басқарманың құрамдас құрылымдары ретінде Сай-Өтес, Бейнеу, Құлсарыда аралық МАС мен Гурьев тауар-көлік пункті дүниеге келді. Барлық стансалар қыздыру пункті режимінде жұмыс жасады.

1970 жылғы мұнай өндірудегі жүктемелерді еселеу үшін Өзен-Гурьев-Куйбышев мұнай құбыры құрылысын аяқтау маңызды шара. Үкімет мұнай құбырын Куйбышевқа дейін жеткізуді 1970 жылдың 1-ші қыркүйегіне және сол арна арқылы алдымен 2 млн.тонна мұнайды ағызуды жоспарлады. Бірақ та құрылыс қарқыны тым баяу, әсіресе топырақ бетіндегі жұмыстар, қыздыру пештері, айдайтын стансалар, энергетикалық және байланыс саласы нысандары артта қалып отырды.

КПСС XXIII съезінің Директивасы негізінде Гурьев МӨЗ-ның қуаты кеңейді, тағы I қазандық пен Гурьев ЖЭО-да турбина іске қосылды [150, 93 п.].

Облыстық партия комитеті мүшелері Оңтүстік басқармаға аз уақыт ішінде құрылыстың жоспарланған кезеңінде тапсырылу үшін барлық нысандарды аяқтап іске қосуға бұйрық береді [150, 172 п.].

«Өзен-Құлсары-Гурьев-Куйбышев» магистралды мұнай құбырының жобасы мен құрылысын ұйымдастыруда атқарған маңызды жұмыстары үшін «Южгипротрубопровод» институтының авторлық ұжым мүшелерінің жұмыстары 1969 жылы үздік деп танылып, Одақ көлеміндегі аса жоғары Мемлекеттік сыйлық табыс етілді [146, 42-50 п.].

Әрине, ол тек жеке тұлғаға сыйлық беру ғана емес, ол бүкіл ұжымның маңдай тері, еңбегі еді. Еліміздің халық шаруашылығының, экономикамыздың дамуының, халқымыздың әлеуметтік жағдайының артуына бұл зор ықпал

жасады. Осындай алып құрылыс нысандарының салынуы ең алдымен халқымыздың болашаққа деген сенімін шыңдай түсті.

Ал 1970 жылы Гурьев-Куйбышев мұнай арнасының екінші желісіне (ұзындығы 1380 км) де маңғышлақ мұнайы жіберіле бастады. Өндірістегі сапалық көрсеткіш 2,5 есеге жоғарылады, ал зауыттарда шығарылатын бензин, мазут т.б. жанар-жағар май сапасы әлемдік елдердің өнімдерінен еш қалыспады. Гурьев-Куйбышев мұнай құбырының екінші кезегі іске қосылғаннан соң Орскі мен Волгоградтың МӨЗ-да маңғышлақ мұнайын өндіру тәжірибесі қолданыла бастады [151, 30 б.].

Сонымен, 1970 жылдың 25 тамызында әлемде тұңғыш рет 1500 километрлік трансконтиненталды «ыссы» Өзен-Гурьев-Куйбышев мұнай құбыры салынды, оның негізгі қызметі асатұнбалы маңғышлақ мұнайын мол көлемде тасымалдау еді.

Іске қосылған алып кешен трубақұбыр транспорты саласындағы ең маңызды соңғы жетістіктердің қатарына енді және Маңғыстау мұнайын елдің орталық аудандарына жеткізу проблемасын толықтай шешті.

Керемет құбыр құрылысының уақытылы аяқталуына қазақтың атақты, тәжірибелі инженер-мұнайшыларымен қатар, институттар мен техникумдарды бітіре сала, бойындағы күш-қуатын аяусыз салған жас мамандар да қатысып, біліктіліктерін шыңдауға мүмкіншілік алды.

1970 жылы құбырлық мұнай тасымалы басқармасында елеулі өзгерістер орын алды. КСРО Министрлер Кеңесінің 1970 жылғы 5-ші ақпанындағы №96 қаулысына сәйкес мұнай өндіру өнеркәсібі Министрлігінің 1970 жылғы 16 ақпанындағы №65 бұйрығы бойынша мұнайды тасымалдау мен жеткізуді жүзеге асыратын Бас басқарма құрылады, ол өз кезегінде мұнай кен орындарынан шикізатты қабылдау мен экспортқа шығару мәселесімен тікелей айналысуды қамтамасыз етті. Осының аясында Уфада мұнай құбырларын пайдалануды басқаратын екі ұйым құрылады: алдыңғысы Главнефтеснаб кәсіпшілігіне қатысты мұнай өнімдері желілерін пайдалану болса, екіншісі Орал – Сібірлік магистралды мұнай құбырлары басқармасына қарады, оның басшысы болып Ш.Н. Ахатов, басты инженер В.Д. Черняев тағайындалды. Аталған осы жетекшіліктің қарамағында алты аймақтық мұнай құбырлары басқармасы қызмет атқарады [88, 13 б.].

Бұрын Басмұнайжабдықтау басқармасына қараған барлық магистралды мұнай құбырлары мен Оңт.ММҚБ-сы да Басмұнайтасымалы құрамына қосылды. 1971 жылдың жазында Оңтүстік басқарма кеңсесі Шевченко қаласына көшкендіктен, Маңғышлақ АММӨҚБ – ның жұмысы тоқтайды, Гурьев аудандық басқармасы, «Арнайықұрылысжөндеу» басқармасы және Автокөлік кеңсесі «Ембимұнай» кәсіпшілігінің құрамына енеді. Оңт.ММҚБ бастығы болып Александр Алексеевич Дергачев тағайындалды, Маңғышлақ мұнайын трубақұбыр арқылы тасымалдауға мол үлес қосты. Ол өндіріс барысын жақсы ұйымдастырды, оның басшылығымен Өзен-Гурьев-Куйбышев магистралды мұнай құрылысы аяқталды және орал мен еділдің суын Маңғышлақ түбегіне жетуіне жағдай жасады [89, 23 п.].

Одақ кезінде өндірілген өнім қоғамдағы әміршіл-әкімшіл басқару жүйесінің салдарынан толығымен орталыққа ағылды, кең-байтақ, кен қорына бай қазақ жері тек шикізат қоймасы ретінде қала берді. Өнеркәсіп орталықтары,

негізгі басқармалар мен кәсіби білім беретін оқу орындарының басым бөлігі солтүстікке шоғырландырылды, еліміз үнемі басшылыққа алаңдаумен болды.

Республиканың негізгі мұнай тасымалы магистралдары «Оңтүстікмұнайқұбыры» біріккен кәсіпшілігіне қарады, басқарма орталығы 1971 жылдан бері Шевченко қаласында (қазіргі Ақтау) орналасты [61, 163-164 б.].

Кесте 5 - Еліміздегі ірі мұнай құбырларына сипаттама

№ р/с	Мұнай құбырларының атауы	Қосылған жылы	Ұзындығы, км.	диаметрі мм.	Өткізу мүмкіндігі		Насосты станциялар саны	
					Жоба	Орындалғаны	Жоба	Орындалғаны
1.	Өзен - Жетібай-Шевченко	1966 ж.	141,6	529	8	3,15	3	3
2.	Өзен-Гурьев	1969 ж.	683	1020	35	10,3	5	1

Ескерту - МОММ, 189-қ., 1-т., 170- іс, 98 п

Оңт.ММӨҚБ-сы міндетіне «Өзен-Жетібай-Ақтау» мен «Өзен-Гурьев» екі ірі магистральды мұнай құбырын іске қосу жүктелді. Жоғарыдағы кестеде екі құбырдың 1972 жылдағы жағдайына сипаттама берілген.

1971 жылы қазан айында Орал өзенінің түбінен құбырды салуды «Главтранснефть» бірлестігінің арнайы тобы жүргізді, олар барлық техникалық зерттеу жұмыстарын жоспарға сай орындады.

«Өзен-Жетібай-Шевченко» мен «Өзен-Гурьев» мұнай құбырларының өндірістік мүмкіншілігін арттыруда мұнай айдау станциялары салынды, ол төмендегі кестеде көрсетілген:

Кесте 6 - Мұнай айдайтын стансалар

№ р/с	Мұнай айдау станциясының атауы	Жоба бойынша станциялар саны	Станциялардың іске қосылған жылы	Салынып жатқан станциялар саны
1.	Өзен	4	№4 станция 1966 ж., №1 станция 1967 ж., 1971 ж. айдау станциясы	1
2.	Жетібай	1	Айдау станциясы – 1969 ж.	-
3.	Шевченко	2	№2 айдау станциясы – 1967 ж.	-
4.	Сай-Өтес	1	-	-
5.	Бейнеу	2	Уақытша станция – 1969 ж.	1
6.	663 км	1	Уақытша станция – 1970 ж.	1

Ескерту - МОММ, 189-қ., 1-т., 170- іс, 99 п

Өзендегі №1, 4 мұнай айдау станциялары Өзен-Шевченко құбырына мұнайды жеткізуге арналған. Ал Шевченкодағы №2 айдау станциясы Өзен-

Жетібай-Шевченко құбырынан мұнайды кейін айдауға арналып салынды [152, 98-100 п.].

Маңғышлақ аудандық ММӨҚБ 1970 жылдың есебінде «Өзен» және «Жетібай» мұнайгазөндіру басқармасынан (МГӨБ) маңғышлақ қара алтынын қабылдады. Оны «Өзен-Гурьев», «Өзен-Жетібай-Шевченко» құбырлары арқылы айдап, кейін оны темір жол арқылы Орскі, Волгоград мұнай зауыттарына, сонымен қатар теңіз жолымен Астраханнан Махачкалаға, Саратов пен Кременчуг қалаларының мұнай өңдеу зауыттарына дейін жөнелтумен айналысты. Және де, «Өзен-Гурьев-Куйбышев» мұнай арнасының екінші тармағының іске қосылуынан соң Ново-Куйбышев мұнайзауытына да еліміздің шикі байлығы жеткізіле бастады.

Прорва мен Мартыши кен орындарынан мұнай өндіру шарықтап дамыды. 1971 жылы мұнай тасымалы 1970 жылға қарағанда 3,5 есеге артты. Оңт. ММӨҚБ алдында шешілмеген мәселе, Мартыши кен орнынан 1971 жылы 216584 тонна өндірілген өнімді тасымалдау сұрағы туындайды. Кен орнынан өндірілген мұнай жоғарықисымды майлы. Тасымалдаудың тағы бір бағыты ретінде Ярослав МӨЗ жөнелту жолын қарастыру еді.

1972 жылы Мартыши-19 разъезд (ұзындығы 84,2, диаметрі-500 мм) мұнай құбыры салынды, онда Өзен-Куйбышев мұнай арнасының 683 км тұсында мұнай өткізу қоймасы да тұрғызылды.

Мартыши кенорнының географиялық орналасуы мен Өзен-Гурьев мұнай құбырының Еділбойы аймағымен қатынасы болғандықтан 1973 жылы Мартыши мұнайын жөнелтудің жоспары мен қызметтері енді Еділмаңы ММӨҚБ құзырына ауысты. Мұнай транспорты сапалы өнім мен өндіруді талап етті.

1971 жылы Кеңқияқ, Прорва, Мартыши кен орындарынан мұнай шикізатын тасымалдауды әзірлеу үшін үш қондырғы іске қосылды.

МГӨБ су мөлшерін 0,2-0,5 % дейін азайтқанына қарамастан, ембі мұнайының басым көлемі 2 және 3 топқа берілді. Ол бірнеше себептерге байланысты:

1. МГӨБ мұнай даярлау қондырғыларында тұздан қорғайтын блоктар болмады. 2. Ембі қара дариясын жөнелту негізінен бір ғана мұнай құбыры арнасы арқылы жүреді, онда жоғарғы және төменгі топтағы өнімдердің араласуы болады, соның әсерінен мұнай сапасының мөлшері төмендейді. Тапсырылатын мұнайдың сапасын жақсарту үшін басшылық өнімді қабылдайтын орындарда лабораториялық тексеруден өткізетін арнайы аппараттың қажет екендігіне назар аударды. Осыған байланысты басқарма мұнай тапсыру кезіндегі рәсуашылықтың болмауына баса назар аударды және де мұнай айдайтын стансалардың жұмысын, насостар мен мұнай сақтайтын үлкен ыдыстар мен трубақұбыр арналарының бойын үнемі бақылап, қажетті жөнделу жұмыстарын жүргізуді міндетке алды. Дәлел ретінде, 1971 жылы өнімді айдау, құю мен сақтау кезіндегі ысырап мөлшері 8993 тонна мұнай немесе атқарылған көлемнің 0,23 % құрады.

Кесте 7 - Басқарманың мұнайды жөнелтудегі мемлекеттік жоспарды орындауы

Құбыр (м/к) арқылы мұнай жіберу:	1971 ж. көрсеткіш	1972 ж.			1971 ж.
		Жоспар	Көрсеткіш	Орындалуы, %.	орындалды, %.
Барлығы:	13446,6	14722,0	15000,7	101,9	111,6
1. Өзен-Гурьев м/к	10299,8	12236,0	12353,4	100,9	119,9
2. Өзен-Жетібай-Шевченко м/к	3146,8	2486,0	2647,3	106,5	84,1
Ескерту - РМЭМ, 70-к., 1-т., 4287-іс, 3 п					

Оңт.ММӨҚБ басшылығы қазіргі соңғы үлгідегі қондырғылармен мұнай құбырларын басқарудың автоматтандырылған жүйесін енгізуге үнемі көңіл бөлді, атқарылған ізгі шаралар технологиялық режимнің жақсаруына және оның барлығы еңбек өнімділігін көтеруге жағдай жасады.

Кестеде мұнайды айдау мөлшерінің 101,9 % артық орындалғаны жөнінде көңілге қонымды сандар келтірілген [153, 2-5 п.].

1977 жылы Батыс Қазақстан ММӨҚБ құрылады. Батыс Қазақстан ММӨҚБ-ның негізгі өндірістік міндеттеріне:

- ембі мұнайын Каспий-Орск мұнай құбыры арқылы Гурьев пен Орскі МӨЗ және Мартыши-19 разъезд мұнай арнасы (1972 жылы салынған) арқылы Балықшы МҚБ жеткізу;

- Ярославл зауытына жөнелтілетін мұнайды темір жолға тиеу;

- «Ембімұнай» және тағы басқа тұтынушыларға қажетті мұнайды айдау. Бұған қоса, Батыс Қазақстан ММӨҚБ-на Батыс Қазақстан аймағының тұтынушыларын ауыз су және өндіріске пайдаланылатын су көзімен қамтамасыз ету жүктелді.

Өндірістік тапсырмаларды шешу үшін басқарма қарамағына жалпы ұзындығы 2,3 мың шақырым трубақұбыр коммуникациялар желілері қарады, олардың ішінде мұнай құбырлары – 1536,5 км, су құбырлары - 805,1 км, 76 мұнай құятын резервуар ыдыстар, 25 МАС және 14 насосты станция жұмыс жасады.

Ұзақ жылдар бойы Каспий-Орск мұнай құбырының қолданылуы мен негізгі қорларды қалпына келтірудің кешігуі (әсіресе, ұйымдастыру мен металлқұрастыру бөлімінде) 1971-1978 жж. аралығында БҚ ММӨҚБ үлкен ұйымдастырушылық қабілеттілікті қажет еткендігі рас. Нәтижесінде, басқарма өз ішінде өндіріске қажетті нысандардағы жұмысшылардың біліктіліктерін арттыру үшін арнайы бөлімшелер құрды. 1978 жылдың ішінде құрылыс-жөндеу басқармасы, өндірістік қызмет көрсету базасы, электрохимиялық қорғау (ЭХК) қызметі, техникалық транспорт пен арнайы техникалар цехы, байланыс цехы бұлардың әр қайсысының нақты атқаратын функциялары мен тапсырмалары болды.

Құрылыс-жөндеу басқармасында 4 жылжымалы механикаландырылған колонна магистралды мұнай құбырларын күрделі жөндеу мен қайта қалпына келтіру және т.б. нысандарды бақылады.

Механикаландырылған колонналар мұнай құбырлары трассасы бойына жақын (Гурьев, Доссор, Темір) орналасты, ол күн сайын бақылау жүргізуге және трубалар мен резервуарларға күрделі жөндеу жүргізуге мүмкіндік жасады.

1700 шақырымнан аса магистралды трубалар желілері жоғары коррозиялық топырақтардың үстіне салынды, шынында ЭХҚ Орталық қызметінің құрылуының себебі де бар. Оған қоса, Қосшағыл, №6 МАС-да екі ЭХҚ құрылды, ол да Орталыққа бағынды.

Өндірістік қызмет көрсету базасы (ӨҚКБ) – механикалық және энергетикалық құрал-жабдықтарға күрделі жөндеу жүргізумен айналысты. ӨҚКБ басқарма қорларының рациональдық және экономикалық электроэнергия, жанар-жағар май және материалдардың тиімді қолдану жақтарын бақылауға жауапты болды. 1978 жылы өндірістік қызмет көрсету базасында техникалық өзгеріс болып, №7 МАС бүкіл жүйесі электробайланысқа ауыстырылды, ол машинистердің, слесарлардың, электрожөндеушілердің еңбек жағдайларын едәуір жеңілдетіп, жақсартты.

Тіпті, Қосшағыл МАС поршынды насосты агрегатты ауыстырды, ол дыбыс мөлшерін азайтты, сапалы қызмет көрсетуге жағдай жасады, МАС –дағы технологиялық насостардың техникалық қызмет көрсету мөлшерін қысқартты. Ұзындығы 1358 км созылатын магистралды желінің бойында байланыс цехы орнатылды, ол 5 байланыс аймағында: Гурьев, Мақат, №4, №6 МАС және Қосшағылда орналасты [154, 14 п.].

Келесі бір басқарма басшылығы алдында тұрған күрделі мәселе – бөлімшелерді соңғы озық технологиялармен жабдықтау, катодтан қорғайтын автоматтандырылған жаңа станцияларды іске қосу, т.б. кезек күттірмейтін істерді шешу тұрды.

БҚММӨҚБ-ның құрылғанына 10 жыл ішінде бірте – бірте базалардың, қоймалардың және цехтардың іріленуі, кеңейуі байқалды. Олар трубақұбыр транспортындағы күрделі жөндеудегі ең қажетті нысандарға айналды.

БҚММӨҚБ құрамына Гурьевтің мұнай кәсіпшіліктерін ауыз сумен қамтамасыз етумен айналысатын Гурьевтік сумен жабдықтау басқармасы қарады. 1978 жылы Басқарма басшылығымен жалпы ұзындығы 1244 км Гурьев-Мақат су құбыры іске қосылды. Магистралды су құбырларының көп бөлігі сонау 30-40 жылдары салынған, әрине уақытылы техникалық жөндеуден өтпеген трубақұбыр трассалары жұмысқа үлкен кедергілер мен көптеген апаттардың туындауына алып келетіндігі айдан анық. 1980 жылы металдардың тозуынан 234 апат орын алды. Сол себепті басқарманың міндеті – су құбыры трубаларын жыл сайын жаңартып немесе күрделі жөндеуден өтті.

Зерттеу жұмыстары көрсеткендей, БҚ ММҚБ-да өндіріс барысын ұйымдастырылудың қанағаттандырылмауы, техникалық жағдайлардың бұзылуы және мұнайды тасымалдау мен сақтау кезінде көп шығынға батты. 1984 жылмен өткен жылдың алғашқы жарты жылдығында мұнай құбыры бойында 387 ақаулар мен апаттар орын алды, 1300 тонна мұнай шығынға

ұшырап, 46 мың рубль қаражат далаға ұшты. Соңғы үш жылда құрылыс-жөндеу жұмыстары мүлдем жасалмады. Жүргізілген сараптамаларға көз салсақ, 1984 жылы мұнай құбырларының Мартыши-Гурьев аралығында, Гурьев-Мақатта, Комсомол-Мақат мұнай құбырларында бірнеше апаттардың орын алуынан мыңдаған тонна мұнай ысырап болды [155, 10-12 п.].

БҚ ММҚБ-ның негізгі мұнай жеткізуші кәсіпорындар қатарына «Ембімұнай» өндірістік бірлестігіне қарасты: Доссормұнай, Мақатмұнай, Құлсарымұнай, Жайықмұнай, Кеңқияқмұнай МГӨБ жатты.

«Доссормұнай» мен «Мақатмұнай» МГӨБ-ның барлық мұнайы темір жол арқылы Ярославлдың МӨЗ әкелінді. Егер 1977 жылы Ярославл МӨЗ 192,0 мың тонна қара алтын жеткізілінсе, 1979 жылы ол 215,2 мың тоннадан асып түсті.

Қалған шикізат магистралды мұнай құбырлары арқылы айдалды:

Каспий-Орск құбырымен - Орскінің МӨЗ;

№3 МАС – Гурьев құбырымен - Гурьевтің МӨЗ;

Мартыши-19 разъезд – Еділмаңы ММҚБ-на жеткізілінді.

1978 жылы мұнай жеткізу көлемі өткен жылмен салыстырғанда 4,9 % артты, оған себеп Прорва кенорнындағы мұнай өндіру көлемінің артуы болды. Бірақ Орскі мен Гурьевтің МӨЗ өнімді жеткізу 132,2 мың тоннаға қысқарды, оған кедергі мұнай құбырлары трассасындағы апаттардың жиі болуы әсер етті.

Мұнай құбырлары трассасындағы қауіпсіздік пен апаттың алдын алу мақсатымен басқарма Жақсымай кәсіпшілігінде тоғысатын 5 құрылыс-жөндеу колоннасын құрады.

1980 жылы магистралды мұнай құбыры арқылы айдалынатын мұнай мөлшері 92 мың тоннаға қысқарды. Азаюдың себебі, транспорт пен айдалатын бағыттардағы схемалардың өзгеруінен болды. 1979 жылы Ембі мұнайының бір бөлігі Оңт.ММҚБ-на қарасты Өзен-Гурьев-Куйбышев магистралды мұнай құбырының 1-ші Қосшағыл – МАС желісі арқылы айдалына бастады.

Техникалық қайта құрылулар мен қолданыстағы мұнайқұбырларындағы қондырғыларды автоматтандыру үшін 1980 жылы БҚ ММҚБ-ында бақылау-өлшеу приборлары мен автоматика қызметі құрылады (БӨПМА орысша КИПиА). Базаның кеңейуі қажетті техникалар мен автоматтық қондырғылардың қызметін күшейтіп, өлшем бірліктерін нақтылауға мүмкіншілік туғызды. Әсіресе, шығындарды есептеу мен болдырмау, қысым мен температураны реттеп отырды. Олар бұл қызмет түрімен күнделікті айналысты. Барлық компрессорлы стансаларға бақылау-өлшеу приборлары мен автоматика қызметі орналастырылды [156, 22 п.].

70-ші жылдардың орта тұсында Бозащы түбегінде (Маңғыстау түбегінің солтүстік мүйісі) – Қаражанбас, Қаламқас, Солтүстік Бозащы мұнай кенорындары ашылды. 300-1000 метр тереңдікте мұнай көзі табылды. Ол жабысқақ, жоғарыасфальттысмолалы қосындыларға бай, ванадий мен никель металдарының да мөлшері едәуір. Оларды өндіру, өңдеу және тасымалдауға мүлде жаңа техникалық құрал-жабдықтар қажет болды. Кенорындардың географиялық орналасуы бозащы мұнайын Ақтау порты арқылы тасымалдау негізделді, осы мақсатта Қаламқас-Қаражанбас-Шевченко мұнай арнасының жобасы жасалынды.

Бір топ ғалымдар мен бірлестіктің мамандары (А.А. Дергачев, А.И. Каширский, Н.К. Надиров, Б.У. Оразғалиев, В.В. Хуторный) Қаламқас-Қаражанбас-Шевченко мұнай құбырының құрылысы кезінде трубақұбыр транспортының экономикалық тиімділігіне қол жеткізетін жаңа технологиялық схеманы енгізуге бірлесе жұмыс атқарды. Бұл Өзен-Самара құбыры бойына салуға жоспарланған екі МАС мен төрт аралық қыздыру пунктерін салмай-ақ жүзеге асыруға мүмкіншілік жасады.

Қаламқас-Қаражанбас-Шевченко мұнай құбыры желісі бойында жалғыз Қаламқастағы бас МАС салынды, 1979 жылы алғаш болып ұзындығы 202,5 шақырымдық Қаражанбас-Ақтау құбыр желісінің бөлікшесі іске қосылды. Екінші бөлікше Қаламқас-Қаражанбас – ұзындығы 62 км., диаметр 520 мм 1980 жылы Жетібай-Ақтау мұнай құбырына жалғанды [88, 164 б.]. Бұл жоба авторларына 1980 ж. Қазақстанның ғылым мен техника саласындағы жетістіктері үшін Мемлекеттік Сыйлық табыс етілді [157, 101 б.].

Қаламқас-Қаражанбас-Шевченко мұнай құбыры (ұзындығы 264,5 км, диаметрі 426 және 720 мм) құрылысы межелеген уақытынан бұрын (18 айға жоспарланған жұмыс 10 айда орындалды) аяқталып, 1979 жылдың 29 желтоқсанында пайдалануға берілді. Қаламқас МАС салу мен іске қосу жұмыстарына Оңтүстік басқарманың қас шебер-мамандары З.Б.Әбдірахманов, М.А.Нұрғалиев, В.А.Ульченков, Ф.Г.Мулюков, Х.А.Үмбеталин, П.П.Волик, Л.Журавлев, Н.Миронов және т.б. ат салысып тер төкті [44, 202-203 б.].

Қаламқас-Қаражанбас-Шевченко мұнай арнасының соңғы бөлімшесі Шевченко қаласының маңында (Өмірзақ ауылы) салынды, ол Өзен-Жетібай-Шевченко құбырының №3 бөлімшесімен қиылысып жатыр. Бозащы түбегінің кен орындарынан өндірілген мұнай өнімдері соңғы қабылдау бөліміне жеткізілініп танкерлерге тиелініп, Ақтау порты арқылы мұнай өңдеу зауыттарына жөнелтіледі. Ақтау портының ең жоғарғы өнім өткізу күші жылына №3 бөлімшеде 7-8 млн. тонна мұнайды құрайды.

Кесте 8 - Шевченкоға бағытталған мұнай көлемі

№ р/с	Құбыр атауы	Мұнай өнімі млн. тонна		
		1980 ж.	1985 ж.	1990 ж.
1.	Қаламқас-Қаражанбас-Шевченко	0,489	4,2	6,4
2.	Өзен-Жетібай-Шевченко	3,1	3,1	1,6

Жоғарыдағы кестеде 1980 жылдан бастап Өзен-Жетібай-Шевченко мұнай құбыры арқылы ағылатын тауар айналымы қысқарғаны көзге анық, ал Қаламқас-Қаражанбас-Шевченко мұнай құбыры арқылы тасымалданатын мұнай өнімі едәуір артқанын байқаймыз.

Әрине, Қаламқас-Қаражанбас мұнай құбырын іске қосу да инженер-техниктердің, жұмысшылардың шөлді, байланыс қатынасы жоқ, ашық далада құбыр трубаларын төсеуде үлкен ерлік пен табандылық танытты.

Бозащы мұнайын тасымалдауда көрсеткен ерліктері үшін:

«Мұнай өнеркәсібінің үздігі» белгісімен – Оңтүстік басқарманың бас технологы Николай Артемович Перкин, Шевченконың өндірістік диспетчерлік стансасының басшысы Кесікбай Елеуович Елеуов;

«Қызыл Ту Еңбек» Орденімен – Құлсары өндірістік диспетчерлік стансасының ПНА – 1 машинисті Шалтай Елдеспаев;

«ІІІ дәрежелі Еңбек Даңқы» Орденімен – цехтың технологиялық көлігі мен арнайы техниктері Геннадий Артыкович Сахатов, Виктор Иванович Васильев;

«Құрмет белгісі» Орденімен – өндірістік қызмет көрсету базасының жұмыскері Ыбырай Жақаевич Қоңырбаев марапатталды.

Қаламқас-Қаражанбас-Ақтау құбыры арқылы Бозащы мұнайы бірден танкерлерге құйылып, мұнай өңдеуші зауыттарға тасылды. 1980 жылдың 10 қаңтарында «Ильич Портынан» Қаламқастың алғаш мұнайы Бакуге жөнелтілді, 1985 жылдың соңында жылдық өнім 5,7 млн.тоннаға жетті [158, 23-24 б.].

Ақтау портының маңғышлақтың мұнайын өткізу мүмкіншілігін кеңейту үшін КСРО теңіз флоты Министрлігі мұнай құятын қосымша айлақ құрылысына қаражат бөлді. Нәтижесінде, 1980 ж. қаңтар-ақпан аралығында мұнай құятын танкерлерге қажетті қондырғылар орнатылады.

Демек, теңіз арқылы мұнайды тасымалдау көмегі ұлғайғандықтан жаңа айлақтың құрылысы сөзсіз қажет болды. Сондықтан, Оңтүстік басқарма үлкен күш салып, 1988 жылы Ақтау порты жанынан мұнай құятын айлақты салып, іске қосты.

Қаламқас-Қаражанбас-Шевченко мұнай құбырының бастапқы пункті Қаламқас бас айдау стансасынан Шевченко МАС (№3 алаң) келіп тоқтайды, Өзен-Жетібай-Шевченко мұнай желісімен бірігіп, маңғышлақ пен бозащының мұнайын тасымалдайтын біртұтас трубақұбыр жүйесін құрады. Енді Қаламқас мұнайы тек Әзірбайжан МӨЗ ғана емес, Өзен-Гурьев құбыры арқылы Самараға да жөнелтіле бастайды.

Шексіз ағылған мұнай №3 бөлімде 1990 жылға дейін жылына 8,0 млн. тоннадан аспады. Ақтау портының мүмкіншілігін біле отырып, оны кеңейту, ұлғайту туралы мәселеге ешқандай көңіл бөлмеді [159, 10 п.].

1980 – 1983 жж. БҚ ММҚБ-на қарасты мұнай құбырлары ұзындығының еселенуі жаңа учакелердің еншісіне тиді. 1980 жылы мұнай құбырлары бөлімдерінде келесі учаскелер іске қосылды:

Қосшағыл-№3 МАС, ұзындығы 21,3 км, диаметрі 300 мм;

Кеңқияқ – Темір МАС, ұзындығы 42,5 км, диаметрі 350 мм.

Оңт.ММҚБ –на қарасты мұнай өнімдерін айдау үшін 1980 жылы қолданыстағы Өзен – Куйбышев мұнай құбырының 1-ші желісінің 511 км тұсында Қосшағыл – Құлсары бұрынғы су құбыры (ұзындығы 17,8 км, диаметрі 426 мм) енді мұнай құбырының міндетін атқара бастады.

Ақтөбе облысындағы ірі Жаңажол кен орнын (1978 ж. ашылды)[160, 17 б.] өндірістік мақсатта игеру үшін 1981 жылы 10 наурызда «Октябрьмұнай» МГӨБ

құрылады [161, 3 б.]. Жаңажол кенорнын ашуға үлкен үлес қосқаны үшін, 70-ші жылдары «Ақтөбемұнайбарлау» трестінің бас геологы қызметін атқарған З.Е. Бөлекбаев еңбегі ұшан теңіз. КСРО Геология Министрлігінің шешімімен 1987 жылдың 19 наурызында З.Е. Бөлекбаев дипломымен және «Кен орнын алғаш ашушы» төс белігісімен марапатталды [162, 564 б.].

1983 жылдың қаңтарында фонтанды әдіс арқылы Жаңажолдың үш скважинасы қолданысқа берілді, өндірілген мұнай көлемі 7500 тоннаға жетті. Осы жылдан бастап Кеңқияқ-Жаңажол, Жаңажол-Ембі асфальттанған автомобиль жолдары салына бастады.

Жаңажол кен орнынан 1983 жылы күкірт және көмірқышқыл газы 6 пайыз мөлшерінде құрамында болып мұнай өндірілді. Кен орыннан өндірілетін мұнайдың физикалық-химиялық құрамы өте күрделі, күкірт пен көмірқышқыл газының мөлшері көп және оларды жинау, мұнайды, газды, суды әзірлеу үшін арнайы қондырғы қажет болды. Сондықтан да, 1984 жылы алғаш рет одақтық кеңістікте отандық құрал-жабдықтармен салынған Жаңажол газөңдеу зауыты қолданысқа берілді. Зауыт арқылы Жаңажол кешенінен мұнай өндіруді көбейту, ілеспе газды айыру және газдың күкіртін өңдеуді көбейтуге мүмкіндік берді. Бұл уақытқа дейін ұзындығы 50 шақырым болатын Жаңажол-Кеңқияқ мұнай құбыры салынып бітті [66, 71 б.].

Ал 1985 жылдың өзінде 1 млн. тоннадан астам Жаңажол мұнайы өндірілді. Өнеркәсіптің өркендеуі мұнайды тасымалдауда да оң нәтижесін көрсете бастады. Осыған сәйкес, Жаңажол кен орнының Кеңқияқ кен орнына жақын жерде (40 км) орналасқандықтан Ақтөбе облысындағы екі алып кенорындардың өнімін біріктіріп, Орскінің МӨЗ жеткізуге бел буды, сол мақсатта Кеңқияқ-Орск мұнай құбырының 2-ші желісінің жобасы белгіленді (жалпы ұзындығы 360 км, диаметрі 500 мм).

1982 жылға жоспарланған мұнай құбырының алғашқы бөлімдері іске қосылды:

№6 МАС - №7 МАС (ұзындығы 32,65 км);

№7 МАС – Орск МӨЗ (ұзындығы 134,35 км);

Жаман Қарғалы – Орал өзендері (Орскі ауданы) қосымша желі (ұзындығы 1,5 км).

Жаңа мұнай құбырының құрылысына Мұнайгазқұрылыс Министрлігі 17 құрылыс-монтаждау трестерін жұмылдырды, олардың қатарында «Волгограднефтегазстрой», «Краснодартрубоводстрой», «Южкомплектмонтаж» болды. Құрылысты қадағалауды, іске қосу мен құрал-жабдықтарды реттестіруді Чехословакия, Венгрия мамандарымен қатар, Бастрасмұнай басқармасы, Магистралды мұнай құбырының ұжымдары жүзеге асырды [66, 73-74 б.].

1984 жылы 30 қыркүйекте бірінші Кеңқияқ-№6 МАС кешені іске қосылды, ол екі бөліктен тұрды: Кеңқияқ – Темір (62,6 км) және Темір-№6 МАС (59,4 км), кешеннің жұмысы Мемлекеттік комиссиясының бақылауынан өтіп қабылданды (төраға – Оңт.ММҚБ бастығының орынбасары Иван Дмитриевич Каспер). Сол жылдың өзінде Орск МӨЗ 548979 тонна жаңажол мұнайы тасымалданылды.

1985 жылы 4 жаңа МАС өз жұмысын бастады: Темір, Кеңқияқ, №6 МАС, №7 МАС. Олардың қызметі Кеңқияқ пен Жаңажол мұнайын дер кезінде айдау. Осы станцияларда 50 мың куб метр резевуарлы ыдыстар тұрғызылды. Дәл осы жылы 124,4 км құрайтын №6 МАС - №7 МАС аралығындағы құбыр бөлігінің құрылысы тәмамдалды [163, 57 п.].

Нәтижесінде, 1985 жылы Кеңқияқ-Орск мұнай құбырының 2-ші желісі 39,1 мың тонна жаңажолдың қара алтынымен толтырылды. Жаңа мұнай құбырының қызмет көрсетуі БҚ ММҚБ-ның трубақұбыр арқылы мұнай айдау мөлшері 1985 жылы 3918,5 мың тоннаны құрап, 1984 жылмен салыстырғанда 434,4 мың тоннаға артық болды.

Іске қосу кешендерінің үлкен жұмыстарын ескере отырып және Кеңқияқ-Орск мұнай құбырының 2-ші желісінің іске қосылуымен қатар, трубақұбыр транспортындағы шартты құжаттарды реттеу мақсатында Новоресей мұнай құбыры басқармасы (НРМБ) (кейін Актюбинское деп өзгертіледі) құрылады. Оның басшысы болып Ф. Мамонтов тағайындалады. Батыс Қазақстан ММҚБ бір бөлігі ретінде құрылады. Кеңқияқ-Орск мұнай құбырының 2-ші желісінің құрылысы 1983 жылы басталып, шамамен 2 жылға созылды. Оның бас инженері В.И. Шевлягин болды [65, 174 б.].

Осы мұнай құбыры басқармасы Ақтөбе облысында алғашқылардың бірі болды, 1985 жылы құрамына: №5 МАС, №6 МАС, Кеңқияқ МАС, Темір МАС, №7 МАС, Орскі қабылдау-өткізу пункті, ол Новоресей ауданының Новоресей поселкесінде шоғырланды.

Новоресей АМБ-на мұнай жеткізуші «Ақтөбемұнай» мұнайгаз өндірістік бірлестігі болды.

Мұнай транспорты Кеңқияқ-Орск мұнай құбыры арқылы:

1 желісі диаметрі 377 мм – 362 км; 2 желісі диаметрі 519 мм – 356,4 км.

Ақтөбе мұнайын кең көлемде тұтынатын – Орскінің МӨЗ.

Новоресей МҚБ арқылы кеңқияқ-жаңажол мұнайын екі жылдағы айдау мөлшері:

1986 ж. – 1713,6 мың тонна;

1987 ж. – 1877,4 мың тонна.

Басқарманың қалыптасуы кезеңіндегі барлық қиыншылықтар, жұмыс барысын ұйымдастыру, мамандарды жұмылдыру, техникалық құралдармен жабдықтау мәселелерімен басқарма бастығы Мамонов Фердинант Абдрахимович пен бас инженер Жұмағалиев Байқадам Жұмағалиевич тікелей айналысты. Олар ұзақ еңбек тәжірибелері мол, жоғары санатты мамандар еді [66, 74-75 б.].

Басқарма басшылығының алдында ұйымдастыруда күрделі жұмыстар тұрды, ол жалпы ұзындығы 718,4 км құрайтын Кеңқияқ-Орск, Жаңажол-Кеңқияқ-Орск мұнай құбырларының жұмысын тұрақты, қалыпты жағдайда жұмыс істеуіне аса көңіл бөлуінде еді.

1985-1986 жж. аралығында бірнеше қызмет түрлері құрылды: бас механик, бас энергетик, өндірістік процестердің автоматика және механика бөлімі, технологиялық транспорт пен арнайытехника цехы. Соның негізінде Новоресей АМБ құрамында өзгерістер орын алды, енді құрамына:

Кеңқияқ поселкесінде орналасқан «Кеңқияқ» өндірістік диспетчерлік станциясы, Темір ауданы, Ақтөбе облысы;

- №6 МАС, Октябрь ауданы (қазіргі Мұғалжар ауданы), Ақтөбе облысы;
- №7 МАС, Новоресей ауданы (қазіргі Хромтау ауданы), Ақтөбе облысы;
- Орскі қабылдау-өткізу пункті, Орск қаласы, Орынбор облысы.

1987 жылы басқарма базасының орталығы Ақтөбе қаласы маңындағы Заречный поселкесінде орналасты.

80-ші жылдардағы Батыс Қазақстан ММҚБ ұжымының жүргізген негізгі шараларының бірі қолданыстағы мұнай құбырларының қауіпсіздігін күшейтуге бағытталды, трассаның жалпы 32 % ғана қорғаныс қаптамасында ғана болды, ол жыл сайынғы апаттық жағдайлардың өсуіне жол берді. Трубақұбырлардағы электрохимиялық қорғаныстағы орнатылған протекторларды қадағалау жұмысымен 70-ші жылдардың ортасына дейін «Спецремстрой» (Оңт.ММӨҚБ бір бөлігі) айналысты, ол арнайы техникалармен жабдықталған. Бірақ та, бұл басқарма «Ембімұнай» бірлестігіне тапсырылды, сол себепті протекторларды қондыру мүлде тоқтатылды, ал соңғы 4 жылда тек бұрыннан қолданыстағы протекторларға жөндеу жұмыстары жүргізілді.

Сонымен қатар, протекторлық қондырғылардың көмегі аз болды. Катодтық қорғанысы бар станциялар бар қуатында жұмыс жасай алмады. Олқылықтың орнын толтыру үшін апатты-қалпына келтіру пунктері құрылды. «Темір» апатты-қалпына келтіру пунктерінің күшімен бір шақырым трубақұбыр бойы жөнделді, №6, №7 МАС-да кеңқияқ пен жаңажол өнімін бір-бірінен бөлек айдайтын қондырғылар қондырылды. Және де, БҚ ММҚБ апаттардың алдын – алу, болдырмаудағы соңғы жетістіктегі аппараттарды, күрделі жөндеуді механикаландыру, тозығы жеткен құралдарды алмастыру және қорғанысқа қажетті ең қажетті, ең қолайлы жолдарды енгізумен де айналысты.

1979 жылы Басқармада бірінші рет трасса маңынан ЛЭП-6 кв қондырғысы Гурьев-Мақат мұнай құбыры мен №6 МАС – 553 км бөлімдерінде орнатылды, Кеңқияқ-Орск мұнай құбырының солтүстік бөлігіндегі қорғаныс шараларын күшейтуге мүмкіншілік жасады.

XX ғасырдың 80-ші жылдарының ортасына таман Қазақстандағы ең ірі – Теңіз кен орны ашылды. Оны белгілі геолог-барлаушы Б.С. Сағынғалиев тапты. Ал 1994 жылы Б.С. Сағынғалиев керемет Теңіз мұнайлы кен орнын ашқаны үшін ҚР Мемлекеттік сыйлығының лауреаты атанды [164, 28 б.]. Теңіз алаңынан алғаш өндірістік мұнай бұрқағы 1979 жылы 5396 метр тереңдіктен атқылаған болатын. Жүргізілген зерттеулер бұл алаңды түмендік кен орындарымен пара-пар екендігін көрсетті. 1981-1986 жж. жан-жақты жүргізілген геологиялық-барлау жұмыстары Теңіз кен орнында мұнай мен газдың мол қоры шоғырланғанын дәлелдеді. Кен орнынан барланған мұнай 1-1,5 млрд. тоннаны құраса, әлі зерттелмеген ресурс қоры үш есе көп деп болжанылды. Қолайлы географиялық орны (Каспий теңізінің солтүстік-шығыс жағалауы, Атырау қаласынан 150 км оңтүстік-шығыс), маңында магистралды мұнай құбыры (Прорва-Құлсары-Гурьев), электроберіліс желісі, темір жол, ірі өнеркәсіп орталықтарының Теңіз кен орнына жақын орналасуы халықшаруашылығына қолданатын ең қолайлы нысан болып табылды.

Үлкен ғылыми мекемелердің іздестіру жұмыстарының нәтижесінде ірі, мол қоры бар газ кен орыны Батыс Қазақстан облысының Бөрлі ауданына қарасты Қарашығанақ жерінен 1979 жылы табылды. Негізінен бұл аймақтан кен орнын іздестіру жұмыстары XX ғасырдың 60 жылдары басталған. Қарашығанақ кен орнына жүргізілген бірнеше зерттеу жұмыстарының қорытындысы бойынша геолог-барлаушылар бұл мекеннің жер асты байлығы мол екендігіне көздері жетті.

Қарашығанақ кеніші КСРО Газ Өнеркәсібі Министрлігінің Бүкіл Одақтық Ленин орденді «Орынбор Газ Өнеркәсіп» бірлестігі негізінде құрылды. Бірақ кенішті толық игеру жұмыстары тек 1984 жылы 26 қазандағы Одақтың ГӨМ-нің №440 бұйрығымен іске асты [165, 76 б.].

80-ші жылдардың орта тұсында Гурьев суменжабдықтау басқармасының өндірістік міндеттемелері еселене бастады. Басқарма тек ауыз суды жеткізумен ғана айналыспады, оралдың суын ауыз суға және өндірістік кәсіпорындарға пайдалануға, сонымен қатар Әмударияның суын Теңіз мұнайгаз кешені тұтынушыларына және БҚ ММҚБ бөлімшелерін жылумен жабдықтауға қажетті сумен де қамтамасыз етті.

Қазақ мұнай ғылыми-зерттеу және жобалау институтының ашылуы бұл бағыттағы жұмыстарға қарқын бергені анық. 1988 жылға дейін бұл институттың қарамағында 38 әр түрлі мемлекеттік мекемелер жұмыс істеді. Бүкілодақтық ғылыми-мұнай институтының Маңғыстаудағы ғылыми-зерттеу институты өз жұмысын XX ғасырдың 70 жылдары бастаған. Институттың жоспарлау бөлімі Атырау қаласында орналасты. Аталмыш ғылыми мекеменің мұнай-газ саласын дамытуға қосқан үлесі қомақты.

Сонымен, мұнай құбырлары басқармаларындағы болған өзгерістер Батыс Қазақстанның мұнай құбырлары жүйесіне оң әсерін тигізді. Ембі мен маңғышлақ мұнайы кейін Реседің Еділбойын жалғайтын темір жол, теңіз, өзен, трубақұбыр қатынастарымен тығыз байланыс орнатты.

1980-ші жылдардың орта тұсында Өзен-Гурьев-Куйбышев мұнай желісі арқылы ембі мұнайын тасымалдауда іс-тәжірибелердің молайғандығы рас.

60 – 80-ші жылдары мұнай құбырларын жұмысына қатысты басқарма техникалық саясатты ұстану арқылы қолданыстағы магистралды мұнай құбырларының ұзақ жылдар бойы тынымсыз қызмет атқаруына жағдай жасауды көздеді.

Бұл жоспарлы саясатты жүзеге асыруға БҚ ММҚБ-ның барлық бөлімшелері аяусыз еңбек етуге мүдделі болды. Мұрағаттардағы құжаттарда XX ғасырдың 80-ші жылдарының басында қажетті машиналардың (бульдозер, экскаватор), трубаларды кесетін арнайы машиналар мен тағы да басқа механикалық қондырғылардың мүлдем жетіспегендігі туралы маңызды мәліметтер бар. Осындай техникалардың жетіспеуімен қатар, басқарма да саласына маманданған жетекші кадрлардың да жетіспеуінен (электргаз дәнекерлеушілер, слесар-монтаждаушылар, механизаторлар) жұмыстардың басым бөлігі екі алақанның күшімен атқарылды, әрине ол жоғары квалификациялы мамандарға негізгі жұмыстарды уақытылы аяқтауға зор кедергі жасады.

Магистралды МАС-ында және насосты қондырғылардағы басқару автоматтандырылды, қысымды, температураны реттеп отыруға мүмкіндік туды. Резервуарлы парктерде дистанционды бақылау орнатылды, өрт қаупін алдын-ала білу, түрлі апатты, қауіпті жағдайларды дер кезінде хабарлау т.б.аса қажетті қондырғылармен жабдықталды.

1980-ші жылдары өндіріс саласында ілгері қадам басу анық байқалды, ол алдымен жаңа автоматтандырылған техникалар мен өндірістің механикаландырылуымен байланысты.

Нәтижесінде, 1950-80-ші жылдардағы ембі мұнайын трубақұбыр транспорты арқылы тасымалдаудың тарихи алғышарттарына жол ашты. Нақ осы кезеңде Ембі мен Ақтөбе мұнайы тасымалында трубақұбыр транспортының жүйесі қалыптасты, оған дәлел салынып, құрылысы аяқталған жаңа құбырлар желісі негіз болып отыр.

1.4 Мұнайшы-кадрларды дайындаудың негізгі бағыттары

Бір ғасырдан астам тарихы бар әр түрлі еңбек ұжымдары мұнай-газ саласындағы кен орындарын іздестіру, барлау, өндіру, тасымалдау, өңдеу жұмыстарымен айналысты, яғни осы саладағы жұмысшы - мамандардың қалыптасуының ертеден басталғандығы сөзсіз. Қазан төңкерісіне дейінгі кезеңде Қазақстан аймағында мұнай кен орындары көптеп белгілі болды, одан әрі кен орындарын іздестіру жұмыстарын көбінесе Ресейдің геологиялық қоғамдары мен экспедициялары жүзеге асырды. Арнайы кәсіби мамандықты қажет етпейтін ауыр жұмыстарды жергілікті халық, қазақтар атқарды. Алғашқы кен орындары батыс аймақтан табылып, ол жерлерде тұңғыш мұнай өндіру ісі пайда болған кезде көптеген жергілікті қазақтың қара домалағы Қарашұңғыл мен Доссорда мұнайды іздестіру, барлау, өндіру және тасымалдауға қатысты.

1917 жылғы Ресейдегі шиеленіс Жайық-Ембі ауданына да өз әсерін тигізді. Қалың бұқараның орталықта 1 дүниежүзілік соғысқа дейін наразылығы күшейсе, ал қазақ даласында үлкен өзгерістер болып жатты. Бұл өзгерістер 1916 жылғы маусым жарлығы әсерімен туған халықтық наразылыққа байланысты еді. Мұнай өнеркәсібінде 1917 жылдың басына дейін 10-ға жуық ереуілдер, бас көтерулер болып өткен. Осы кезеңде Қазақстан территориясында ірі өндірістерде 25 мыңдай жұмысшы еңбек етуде еді. Соның ішінде Ембі мұнай кәсіпшіліктерде – 6000-дай жұмысшы, Қарағанды кендерінде 800, Спасск зауытында – 700-ге жуық жұмысшы болған.

Жалпы елді дендеген дағдарыс 1917 жылы ақпанда патша самодержавиесін құлатумен аяқталды. Елді басқару үшін Уақытша үкімет құрылды. Еңбекшілер Уақытша үкіметке сенім білдіріп, телеграммалар жолдай бастады. Сондай телеграммалар қазақстандықтар атынан да жіберілді.

Республикада өз жұмысшы күштерінің жеткіліктілігі, бірақ та оларды оқыту және үйрету қажеттігі айқын көрінді. Өлкенің басым көпшілігі қазақ болғанымен олар тек қана қара жұмысқа тартылған. Өнеркәсіп орындарының қалыпқа келтірілуі, олардың алдына жаңа міндеттердің қойылуы, маман жұмысшыларды алыстан емес, қайта жергілікті тұрғындардан дайындағанды

жөн көрді. Еліміздің тұрғылықты халқының жағдайы бұрын мал шаруашылығына байланысты болып келсе де, елдегі 1917-1925 жылдардағы өзгерістер оған түбегейлі бетбұрыс әкелді. Оның үстіне елдегі жұт, қуаңшылық қазақ халқына негізгі күн көрісі шаруашылығымен қатар қосымша бір кәсіпшілікте жұмыс жасау керектігін дәлелдеді. Әрине, қазақ халқы 1917 жылға дейін де мұнай орындарында еңбек еткені белгілі. Бірақ қарапайым қара жұмысшы мен арнайы мамандығы бар жұмысшының арасында айырмашылық жер мен көктей [58, 75 б.].

Азамат соғысы мен шетел интервенциясы негізінде қираған мұнай кәсіпшіліктерін қалпына келтіру елде басталған ашаршылық кесірінен өте қиын жағдайда жүргізілді. Бұл өз кезегінде ұлттық мұнайшы маман кадрларын дайындау мен қалыптастыру ісіне кедергі келтірді. Себебі, 1921 жылы соғыстың аяқталуына сай босаған әскери адамдар мен аштыққа ұшыраған Еділ өзені бойынан көшкен босқындар есебінен мұнай кәсіпшіліктерінде жұмыссыздар саны өсті. Мақат кенішінің 1925 жылға дейін консервацияда болуы, орталықтың Доссор кенішіне қаржыны аз мөлшерде бөлуі бастапқы кезде маман дайындау мақсатын емес, бар мамандар мен жұмысшыларды қамту ісін бірінші кезекке қойды.

Дегенмен маман дайындаудағы алғашқы онды қадамдар 1920 жылдары жасалды.

Ғасырлар бойы езушілікте болған қазақ халқының экономикалық және мәдени артта қалушылығын жоюды ұлы өмірдің алғашқы күндерінен ойлаған В.И. Ленин 1919 жылы Советтердің Бүкілресейлік VII съезінде Қазақстан делегаттарына ия, сіздердің өлкелеріңіз бай өлке, мүмкіншілігі зор. Бұл өлкені өрге бастыру керек. Сөз жоқ, өрге бастырамыз. Халықтың ішінде зор күштер жатыр деген-ді. Мұны жүзеге асыру жолында Ембі мұнай кәсіпшілігі мен Темір мұнай кәсіпшілігінде партия, совет ұйымдары құрылып, жергілікті тұрғындар мұнай өндіру жұмысына жұмылдырылды. Сондай-ақ жау бұлдіріп кеткен Темір мұнай кәсіпшілігін қалпына келтіру жұмысы да мұнай тасымалдаумен қат-қабат жүріп жатты. С.М. Кировтың басшылығымен Баку, Грозныйдан Советтік Ембі өңірі мен Темірге келген мұнайшылардан жұмысшы жасақтары құрылды.

Жұмысшылар үй-үйге кіріп, көлік пен мес сұрады. Түйе керуендері Оралға меспен, ағаш бөшкемен толассыз Темір даласынан мұнай тасыды. Жұмысшылар мен жергілікті тұрғындардың қажырлы еңбегінің нәтижесінде 1920 жылдың аяғына дейін бір жарым миллион пұт мұнай Мәскеуге жеткізілді [97, 2 б.].

1920 жылғы 1-ші ақпандағы есеп бойынша Доссор кен орынында 590 жұмысшы еңбек етті. Оның 351-і қазақ ұлтының өкілдері. 1921 жылы осы кен орнында арнайы кәсіби мамандар 36,6 пайыз, қара жұмысшылар – 39 пайызды құрады. «Орал-Ембі» мекемесіндегі есеп бойынша, 268 қызметкер болса, 1922 жылғы есепке сәйкес 333 қызметкер болды. Жұмысшылардың ұлттық құрамы: орыстар - 1,181 (51,8 пайыз), қырғыздар (қазақтар. Ә.А.) - 1,012 адам (44,5 пайыз), татарлар- 82 адам (3,7 пайыз). Жалпы мұнайшылардың 1448-нің отбасы болса, 827 адам басы бос, 261-і әйел азаматтар еді.

1921 жылдың басында Ембі кәсіпшіліктерінің жағдайы өзгерді деу қиын. Бұл жөнінде Р.Н. Фридман Еңбек және Қорғаныс Кеңесіне 1921 жылы 17 наурызда жазған баяндамасында: «Кәсіпшіліктердің қызметі мен ондағы халықтардың тұрмысы тасылатын азық-түлікке, материалдарға, суға, көлікке тәуелді. Мұнай кәсіпшіліктерінде мұнай өндіру өндірілген мұнайды тасуға, яғни алып кетуге байланысты. Барлық сақтау қоймалары толтырулы, ал өндіріліп жатқан мұнайды ашық қоймаларға құю қауіпті. 8 млн. пұт мұнай алып кетуге рұқсат берілгені мен не бәрі 1,5 млн. пұт әкетілді, осыған байланысты мұнай өндіру де тежелуде. Тұрғын үймен қамтамасыз етуде қиыншылықтар көп. Бұрын өнеркәсіп иелері үймен тек орыстарды қамтамасыз еткен». Осы Р.Н. Фридманның басшылығымен бұрынғы мұнай кәсіпшіліктерінде қызмет еткендердің тізімін жасаумен қатаң айналысты. Билік оларды жұмыс атқаруға тиісті деп шешті. Ол форма «еңбек мобилизациясы» дегенге ұқсас болды [166, 20-22 б.].

1921 жылы өткен РКП(Б) X съезінде «жергілікті халық өкілдерінен маман жұмысшы кадрларын дайындау мақсатында ұлттық тілде кәсіптік техникалық бағыттағы курстар мен орта мектептер ашу» кезек күттірмес шара ретінде көрсетілді. Осы жылы өткен РКП(Б) облыстық бірінші конференциясы жұмысшы табын қалыптастырудың негізгі техникалық сауатсыздықты жою деп белгіледі [167, 116 б.].

1923 жылы Мәскеу қаласында «Ембімұнай» тресті құрылды. Трест өз жұмысын Мақат кен орнында жүргізетін болды. Трестке жұмысшыларды Константинов және Нижний-Новгород қалаларынан әкелді. 1923 жылы халық шаруашылығын қалпына келтіру туралы шешім қабылданды. Осы кезден бастап тау-кен өнеркәсібінде қазақ жұмысшыларының санының өскендігі байқалды.

Орал-Ембі мұнайлы ауданында кәсіптік-техникалық бағыттағы оқу орны, ФЗО 1924 жылы 13-қаңтарда Гурьевте «Ембімұнай» тресті базасында ұйымдастырылды. ФЗО директоры болып трест заңгері К.К. Тушовский тағайындалды. Ильич атын иеленген ФЗО-ға трестен М.Г.Юдин, Е.Д.Котельников, В.П.Яковлев сияқты ісіне шебер, мықты мамандар жіберілді [168, 127 п.].

1924 жылдан бастап мұнай кен орындарында жұмыс істеген жұмысшылар саны азая бастады. Оған себеп, өнеркәсіпте жаңа техникалар мен мұнай өңдеу ісінде электромоторларды пайдалану еді. Осы жылдан бастап күн тәртібінде жергілікті тұрғындардан жаңа техникаларды игеріп, онымен жұмыс істейтін мамандар даярлау және өнеркәсіптегі жұмысшылардың біліктілігін көтеру мәселесі тұрды. Сол себепті 1924 жылы Доссорда фабрика-зауыт училищесі ашылып, жедел түрде мұнайшы-жұмысшы мамандар даярлап шығара бастады. 1925 жылдың өзінде-ақ бұл іс оң нәтиже беріп, осы саладағы қазақ жұмысшыларының саны өсті [67, 54-55 б.].

XX ғасырдың 20-40-шы жылдарында мұнайшыларды дайындау ісімен мұнай кәсіпшіліктері жанынан құрылған арнайы курстар мен мектептерде жүргізілді, мысалға Доссор мен Гурьевтегі ФЗО-да, Темірдегі арнайы мектептерде т.б. Осының нәтижесінде, аз ғана уақыт ішінде мұнай өнеркәсібіне

кажетті мамандықты жаппай үйретуге мүмкіншілік жасады. Алғашқы инженер-мұнайшылар білімдерін Гурьев мұнай техникумында, Баку индустриальды институтында, Кавказмаңы өнеркәсібі академиясында, Мәскеу мұнай институтында және т.б. жетілдірді. Квалификациялы мұнайшыларды дайындау мәселесі XX ғасырдың 50-ші жылдарына дейін маңыздылығын жоймады.

Сөйтіп, республикада 1926 жылдың өзінде қазақ ұлтының мұнайшы жұмысшыларын дайындау мәселесі кезек күттірмейтін мәселеге жатқызылды.

Бұл жылдары «Ембімұнай» тресінің жалпы жұмысы негізінен Ресейден келген европалық жұмысшыларға тәуелді болды. Олай дейтініміз - 1925-1926-шы жылдары барлық 100 пайыз маманданған және жартылай мамандығы бар жұмысшылардың ішінде 71,8 пайызы Ресейдің түрлі облыстарынан келгендер болатын. Сырттан шақырылған жұмысшыларға мүмкіндігінше жағдай жасалды. Оларға жол ақысы беріліп, тұрғын үйдің жақсысы бөлінсе, ал тұрмыстық қызмет тегін көрсетілді. Бірақ Сабыр Шәріповтың жазуынша, олар Ембіде тұрақтамады. Әсіресе ауа райына үйрене алмағандықтан, шақырылған жұмысшылардың көпшілігі бір жылға дейін, ия болмаса бір жылдан соң кетіп жатты. Сондықтан да тресте жұмысшы күшінің тұрақтамауы үйреншікті жайға айналды. Сырттан кадр әкелудің тиімсіздігін С. Шарипов өзінің «Жайық-Ембі ауданының ерекше жағдайы» атты баяндамасында дәлелдеп берді. Ол: «Сырттан кадрлар әкелу трест үшін үлкен шығын», - деп қорытындылады [58, 74 б.].

Қолданыстағы кәсіпшіліктердің техникалық тұрғыдан жаңаруы және жаңа кен орындарының ашылуы, қолданысқа енген жаңа үлгідегі техникаларды басқару, оның тілін білетін техникалық білімі жетік инженер-мұнайшыларды қажет етті. Бұл сұрақ елдің барлық жерінде күттірмес шараға айналды, себебі онсыз индустриаландыру бағдарламасын жүзеге асыру мүмкін болмайтын. «Іс жүзінде индустриаландырудың орындалуы, Бүкілодақтық КП (б) XV конференциясының резолюциясында (1926 ж. қазаны), - техникалық кәсібилілікті жақсарту мен жаңадан кәсіби мұнайшы кадрларды дайындау ең басты бағыт-бағдар... деп ашық айтылды.»

Алғашқы тұрақты оқу орны Доссорлық фабрика-зауыттық оқыту (ФЗО) мектебі болды. 1927 жылы мектеп алғашқы 19 жас түлегін мұнайлы кәсіпшіліктерге аттандырды. Бітіргендер арасында жалғыз жас-қазақ М.Есалиев болды. 1928 жылы екінші бітіруші 16 жас түлектерін ұшырды, оның – 5-і қазақ (С. Өтебаев, М. Есенов т.б.) [33, 65-66 б.] еді.

1930 жылдың 1 мамырында БКП (б) Гурьев аймақтық комитеті мен «Ембімұнай» трестінің қолдауымен Гурьев мұнайлы-тау-кен техникумы ашылады, міндеті мұнай кәсібіне техник мамандарды оқыту. Техникумда: бұрғылау, механикалық, құрылыс бөлімдері болса, ал 1931 ж. 1 қарашасынан бастап геологиялық және геофизикалық бөлімдері ашылды [169, 14 п.].

Қазақ маман жұмысшыларын дайындау мәселесін «Ембімұнай» тресінің кадрлар бөлімі орынбасары Б. Атшыбаев пен ФЗО мектебінің меңгерушісі С. Қарымсақов 1930 жылы 10 желтоқсанда Қазақстан Халық Шаруашылығы Кеңесі мен Халық Ағарту комиссариатына жазған хатында да көтерді. Онда ол «Сіздер тек Орталықтың ұсыныстарын қайталаумен келесіздер. Бізге Ембі

ауданының ерекшелігіне сай маман дайындаудың негізгі мәселелерін шешуге көмектесіңіздер» деп Ембінің ерекшеліктерін атап көрсетті:

а) 1) ФЗО, тау-кен кәсіпшілігінің оқушылығы, мұнай техникумына қабылдау барысында білім деңгейімен сай келетін жергілікті ұлт өкілдерінің ішінде жасөспірімдер мен үлкендердің аздығы; 2) оқу үшін негізгі база бірінші сатылы мектеп жоспары қазақ тілінде оқытылса, ал оқуға түскеннен кейін теориялық және практикалық сабақтар тек қана орыс тілінде жүргізілуі; 3) арнайы және техникалық пәндер бойынша жалпы білім беретін қазақ оқытушыларының болмауы; 4) ауданда әдебиеттің жоқтығы оқулық пен оқу құралдарының аздығы; 5) жоғарыда аталған қайшылықтарды реттеу үшін арнайы методикалық басшылықтың жоқтығы; ә) жұмысшыларға қосымша білім беру жөнінде қазақтардың сауатсыздығы және орыс тілін білмеуі, латын шрифтіндегі қазақ тілінің бастапқы сауатсыздығын жою және өндірістегі бастапқы құжаттарды орыс шрифтінде және орыс тілінде жүргізуі; қазақ тілін меңгерген оқытушылар мен нұсқаушылардың жоқтығы, сауатты қазақ өндіріс үшін әлі де сауатты емес; қазақ тіліндегі техникалық әдебиеттердің мүлде жоқтығы. Жергілікті ұлт өкілдерінен кадрларды дайындау ісіндегі осындай негізгі мәселелерді шешуде Қазақстан Орталық Халық Шаруашылық Кеңесі /ОХШК/ мен Халық Комиссарлар Кеңесі Ағарту Халық комиссариатына көмектесуі қажет. Бұл хат тек қана Ембі жағдайын ғана емес, бүкіл Қазақстанның өнеркәсіпті аудандарының көкейкесті мәселесін көтерді [58, 84 б.].

Кәсіпшіліктерде тер төгіп жатқан жұмысшылар саны 1930 жылы 4379 адам болса, 1934 жылы 8000 адамға дейін өсті және сонымен қатар 4700 адам магистралды мұнай құбырларында еңбек етті. Кәсіпшіліктердегі қазақтар 80 % болды, ал квалификациялы қазақ жұмысшыларының саны соңғы төрт жыл ішінде 6,8 % дан 45 %-ға дейін асып жығылды. Квалификациялы мамандар Гурьев жұмысшылар бөлімі мен техникумында және ФЗО-дан білім алса, жоғары квалификациялы жұмысшылар Баку мен Грозныйдың оқу орындарында тәжірибелерін шыңдады [170, 87 п.].

«Ембімұнай» тресті өз күшімен квалификациялы мамандар мен орта қызметшілердің қажеттілігін өтеп отырды. Жоғарыда айтылғандай, инженер-техник кадрлар Доссор мен Гурьев мектебіндегі ФЗО-да білімдерін шыңдап отырды. 1931-1932 жж. осында 720 адам оқыса, олардың 510-ы қазақтар болды [171, 62 п.].

Бесжылдық жоспар бойынша жергілікті халықтан 8277 адамды жұмысқа дайындау межеленді. Жұмысшыларды дайындау үшін Доссор мен Мақаттағы тау-кен кәсіпшілік оқушылығы, Гурьевтегі ФЗО және жұмыс аймақтарында ұйымдастырылатын кәсіби техникалық курстардың қызметтерін пайдаланды. Инженер-техник жұмысшыларды (ИТЖ) дайындау – мұнай техникумдары, Гурьевтегі 1934 ж. ашылған мұнай институты арқылы жүргізілінеді делінді. Гурьев мұнай институтын аяқтайтын алғашқы инженерлер қызметіне кіріскенге дейін, олардың орнын Мәскеу, Әзірбайжан, Грозный оқу орындарынан келген мамандар толықтырды [81, 85 п.].

Темір мұнайлы аймағы мұнайшыларының біліктілігін көтеру үшін, Ақтөбе облыстық комитеті мен Темір аудандық комитеті шешімімен Гурьевтегі ФЗО-ға 40 адам жолдама алған. 1934 жылы Гурьевте мұнай техникумы ашылды және алғашқы сегіз жылында Темірдің 36 түлегіне білім беріп, ұясынан ұшырды. 1932 жылы «Ембімұнай» трестінің қаулысымен Темірде мұнайкәсібіне үйрететін бөлім ашылды. Үйрету курсы екі жылға созылды. Білім беру қазақ және орыс тілінде өндірістен тыс мына мамандықтарда: бұрғылаушы, құрылысшы және т.б. жүргізілді. 1933 жылы Темірдегі кәсіпке үйрету мектебінен 57 маман әзірленді. Мәскеу, Баку, Грозныйдың жоғарғы оқу орындары мамандарды дайындауда үлкен көмек көрсетті. 1935 жылы Бакудың Краснознаменск индустриалды институтын С.Өтебаев, 1936 жылы Кавказмаңы өнеркәсіптік академиясын біздің жерлесіміз К. Сариев тәмамдап шықты.

Жергілікті ұлт өкілдерінен квалификациялы мамандарды оқыту, дайындау мен Батыс Қазақстанның мұнай кәсіпшілігінің дамуына зор үлес қосқан, «Ембімұнай» трестінің алғашқы басшыларының бірі, бірегейі Я.В.Лаврентьевтің еңбегі ұшан теңіз. 30-шы жылдардың басында Ембі мұнайлы аймағында институт ашу жөнінде С. Қарымсақов та сөз еткен болатын. Айтылған ұсыныс өкінішке орай, қолдау таппады. Жұмысшы-қазақтар өте тайыз, төмен білім алды, оқыту тек орыс тілінде жүргізілді сонымен қатар, аймақтың әлеуметтік-экономикалық мәселелері әлі де шешілмеді [66, 27-28 б.].

Қазақстан мұнайшылары үшін үлкен сын болған кезеңнің бірі Ұлы Отан соғысының қаһарлы жылдары еді. Майданға аттанған ер азаматтардың орнын жоқтатпай, өндіріс ырғағын қалыпты ұстау - мұнайшылардың алдына қойған катал талабы мен міндеті еді.

XX ғасырдың 40-шы жылдары әсіресе, Ұлы Отан соғысы кезеңінде Қазақстанда мұнай өндірудің күрт өскендігі байқалды. Қазақстан мұнайкомбинатына қатысты тоғыз кәсіпшіліктің төртеуі – Байшонас, Ескене, Мақат және Жақсымай мемлекеттік жылдық тапсырысты уақытынан бұрын және жоспардан он мың тоннаға артық орындады.

Қорғаныс қажетіне көптеп мұнай беру үшін қажымай еңбек етіп, ерлер қатары майданға кетіп сиреген соң солардың орнын толтыратын жұмысшы күшіне мұқтаждық туды. Мұнайшылар қатары кәсіпшілік училищелерді бітірген жастармен толықтырып отырылды. Жас мұнайшылар үлкен ерлік пен жігерлік танытып скважиналарды даярлау мен қатар мұнайды тасымалдау мәселелеріне де тікелей қатынасты. Олар бірнеше апта бойы қолданыстан шыққан Доссор – Мақат мұнай құбыры желісінен қажетті құрал – жабдықтарды алып ұзындығы 49 километр болатын Нармонданақ – Мақат мұнай арнасының құрылысына пайдаланды.

Жас доссорлықтар мен басқа да кәсіпшілік ұжымдарының көмегі арқылы 1942 жылдың 22 желтоқсанында Нармонданақ кен орны өз жұмысын жандандырды. Осы шараға жастардың белсене қатысуын ескере отырып, Гурьев облыстық партия комитетінің 1943 жылғы 16 сәуіріндегі шешімі бойынша енді осы кәсіпшілікті Комсомол деп атау ұйғарылды [33, 102-103б.].

Соғыс уақытында 4 жаңа мұнай кен орындары: Жолдыбай, Нармұнданақ, Бек-Беке, Алтыкөл ашылды. Сонымен бірге, бұрынғы қолданыстағы

алаңдардан жаңа мұнай аймақтары: Солтүстік-шығыс Байшонас пен Солтүстік Доссордың байлықтары көзге түсе бастады [118, 97 п.].

1944 жылдың мамырында Қазақстанмұнайкомбинатында 79 комсомол-жастар бригадалар мен топтар қызу соғыс кезінде саланың жұмысын жандандыруға ат салысты [33, 100 б.].

Жақсымай, Шұбарқұдық, Құлсары мұнайы «Бәрі де майдан үшін» деген ұранмен өндіріліп, еліміздің өнеркәсіп аудандарына күндіз-түні ауыр салмақты поездармен жөнелтіліп жатты.

Осы жолдағы барлық аршынды істің, асқар өсуіміздің жарқын тұлғасы жасампаз еңбек адамдары. Сол көш алдында атағы Отанға тараған социалистік жарыстың жарқын өкілдері қазақ мұнайшылары да аз емес еді.

Енді мұнайшы-кадрлар мәселесі қайта қозғалды. 1949 ж. мұнай кәсібінің 19 маманы білімін жетілдіру үшін Мәскеу қаласында арнайы курстан өтті, оның 6-ы қазақ жұмысшысы. Техниктердің курсы аяқтаған соң: Құдабаев – Байшонас кәсіпшілігінің бас инженері; Оразалиев – Қосшағыл кәсіпшілігінің өндіру цехының басшысы; Оғай Кинони – Доссор кәсіпшілігінің өндіру цехының басшысы; Мусин – Байшонас кәсіпшілігінің электрцехының басшысы қызметін атқарады [172, 7-8 п.].

Кадрлардың тұрақты еңбек етуін сақтау мақсатында, жыл сайын Қазақстанмұнай бірлестігінде жұмысқа қабылданатын жергілікті ұлт өкілдерінің санын арттыру көзделді. Егер 1946 ж. жалпы инженер-техникалық жұмысшы қазақтар саны 327 адамға, соның ішінде: 10 инженер, 31 техник, ал 1950 ж. 1 қаңтарында 438 жергілікті ұлт өкілдері, олардың: 6 инженер, 76 техник жұмысшыға дейін артты.

1950 ж. бірінші айы бойынша қазақ жұмысшылары:

10 адам – директор, 44 адам – бас инженер, бас геолог, жауапты бөлімдердің бастықтары, 15 адам – бас есепші, 72 адам - өндіру мен жер асты жөндеу шеберлері, 76 адам – бұрғылаудың қас мамандары болды.

Мамандарды іріктеу, олардың қабілеті мен білімін анықтау, жеке мінез-құлықтарын білуді арнайы іс-тәжірибелері мол мамандар жүргізді және олар жұмысқа қабылданушымен жеке пікірлесу және толтырылған анкеталармен танысу арқылы жұмысқа қабылдады. Жұмысшыларға түрлі міндеттер жүктелді, практикалық жұмыстардан сынақ тапсырып, білімдерін көрсетті.

Жұмысшылардың тұрақты әрі сапалы түрде еңбек етуіне әлеуметтік нысандардың, әсіресе баспанамен барлық стансалардың жұмысшыларын жасақтай алмауынан ісінің қас шебер мамандары мен жігерлері жалындап тұрған жас мамандарды ұстап тұру көп қиындықтар туғызды. Ол әрине жұмыс барысына кедергі келтірді [153, 13-14 п.].

Кәсіби инженер жұмысшыларды үздік, жетекші оқу орындарына, ғылыми орталықтарға - Одесса жанындағы мемлекеттік университетіне, Уфа мұнай институтына т.б. жіберуді қажет деп тапты [153, 29-31 п.].

XX ғасырдың екінші жартысында Кеңқияқ, Өзен, Жетібай, Жаңажол кен орындарының ашылуы техникалық білім алудың маңыздылығы мен келешекте сұранысқа ие болатындығы анық байқала бастады. 60-70-шы жылдары жергілікті мұнайшы кадрлардың легі қалыптасты, олар кәсіби білімдерін

Алматы, Мәскеу, Свердловск, Саратов, Уфа, Солтүстік Кавказ, Батыс Сібірдің жоғары оқу орындарынан алды. Қазақстанға ұзақ жыл осы салада тер төккен білікті де білімді мамандар келіп, жас мұнайшыларға жұмыстың қыр-сырын үйретіп, үлгі көрсетіп отырды [46, 92 б.].

Кадрлардың экономикалық білімін жақсарту мақсатында Ақтөбе қалалық партия комитеті «Внедрение научной организаций труда на предприятиях промышленности, транспорта истроек города» атты техникалық-экономикалық конференция өткізді [173, 87 п.].

Батыс Қазақстанды зерттеудің соғыстан кейінгі жылдардағы тарихында бұл өңірдің көмірсутек шикізатына деген перспективаларын ғылыми тұрғыдан негіздеуге және іздеу-барлау жұмыстарының тиімділігін арттыруға 1946 жылы академик Қ.И. Сәтбаевтің пәрменімен Батыс Қазақстанның табиғи ресурстарын зерттеу мақсатында әдейі ұйымдастырылған Қазақ КСР Ғылым Академиясының Орал-Ембі ғылыми-зерттеу базасының қызметкерлері айтарлықтай үлес қосты.

Ақтөбе облысының территориясында мұнайдың мол қоры табылып, бұрыннан жұмыс істеп келе жатқан Шұбарқұдық және Жақсымай кәсіпшілігіне Кеңқияқтың мұнайын өндіру қосқан кезде облыс өнімді бірнеше есе көп бере алды. Кеңқияқ мұнайы жоғары сапалы мұнай деп есептелінді. Кеңқияқ өңірінде геологиялық-барлау жұмыстары жүргізілгенде Құмсай, Көкжиде сияқты жаңа мұнай көздері табылды.

Кеңқияқ тұз күмбезінің ашылуына тікелей себепкер болған атақты геолог Әби Құрғұловтың еңбегі ерен. Ол 47 жыл мұнай саласында мінсіз еңбек етті. 1961 жылы Қазақ ССР Жоғарғы Кеңесінің жарлығымен «Қазақ ССР-не еңбек сіңірген геолог» деген құрметті атағын алды. Мұнайшылық еңбегі үшін ол елуінші жылдары Еңбек Қызыл ту орденімен марапатталды. Оның есімі құрмет кітабына жазылды [119, 9 б.].

Кеңқияқ кен орнының ашылуы геологтардың мерейін асқақтатты. Оны зерттеген топтың жетекшісі Г. Таршилов, аға геолог В. Василев, бұрғылау ісінің аға инженері Горошпиков әсіресе, М. Шерниязов басқарған бұрғылаушы топ үлкен беделге ие болды. Слесарь Л. Кабицкий, бұрғылаушы Д. Тұрабаев, көмекші Сариев, бригадир М. Шерниязов және басқалары демалыссыз 13 сағат бойы суыққа төзіп тер төкті [73, 3 б.].

1950 жылдары мұнайды іздестіру жұмыстары далалы Оңтүстік Маңғыстауда да басталды. Маңғыстауда Өзен, Жетібай сияқты ірі кеніштер ашылды, жедел қарқынмен осы жұмысты игергені үшін мамандар мен ұйымдастырушылар тобына: Д.А. Досмұхамбетов, Н. Имашев, Х.Н. Өзбекқалиев, В. Матвеев, Б. Дьяковқа 1966 жылы Ленин атындағы бүкілодақтық сыйлық берілді [33, 158 б.].

Елімізде іздеу-барлау жұмыстарының қарқынды жүруі 1957 жылы Форт-Шевченко қаласында «Мангышлакнефтегазразведка» трестінің құрылуына әкелді. Осы трестің атқарған жұмыстарының нәтижесі ретінде 1961 жылы Өзен және Жетібай кен орындарының ашылуы болса, ол Маңғышлақ өлкесінің беделін асырғаны рас. Осындай ізгі істердің жүзеге асырылуына үлес қосқан

ұлы мұнайшы-геологтардың бірі Токарев Валентин Петровичтің есімімен тығыз байланысты.

В. Токарев 1925 жылдың 28-інші қаңтарында Краснодар өлкесінде шаруа отбасында дүниеге келген. 1943 жылы Астрахань-Саратов мұнай желісін төсеу құрылысына қатысады, кейін Гурьевтегі салынып жатқан зауыт құрылысына жіберіледі.

Грозныйдағы мұнай институтының геология – барлау факультетін бітірген Токарев өз еңбек жолын Батыс Қазақстандағы Маңғышлақ түбегінің мұнай кен орындарын барлауға арнайды. 1957 жылы «Мангышлакнефтегазразведка» трестінің басты геологы болып қызмет атқарады. Оның бастамасымен Маңғышлақ және Бозашы түбегіндегі ірі мұнай-газ кен орындары ашылады.

Еліне адал қызмет еткені үшін 1963 жылы В.П. Токарев Ленин Орденімен марапатталса, 1980 жылы «Халықтар Достығы» атты екінші орденімен, 1981 жылы Жетібай мұнайгаз кенорнын, 1985 жылы Қаламқас пен Қаражанбас кен орындарын ашуға үлес қосқаны үшін «Кен орындарын алғаш ашушы» деген дипломмен марапатталады. 1999 жылы Қазақстан Республикасының Президентінің жарлығымен В.П. Токарев Қазақстанның мұнай-газ кенорындарын барлау, мұнай өнеркәсібінің дамуына қосқан үлесі үшін «Құрмет» ордені табыс етілді [174, 2-3 п.].

Ғылым мен техниканың жаңа жетістіктерін өндіріске енгізу, бұрғылау және мұнай өндірудің технологиялық процестерін жетілдіру мұнай мен газ өнеркәсібінің қарыштап дамуына жағдай жасады. 1966 – 1970 жылдарға арналған жаңа бесжылдықта еліміздің мұнайшылары алдында Сібірдің, Қазақ КСР-да Маңғыстаудың, Белоруссияның және басқа мұнайлы аймақтардың орасан бай мұнай байлықтарын игеру жөнінде көлемді жаңа міндеттер тұрды. Қошқар, Құлсары, Қосшағыл, Мақат, Қаратон, Кеңқияқ, Жаңажол кәсіпшіліктерінде жұмысшылардың шығармашылығы негізінде техниканы қолданудың жаңашыл әдіс-тәсілдері ойластырылып, қолданылды. Ал 60-шы жылдардың екінші жартысында мұнай өндірудің негізгі жолдары бірте-бірте механикаландырыла бастайды [50, 139 б.].

Партия мен үкімет мұнайшылардың еңбегі мен тұрмысын жақсартуға әрқашан да көңіл бөліп келеді. КСРО Жоғарғы Кеңесінің 1965 жылғы 29 тамызындағы үкіміне сәйкес жыл сайын «Мұнай және газ өнеркәсібі қызметкерлерінің күні» аталып өтілетін болды. Бұл Коммунистік партияның және Кеңес үкіметінің мұнай және газ өнеркәсібі қызметкерлеріне қамқорлық жасауының тағы бір айғағы болып табылады. 5 қыркүйек мұнайшылар өздерінің мерекесін бірінші рет атап өтті.

Кеңес Өкіметі тұсында геологтар, инженер-мұнайшылар, техниктер, маман бұрғышы жұмысшылар, мұнай өндіру жөніндегі операторлар кадрлары өсіп жетілді. Олар осы заманғы техниканы жете меңгерді, ұлттық интеллигенцияның үлкен легі өсті. Қазіргі уақытта Батыс Қазақстанның мұнайшылар ұжымы бірнеше мыңдап есептеледі. Егер революцияға дейін мұнай өнеркәсібінде бірде-бір қазақ инженерінің немесе технигінің болмағанын еске алсақ, бұл сүйсінерлік жәйт. Институттарымыз, техникумдарымыз мұнайшы кадрларды көптеп даярлап шығарды. Батыс Қазақстанның жаңашыл, тамаша өндіріс

озаттары мен ұжымдары жеткілікті болды. «Маңғышлақмұнай» бірлестігі Өзен кәсіпшілігінің бұрғылау мастерлері Нұрисламов пен Нұртазиннің есімдері бүкіл одаққа әйгілі еді. Барлау үшін бұрғыланып жатқан скважиналардың мастерлері Қадыров, Жалғасбаев осы Өзенде бірнеше скважиналарды бұрғылап, тереңде жатқан мұнай көздерін ашты.

Осындай сан – салалы істерді шеберлікпен, қажымас қайратын, ізденпаздықпен ұйымдастыруда, ұжымдарды бір кісідей жұмылдыруда өндірістік – техникалық базаның бастығы Сырым Жиенбаевтың, оның бас инженері Иван Кирьяндардың сіңірген еңбегі зор болды.

Ал жеті жүз километрлік Орск – Гурьев мұнай құбырының құрылысы басталғанда тасымал-транспорт жұмыстарын ұйымдастыру С. Жиенбаевқа жүктелді. Бүкіл трасса бойына құбырлар жеткізіп тұру үшін автомашиналардың, тракторлардың жетіспеуіне байланысты елден мыңға тарта түйе жинап, Гурьев – Орск аралығына керуен жолын салуда көзге түсті.

С. Жиенбаев 1901 жылы қыркүйек айының 15-інде Батыс Қазақстан облысының Орда ауданында дүниеге келген. Өзінің еңбек жолын 1916 жылы Ембімұнай кәсіпшілігінде жұмысшы болудан бастайды. Жұмыстың қай түрі болмасын үлкен жауапкершілікпен, ұқыптылықпен абыройлы атқарған.

1964 жылы Ақтау қаласында шағын және ұсақ өнім шығаратын шеберханалар жабылып, орнына өндірістік-техникалық база құрылады. Оның директоры болып С. Жиенбаев тағайындалады. Өндірістік-техникалық база кәсіпшіліктің барлық механикасы мен автоматикасының жұмыс жасауын бақылауға алып, уақытында керек қажеттіліктер мен ақауларды жөндеп отырады. Осы кезеңде ірі Өзен және Жетібай кен орындарының ашылуы жаңа заманға сай техникалық құрал-жабдықтарды талап еткендігі сөзсіз. Осы қажеттілікті С. Жиенбаев өзінің тікелей араласуымен дер кезінде шешіп отырған [174, 2-3 п.].

Маңғыстаудың мұнайын еліміздің орталық қалаларына темір жол мен теңіз жолы арқылы жөнелткенмен, бұл мәселе әлі де түбегейлі шешілген жоқ еді. Тасымалдағы селкуліктің салдарынан Өзен, Жетібайларда ондаған ұңғыны тоқтатып қоюға мәжбүр болдық. Оның үстіне өнімді сақтайтын ыдыстар да жетіспеді. Жаңадан іске қосылып, өндірістік мұнай бере бастаған кәсіпшіліктерге ондаған мың сом экономикалық залал келтіретін осы іркіліктен құтылудың жалғыз ғана жолы бар болатын. Ол Өзен-Гурьев-Куйбышев мұнай құбырын тез арада салып бітіріп, қара дарияны тоқтаусыз ағызу қажеттігі туындады, - деп өз әңгімесінде Қазақстан Республикасына еңбегі сіңген ғалым және техника қайраткері Сафи Өтебаев атамыз атап айтқан.

Қазақ мұнай-газ өнеркәсібінің қалыптасуына, дамуына ерекше еңбек сіңірген, саланың негізін қалаған алғашқы инженер-мұнайшының бірі – Сафи Өтебаев. Бакудегі мұнай институтын бітірген соң алғашқы еңбек жолын инженерліктен бастаған Сафи аға бірнеше кен орындарының ашылуына, мұнай өндіруде жаңашыл технологияның енгізілуіне ұйтқы болды. Әсіресе, Құлсары, Кеңқияқ, Қаратон, Мұнайлы, Жетібай, Өзен және басқа да кеніштер Сафи Өтебаевтың жанқиярлық еңбегімен, шебер ұйымдастырушылығымен игерілген

еді. Оның ұсынысымен 1938 жылы Атырауда мұнай өңдеу зауытының құрылысы басталды.

Сафи Өтебаевтың майлы қиян аталған Маңғыстау түбегінде де мол мұнайдың барлығы, оны тездетіп игерудің қажеттілігі жөніндегі ұсынысы КСРО мұнай және газ министрлігі тарапынан қолдау тауып, 1960 жылғы қазанда №6 ұңғымадан мұнай бұрқағы атқылады. Міне осы кезден бастап мұнайлы өңірде темір жол, су, мұнай құбырларының тармақтары тартылып, мұнайшылар қалашығы – Жаңажол бой көтерді. Өзен-Атырау-Самара мұнай құбырының, мұнай факультетінің, газ өңдеу зауытының ашылуында да Сафи Өтебаев еңбегінің жарқын іздері бар.

Сафи атамыздың «Өмір мұраты» (1988 ж.) және «Өскен орта» (1999 ж.) атты екі еңбегі жарық көрген, онда ардагер өзінің ғұмыры, еңбек жолы жайында сыр шертіп келешек ұрпаққа мұра ретінде тарту етеді [175, 40 п.].

Өзінен гөрі өзгенің қамын көбірек күйттеген, адал да абыройлы еңбек етіп, КСРО-ның құрметті мұнайшысы атанған абыз Сафи Өтебаев барша мұнайшыларға ғана емес, алаш жұртына ардақты еді. Ғасыр жасына толардан екі жыл бұрын өмірден өткен қазақ мұнай-газ өнеркәсібінің бәйтерегінің есімі енді ұмтылмақ емес. «ҚазМұнайГаз» компаниясы Құлсары қаласындағы №9 кәсіптік лицей алдына мұнай абызының мүсінін орнатты [176, 3 б.].

Батыс аймақта орналасқан кен орындары әуелден-ақ мұнайшы кадрларды тәрбиелеудің ұлағатты ұстаханасы болғаны белгілі. 1950-1960 жж. мұнай саласына маманданған қазақ жастары аз болды. Дейтұрғанымен 1960 жылдары республиканың әр түпкірінде арнайы маманданған айлық курстар ашылып, 9-10 сыныптағы оқушыларды мұнай-газ саласына бейімдеп оқыта бастады. Алғашқы дайындық курстарынан өткен мамандар жоғары білім алу мақсатында Мәскеу, Баку, Уфа, Грозный мұнай институттарында, кейін елімізде ашылған Атырау, Алматы қалаларындағы политехникалық техникумдарда оқып, жоғары маманданған кадрлар есебінде қызметтерін жалғастырады.

Осындай мұнайшылардың бірі Қаратон мұнай кәсіпшілігінде оператор болып жұмыс жасаған Табын Оржанов. Т. Оржанов 1929 жылы 15 қарашада Атырау облысының Доссор деген мұнайлы жерінде дүниеге келген. 1952 жылы Мәскеудің И.М. Губкин атындағы мұнай институтын аяқтап, жарты ғасыр бойы ежелгі Ембінің, мұнайлы Маңғыстаудың мұнайын молайту жолында абыройлы еңбек етіп, мұнай саласының барлық сатысынан, мұнай өндіру операторынан «Ембімұнай», «Маңғыстаумұнай» бірлестіктерінің бас инженерлігіне дейінгі лауазымдық қызметтер атқарған.

Т. Оржановтың осындай еңбегі КСРО Мұнай Министрінің «Мұнай өнеркәсібінің үздігі» белгісімен, бірнеше дүркін Қазақ КСР-і Жоғарғы Кеңесінің Грамоталарымен марапатталған [177, 1 п.].

КСРО билік орындары мен саяси басшылығы тарапынан ХХ ғасырдың 60-80-шы жылдары жас жұмысшы кадрларды даярлау ісіне ерекше маңыз беріліп, бұл салаға жан-жақты қамқорлық көрсетілген. Біздің зерттеген құжаттарымыз бойынша осы мәселе СОКП ОК-ның қаулы-қарарлары мен Кеңес үкіметінің арнаулы шешімдері арқылы реттеліп отырған. Мемлекеттік шешімдерді іс жүзінде орындауға жоғарғы биліктен орта және төменгі деңгейдегі

мемлекеттік-саяси ұйымдарға дейін жұмылып біршама оңды және тиімді істер атқарылған. Яғни, осы кезде елдегі кәсіптік-техникалық білім беру жүйесі реформаланып, ондағы оқу-тәжірибе, тәрбие ісі кең қанат жайып жаңа деңгейге көтерілген. Тіпті оқу орындарының XX ғасырдың 30-40-шы жылдары пайда болған фабрикалық-зауыт оқуы деген атауы енді кәсіптік-техникалық білім беру жүйесі /училищесі/ деген атауға көшірілген [178, 126-127 б.].

1969 жылы Оңт.ММӨҚБ ұжымында 2771 адам жұмыс жасаса, олардың арасында инженер-техникалық жұмысшылар – 139, қызметкерлер – 245, жұмысшылар – 2063, қызмет көрсетушілер – 78 адамды құрады.

Жоғары білімді мамандар – 86 адам, арнаулы-орта білімді – 256 адам қызмет атқарды. Жас әрі, жоғары мамандандырылған кадрлар мәселесін шешу мақсатында басқарма басшылары Мұнай Министрлігіне сұраныс хаттарын жолдайды. Осыған орай, 1970 жылы Мұнай Министрлігінің жолдауымен жоғары білімді -17 және арнаулы-орта білімді – 25 жас мамандар қызмет етуге жіберілді.

Оңт.ММҚБ басшылары жауапкершілігі мол жұмыстарға қажетті кадрлардың тізімін құрды. 1970 жылы басты инженер қызметкері, 1975 жылдан бастап Гурьев магистральды мұнай құбырлары басшылығына Василий Яковлевич Швабауэр келеді. Василий Яковлевич Саратов облысында 1925 жылы дүниеге келген, соғыс жылдарында Гурьев облысына көшірілген, ғұмырын Батыс Қазақстанның трубақұбыр транспортының дамуына арнады.

1970 жылы трубақұбыр транспорты басқармасында елеулі өзгерістер орын алды. Мұнайөндіру өнеркәсібі Министрлігінің 1970 жылдың № 65 бұйрығына сәйкес, мұнайды тасымалдау мен жеткізудің Бас басқармасы құрылады, оның міндетіне мұнайды мұнай кен орындарынан тасымалдап экспортқа шығару жүктелді. Осыған орай, бұрын Басмұнайжабдықтау басқармасына қараған барлық магистралды мұнай құбырлары мен Оңт. ММҚБ-да Басмұнайтасымалы құрамына қосылды. Батыс Қазақстан ММҚБ-на В.Я. Швабауэр тағайындалады, ол Гурьевтің магистралды мұнайөнімі құбырлары басқармасында (ММӨҚБ) тәжірибесін шыңдаған. 45 жыл Батыс Қазақстан МҚБ жүйелі түрде жұмыс жасауына үлес қосады. Осындай сан-сапалы еңбектерін құрметтей отырып, 1977 жылы «Құрмет грамотасымен» марапатталынды. Осы басқарманың бас инженері міндетіне Жұмағалиев Байқадам Жұмағалиұлы келеді, қызмет бабын 1968 жылы «Ембімұнай» кәсіпшілігінде бастап, Қазақ политехникалық институтының түлегі ретінде еліміздің мұнай мен газ саласындағы жетістіктердің еселенуіне ат салысады.

1972 жылы Оңтүстік ММӨҚБ бастығы болып Н.Н. Шманов тағайындалады. Нұрибек Набиұлы Шманов 1952 жылы академик И.М. Губкин атындағы Мәскеудің мұнай институтын тәмамдаған алғашқы қазақтардың бірі. Еңбек жолы барысында Каспий-Орск мұнай құбырының №4 мұнай айдау станциясының жоғарғы механик қызметі ретінде бастайды, кейін осы станцияның бастығы, ал 1965 жылдан бастап Гурьев ММҚБ-ның бас инженері қызметтерін атқарады. Өзі қызметте жүргенде Кеңқияқ - №6 МАС мен Өзен-Гурьев-Куйбышев мұнай арнасының алғашқы қазығын қағу мен іске қосу жұмыстарына да қатысады.

КСРО Мұнай өндіру өнеркәсібі Министрлігінің 1969 жылдың 17 желтоқсанындағы №АЖ-6531 және Мұнай өндіру өнеркәсібі министрі орынбасарының 1970 жылдың 16 ақпанындағы №АЖ-831 жазылған хаттарының негізінде Оңт.ММӨҚБ-ның 1970 жылғы еңбек жоспарының жобасы жасалынды:

Кесте 9 - Оңт.ММӨҚБ-ның жылдық еңбек жоспары

	1970 жылдың жоспары	Тоқсан бойынша			
		I	II	III	IV
Барлық адам саны	2280	2240	2260	2290	2330
Барлық еңбек ақы – мың рубль	3790,5	978,5	895	942	975
Ескерту - РМЭМ, 70-қ., 1-т., 3195-іс, 72 п					

Тұрғын-үй мәселесінің жетіспеуінен МАС-на қажетті жұмысшы-мамандармен толығына үлкен кедергі жасады, ол әрине жоғары кәсіби мамандардың тапшы болуына әкелді.

Кесте 10 - Мұнай айдау стансалардағы жұмысшылар саны

1971 ж.		1972 ж.
Жалпы	973	1232 адам
ЖОО мен техникумдарды бітіргендер	12	48 адам
Ескерту - РМЭМ, 70-қ., 1-т., 4287-іс, 27-28 п		

Басқармада жұмыс жасайтын жалпы 1213 адамның 983 жұмысшысы социалистік жарыстарға белсене қатысты, яғни жұмысшылардың 81% ат салысқан. Жыл бойғы тынымсыз еңбектері үшін Өзен, Шевченко, Бейнеу МАС үздік деп танылды.

1972 ж. сапалы қызметі мен үзіліссіз ұзақ жұмыс жасаған 8 адамды құрмет кітабына енгізді, 22 адам құрмет тақтасына ілінді, 135 адам құрмет грамоталарымен, 163 жұмысшыға бағалы сыйлықтар тапсырылды, 201 адамға алғыс жариялады [153, 32-33 п.].

Маңғыстау түбегі мұнай мен газға, құрылыс материалдарына, басқа да қазындыларға бай. Партия мен үкімет түбек қазынасын халық игілігі үшін игеру мәселесіне ерекше мән беріп, үлкен қамқорлық жасауда. Бұл қамқорлыққа мұнайшылар мен газ өндірушілер іспен жауап беріп келеді. Мұны тоғызыншы бесжылдықтың шешуші жылында қол жеткен табыстардан айқын көруге болады.

1973 жылғы екінші тоқсанның қорытындысы бойынша Бүкіл одақтық социалистік жарыста озып шыққаны үшін Маңғыстау мұнай бірлестігіне КСРО Мұнай өнеркәсібі министрлігі мен кәсіподақтардың орталық комитетінің

ауыспалы Қызыл туы берілді. Бұл мұнайшыларды табысты еңбекке одан әрі жігерлендіре түседі.

Түбектің сарқылмас қазынасын мол игеру, ең алдымен, техникалық прогресті одан әрі тездетуге, өндірістің ішкі резервтері мен мүмкіндіктерін барынша тиімді пайдалануға байланысты. Бірлестік үстіміздегі бесжылдықтың тек екі жарым жылында мұнай өңдеу зауыттарына 36 млн.тонна сұйық отынды жөнелтіп үлгерген.

Түбекті түлету ісіне Әзірбайжанның, Татарстанның, Башқұртстанның, Грозныйдың, Ставропольдың мұнайшылар қауымы көп көмек көрсетті. Мәскеу, Ленинград, Киев сияқты ірі өнеркәсіп орталықтары еліміздегі ұңғымаларды бұрғылау мен мұнай өңдеуге қажетті жабдықтарын жіберді. Еліміздің көптеген ғылыми-зерттеу институттары Маңғыстау мұнайын игеру проблемасын түбегейлі шешу ісімен мықтап шұғылданды.

Маңғыстау мұнайын өндірудің өз ерекшеліктері бар. Осы ерекшеліктерді жақсы білетін, ұңғымаларды бұрғылау, мұнай өндіру жұмыстарын тыңғылықты ұйымдастырып отырған мамандар, өндіріс командирлері өсіп жетілуде. Елімізде тұңғыш рет, мұнайлы қабатқа ыстық су жіберу бізде жүзеге асырылды. Бірлестікте, оның кәсіпорындарында жаңа техника мен озық технологияны өндіріске енгізу, жаңашылдардың ұсыныстарына құлақ асу ісі күн тәртібінен түспейтін мәселелердің біріне айналды.

Маңғыстау даңқы мұнаймен шықты. Сол «қара алтын» селін ағызып жатқандар қаһарман еліміздің адамдары. Жапан далада күні-түні еңбек еткен мұнайшылардың өндірісте жоғары көрсеткіштерге жетуі үлкен мақтаныш. Түбек байлығының көзін ашып, аспанға мұнай фонтанын алғаш атқылатқан Николай Петров, Борис Борисов, Сұлтан Сайдазимов және басқалары көп тер төкті. Ал учаске шебері КСРО Жоғарғы Кеңесінің депутаты Қамқаш Ыбыраева, Социалистік Еңбек Ері, бұрғылау мастерлері Геннадий Шевченко, аға операторлар Әнес Айтниязов, Бегім Зейнелова, Төремұрат Жармағамбетов еңбек өнімділігін арттырудың өнегесін көрсетуде [179, 4 б.].

Одақ кезінде Маңғыстау түбегінен тәулігіне ондаған мың тонна «қара алтын» өндірілді. Жарты арал мұнай өндіру жөнінен «Түркменнефть» пен «Әзербайжаннефть» бірлестіктерін қуып жетіп, Тюменьнен кейінгі екінші орынға көтерілді.

Бірлестіктер алдында тұрған міндеттер орасан үлкен. Соның бірі Қазақ газ айыру зауытының құрылысын бітіру, Өзендегі мұнайды судан және тұздан тазартатын жылдық қуаты 12 миллион текше метрлік қондырғы мен мұнайлы қабатқа су айдайтын Шевченко-Жетібай-Өзен су құбырының екінші кезегін салып, іске қосу, Жетібайдағы табиғи газ жинайтын объектіні пайдалануға беру сол кезеңнің өзекті мәселелері болды.

Маңғыстау өңіріне қажырлы еңбегімен жұртшылық мақтанышына айналған мұнайшылар да көптеп саналады. Бұл жерде Өзен бұрғылау жұмыстары басқармасының шебері Александр Еремін басқарған бригаданың еңбегін ерекше атаған жөн. Слесарь Виктор Ткаченконың есімі де құрметпен аталады. Ол өз ісін жетік білетін бесаспап маман. Әрі үнемі ізденіс үстінде жүретін ой адамы. Рационализаторлар мен өнертапқыштардың Бүкіл одақтық

қоғамының мүшесі ретінде ол Маңғыстауда істеген бес жыл ішінде өндіріске 81 жаңалық ұсыныс жасап, оның 70-ке жуығын өндіріске енгізді. Мұның экономикалық тиімділігі 118 мың сом болды. Тапқыр ойлы озат жұмысшының омырауында Еңбек Қызыл Ту ордені жарқырады. Оның суреті Мәскеудегі КСРО Халық шаруашылығы жетістіктері көрмесінің «Мұнай өнеркәсібі» павильонындағы Құрмет тақтасына ілінген [180, 7 б.].

КПСС XXVI съезінің шешімдерін жүзеге асыруға қазақстандықтар да сүбелі үлес қосып отырды. Республика мұнайшыларының алғы шебінде «Ембімұнай» өндірістік бірлестігінің ұжымы келеді.

Мұнай кәсіпшіліктерінің алғашқы жол салушылары табиғаттың күрделі ауа-райы жағдайларында жұмыс істейді. Олардың қажымай-талмай ізденуі арқасында бірқатар жаңа жер асты қоймалары игерілді. Теңіз деп аталатын ірі мұнай-газ көзінің ашылуы бұрғылаушылардың аса маңызды жетістігі болып табылады.

Бұрғылау бөлімшелері нысандарға вахталық-экспедициялық әдіспен қызмет көрсетуге толық көшті. Мұның өзі кадрлардың тұрақтамаушылығын қысқартуға мүмкіндік берді.

Жаңа кен көздерін пайдалануға беруді тездету ісінде қиыншылықтар болады. Бірақ осы сала төңірегінде жоғары білікті, еңбекқор мамандар, жоғары патриоттық парызын сезінетін адамдар жеткілікті. Олардың жасампаз еңбегі, олардың инженерлік-техникалық ой-өрісі – біздің табыстарымыздың кепілі.

Кеңес Үкіметі жоғарғы көлемде тез және сапалы өнім алу үшін әрбір еңбек ұжымында бүкілодақтық социалистік жарыстарды өрістетіп отырды. Барлық өндіріс салаларына еңбек өнімділігін арттыру, материалдық және отын ресурстарын үнемдеу жөнінде нақты тапсырмалар берілді. Озат тәжірибе мен жаңа техниканы өндіріске енгізу, жұмыс уақыт дұрыс пайдалану, жаңадан мамандандырылған бригадалар ұйымдастыру жарыстың түпкі мақсаты болды. Социалистік жарыста «Ембімұнай», «Құлсарымұнай», «Маңғыстаумұнай» бірлестіктері бәрінен жақсы нәтижелерге қол жеткізді [91, 4 б.].

БҚ ММӨҚБ басшыларын толғандырған маңызды мәселелердің бірі – кәсіби маманданған ұжым мен кадрларды даярлау еді. 1978 жылы БҚ ММҚБ–да 1130 адам жұмыс жасады, оның 169 – инженер-техникалық мамандар (жоғары білімді-38 адам, орта білімді – 132 адам), жұмысшылар-832 адам, қызметкерлер -74, қызмет көрсететін мамандар -55 адамды құрады.

Жұмысшылардың инженер-техникалық біліктілігін арттыру мақсатында БҚ ММБ кәсіпорын атынан 1978-1979 жж. жоғары оқу орнына – 15 адам, ал орта арнаулы білім ордаларына – 20 адамды жіберіп оқытып отырған. Аз болса да, инженер-техникалық жұмысшылардың қатары жоғары біліктілікті аяқтаған мамандармен толыға бастады. Егер, 1979 жылы инженер-техникалық дәрежедегі практиканттар саны 66 адам болса, 1978 жылы олардың саны 14 адам ғана болған. Практиканттарды негізінен МАС басшылығы қызметтеріне жіберді, Батыс Қазақстан мұнайлы аудандары едәуір қашықта орналасты, олар практикалық тәжірибелерін кеңейту үшін маңызды тапсырмалар мен апатты жағдайда дұрыс шешім қабылдай білуді үйренуге бейімделді.

Бірақ та, сонда жіберілген жас мамандар мәдени-тұрмыстық нысандардың жоқтығы мен мәдени орталықтан тым қашық болуынан аталған аймақтарда ұзақ тұрақтамады. Сонымен бірге жыл бойы 40 адамнан тұратын жұмысшы кадрлар даярланды, оның 19 – ы өндірісте жеке үйренуден, 21 – і комбинаттағы арнайы курстан, ал 25 – адам өндірісте еңбек ете жүріп техникалық квалификациядан өтіп, өз біліктіліктері мен қабілеттерін шыңдады.

Күрделі жұмыстардың атқарылуы нәтижесінде, БҚ ММҚБ – сы жоғары және орта техникалық білімді кадрлармен бірте-бірте толыға бастады. Басқарма жұмысшыларының шығармашылық біліктіліктерін арттыру мақсатында инженер-техникалық жұмысшылар мен қызметкерлер арасында өндірістік жағын нығайту мен жұмыс сапасын күшейтуге бағытталған көптеген түрлі шаралар ұйымдастырылды. Барлық бөлімше жұмысшылары социалистік жарыстарға қатыстырылды.

Мұнай өнеркәсібі мен ОК Президиумы кәсіподағының Қаулысымен 1979 жылдың 6 қарашасында БҚ ММҚБ-ның мұнай мен газ өнеркәсібінде жұмыс жасайтын ұжымды үздік деп танып, марапаттады. 1979 жылы басқармада 320 өндірістің үздіктері қызмет атқарды, олардың арасында: П. Разложко – өндірістік қызмет көрсету базасының токарі, А. Овчинников – өндірістік қызмет көрсету базасының слесары, У. Смағұлов – токарь, техникалық транспорт цехы мен арнайы техникалар автомобильдерінің жүргізушілері – П. Нейман, Н. Сейдамамов, Т. Рсалиев, Н. Маврешко және т.б. үздік деп танылды.

1981-1985 жж. өндірістің өркендеуі мен Батыс Қазақстанның трубақұбыр транспортының дамуына қосқан еңбектері үшін үкіметтік мадақтауларымен::

«Қызыл Ту Еңбек» Орденімен – П.К. Разложко; «Құрмет Белгісі» Орденімен – А.Ф. Левченко; «ІІІ дәрежелі Еңбек Даңқы» Орденімен В.И. Жданов; «Ерен Еңбегі үшін» медалімен – А. Дүйсенбаева; «Еңбек үздігі» медалімен – Н.В. Шмидт марапатталды.

Соңғы жетістіктегі техникалық құрал-жабдықтар, инженерлік және экономикалық жағдайға әзірлік үнемі БҚ ММҚБ бақылауында, ең маңызды шаралардың қатарында болды, оған қоса басқармада еңбек етушілердің саны мен сапасы әрдайым артып отырды.

Егер 1978 жылы онда жасаған жұмысшылар саны 1044 адамды құраса, 1987 жылы ол көрсеткіш 1478-ге жетті. Инженер-техникалық қызметкерлер жыл сайын өздерінің біліктіліктерін шыңдау мақсатында еліміздің алдыңғы жоғарғы оқу орындарынан білім алды. Мысалға, 1987 жылы өндірістен 2 адам Уфа институтынан, Горький қаласында 3 адам, Мәскеу институтындағы «техникалық білімін жетілдіру» бөлімінен 1 адам арнайы курстан өтті.

Әрине, еліміздің үздік мұнай саласының мамандары білім алған Мәскеудегі И.М. Губкин атындағы мұнайхимия және газ өнеркәсібі институтының қара шаңырағының түлектері өз тәжірибелерін Батыс Қазақстанның мұнай өнеркәсібінің әсіресе, мұнай құбырлары системасының өркендеуіне жұмыла ат салысты. Шын мәнінде осыдан келіп, Батыс Қазақстан мұнай құбырлары жүйесінің дамуымен бірге кәсіби маманданған жұмысшылар тобы мен ұлттық интеллегенция легі қалыптасты, ол сөзсіз қуаныш, үлкен мақтаныш.

БҚ ММӨҚБ басшылығы 80-ші жылдардың ортасынан бастап, жыл сайын жұмыс орындарын аттестациядан өткізді, ол жұмыстың ұйымдастырылуы мен қалыпты жүруіне жағдай жасады.

1986 жылы 687 жұмыс орнының 631-і аттестациядан сүрінбей өтіп, жұмыстарын одан әрі жалғастыруға мүмкіншілік алса, ал сынақтан өтпеген кәсіпшіліктердің қызметі тоқтатылды немесе біріктірілді. 36 жұмыс орны босатылды. Жүргізілген аттестация нәтижесінде экономикалық көрсеткіш 25,7 мың рубльге жетті. Сонымен қатар, жұмысшы басқармаларының 70% - дан жоғарысы бригадалық ұйымдарға айналды. Құрылымдардағы өзгерістер мен еңбек барысын ұйымдастыру негізінде 1986 жылы БҚ ММӨҚБ аппаратты камтамасыз етуге жұмсалатын қаржы 17,5 рубльді құрады.

Басқарма да өз кезегінде жұмысшы кадрлардың тұрақты, сапалы жұмыс жасауына мамандардың бірлесе отырып, еңбек барысын ұйымдастыру мен жақсартуға, әлеуметтік жағдайларға да бірлесе көңіл бөлді. Жыл сайын трубақұбыр транспорты саласындағы жұмысшылар мен қызметкерлерге Атырау, Ақтөбе қалаларынан тұрғын-үйдің кілттері табыс етілді. БҚ ММӨҚБ – сы Мақат, Құлсары, Новоресей (Хромтау) поселкелеріндегі және Атырау, Ақтөбе қалаларындағы 6 мектепке дейінгі балалар мекемелерінің қаржыларын өздері өтеді.

Магистралды мұнай құбырлары трассасын бойлай шоғырланған аудандардағы елді-мекендердің инфрақұрылымдық жағдайының жақсарып, реттелуі мұнай құбыры жүйесінің саласында қызмет етушілердің, жалпы халықтың өмір сүру деңгейі, әлеуметтік жағдайы жақсарды, оның барлығы аймақ өндірісі мен еңбек өнімділігінің артуына мол септігін тигізді.

Ақтөбе облысында «Ақтөбемұнай» кәсіпорнында 1981 жылы арнайы білім алған 1633 адам болса, 1985 жылы олардың саны 5000-ға жетті. 1986-1990 жылдар аралығында кәсіпорын өз қаржысына КСРО-дағы түрлі бағыттардағы жоғарғы оқу орындарына 38 қызметкерін жолдамамен тәжірибелерін көтеру курстарына жіберді.

Одақ кезінде 1975-1985 жылдары республиканың жалпы өнеркәсіп ошақтарында қазақ жұмысшыларының үлес салмағы 18-20 пайыздан аспады. Ал, шалғай аудандарда мал шаруашылығымен айналысатын қазақтардың үлес салмағы 90 пайызды құрады.

1985 жылдары Ақтөбе облысындағы Кеңқияқ кенішінің дамуына үлес қосқан бір топ жұмысшыларды Одақ тарапынан марапаттады. Мысалы, токорь В.Я.Тычинин «Қызыл Ту Еңбек» орденімен, М.Алпанов «Халықтар Достығы» орденімен, «Құрмет белгісі» орденінің II-ші дәрежелі белгісімен машинист В.Дудин, «Ерен еңбегі» үшін Е. Мамбетовтар марапатталды. 1987 жылы алғаш рет Жаңажол кен орнында № 2407 ұңғы қазылып одан мол байлықтың қоры табылды. 240 тонна мұнай тәулігіне игерілді. Осындай байлық көзін тапқан «Октябрь бұрғылаушы» бригадасы және жекеленген адамдарды мемлекеттің жоғарғы сыйлығымен марапаттады. Мысалы, В.Булатов Еңбек Қызыл Туымен, Б.В. Свиридов Халықтар Достығы орденімен, А.Г.Уджуху «Ерен еңбегі» үшін сый-сипат көрсетілсе, А.А.Ислентьев пен О.Қожахметов «Еңбек Үздігі» медалінің үздігі атанды [65, 304-305 б.].

«Ақтөбемұнай» өндірістік бірлестігі құрылғалы бері және оның құрылымдық бөлімдерінде квалификациялы мамандармен толықтыру мәселесі өз шешімін тапқан. Егер бірлестікте 1981 жылы 1633 адам еңбек етсе, ал 1984 жылы ол – 5000 мың адамға жетті. Жұмысшылардың жағдайын жақсартуға мекеме үнемі көңіл бөлді, ең алдымен тұрғын-үй мәселесін шешуге ат салды. Бірлестіктегі инженер-техниктердің сапалық құрамы мен жұмысшы кадрлар санының еселенуі жөнінде «Ақтөбемұнай» ӨБ-ның статистикалық көрсеткіші негіз болмақ. 1966-1990 жж. аралығында жұмысқа жоғары білімді – 402, орта білімді – 280 жас маман орналасқан. Сонымен бірге, басқарма 1986-1990 жж. КСРО-ның жоғарғы оқу орындары мен техникумдарына 38 адамды білімін жетілдіруге жіберген [181, 18 б.].

Еліміздің қазыналы өңіріне қажырлы еңбегімен жұртшылық мақтанышына айналған мұнайшылар да көптеп саналады. Атап айтсақ, Х.Ж.Өзбекғалиев, С.С. Сайдазимов, К. Қалиев, А. Айтниязов, Л.П. Дмитриев, А. Атшыбаев сонымен қатар, Ақтөбе мұнайын әлемге шықатқан аңызға айналған деректері ғана емес, атағы еңбекпен шыққан абзал жандары. Кеңқияқты қара алтынды өлкеге айналдыруда геология-минералогия ғылымдарының докторы марқұм П.Я.Авровтың, сондай-ақ геологтар Г.Молдақұловтың, З.Бөлекбаевтың және басқалардың еңбек үлестері зор болды.

Еліміз тәуелсіздікке қол жеткізгеннен кейін ұлттық мұнайгаз маман-жұмысшы кадрларды даярлау ісіне баса көңіл бөліне бастады. Алайда бұл істі бірден тыңғылықты атқару мүмкін емес еді. Өтпелі кезеңде өнеркәсіп ошақтарының жұмысы қатты құлдырап кеткен тұғын. Сондықтан Үкімет 1996 жылдан бастап бұл мәселені шешу үшін арнайы бағдарлама бекітті. Бағдарламаға сәйкес кәсіптік-техникалық мектептер мен орта техникалық колледж, училищелерді ашу міндеті қойылды. 1991-1997 жылдар аралығында техникалық бағыттағы жоғары оқу орындарына т.су көрсеткіші тым төмен болды. Оған негізгі себептердің бірі – мектеп бітірушілер мен техникалық сала бойынша жоғары оқу орындарының арасында еш байланыстың орнамауы. Екінші жағынан, Кеңес Одағы кезінде техникалық бағыттағы оқу орындарына арнап жасалған стандарттық оқу бағдарламасы есікіріп, енді Қазақстан өз экономикасын нарықтық жағдайға бейімдегеннен кейін, ол бағдарламаны ретке келтіруге мүмкіндік туды. Әсіресе, инженер-техник мамандарын оқытуға баса көңіл бөлінді.

Республиканың мұнайгаз саласының қалыптасуына Қ.И. Сәтбаев атындағы Геологиялық ғылымдар институтының, ҚазНИГРИ-дің, Қазақтың минералдық шикізаттар институтының ғылыми-зерттеу жұмыстары, кейбір жағдайда Мәскеудің, Саратовтың, Ленинградтың ғылыми күштерімен және өндірістік ұжымдарымен бірлесіп жасалған жұмыстар, сол сияқты жекелеген ұжымдар мен ғалымдардың ортақ зерттеулері үлкен рөл атқарғандығы даусыз. Әсіресе, П. Авровтың еңбегін айрықша атау орынды, Ембінің мұнайын барлаудағы соғысқа дейінгі жылдардың өзінде қол жеткен табыстар, сол сияқты мамандар дайындаудағы, республикада мұнай геологиясы мен мұнай өндіру саласының дамуы ең алдымен сол кісінің есімімен байланысты.

1994 жылы ҚР Үкіметінің арнайы шешімімен Теңіздің «кілтін» тапқан 8-мұнайшыға Мемлекеттік сыйлықтың лауреаты атағын берді. Олар – Б.Сағынғалиев, Ж.Досмұхамбетов, Қ.Балжанов, М.Балғынбаев, Б.Еламанов, А.Хисметов, О.Есқалиев, В.Авровтар болды. Сонымен қатар, егемендікке қол жеткізгеннен кейін республика бойынша мұнай-газ саласында геологиялық барлау жұмыстарымен айналысқан – Н. Андрусов, Д. Архангельский, Н. Буяков, С. Алексейчик, А. Замятин, С. Миронов, Н.Тихонович сияқты мамандар Каспий маңы ойпаты, Ақтөбе, Орал маңы және Маңғыстау жерлерінде ғылыми-зерттеу жұмыстарын жүргізіп, геология саласының дамуына мол еңбек сіңірді. Осы кезеңде Қазақстанда геолог-ғалымдардың үлкен шоғыры қалыптасты. Олардың қатарында – Е.Әзербайев, З.Бөлекбаев, Б.Даяров, Т.Жұмағалиев, С.Құрманов, М.Маташев, Н.Надилов, С.Шалаев, В.Беспалов, Ш.Есеновтардың еңбектері елеулі. Қарапайым жұмысшы қатарынан, беделді басшыға дейін көтерілген мамандар қатары жыл санап өсуде. Оларға тоқталсақ: Б.Қуандықов, С.Қырымқұлов, Н.Жанғазиев, М.Батырбайев, Н.Камалов, Н.Қуаншалиев, Б.Жұмағалиев зор құрметке бөленді [182, 197 б.].

«ҚазТрансОйл» акционерлік қоғамы Батыс филиалы Ақтөбе мұнай құбыры басқармасы негізінен мұнай өнімін қабылдап, оны жөнелту жұмыстарымен айналысады. Облыстағы іргелі кәсіпорынның өндірістік көрсеткіштері соңғы жылдары тұрақты түрде өсіп келеді. Мұны біреулері қазіргі заманауи техникалық құрал-жабдықтардың талапқа сай қызмет атқаруы деп түсінсе, екінші топтағылар кәсіби мамандардың, оның ішінде ұлттық кадрлардың осы салаға көптеп келіп, ұйымдастырушылық қасиеті мен табандылығы, біліктілігі мен жігері жағынан ысылғандығын баса айтады.

Басқармада 500-ден астам адам еңбек етеді. Әкімшілік тарапынан оларға үнемі қолайлы жағдай туғызылған. Ақтау, Ақтөбе, Атырау қалаларынан мұнайшылар қатынап жасайды. Өз ісін жетік білетін мамандық иелері қатарында бастықтың өндірістік жұмыстар жөніндегі орынбасары В.И. Шевлягинді, Н.Шманов атындағы мұнай айдау стансасының (Алға ауданы) бастығы К.Сапаровты, Темір қаласы жанындағы апатты қалпына келтіру пунктінің шебері Н.Нұғмановты, Кеңқияқ өндірістік диспетчерлік стансасының бастығы Ө. Қалмағамбетовты ерекше атаған жөн [183, 25 б.].

Батыс аймақта орналасқан кен орындары әуелден-ақ мұнайшы кадрларды тәрбиелеудің ұлағатты ұстаханасы болғандығын жоғарыда келтірілген деректерден көруге болады.

Әлемдік экономикада ең тез зерттеліп, ұшқыр игерілген салаларының бірі саналатын мұнай өнеркәсібі ХХІ ғасырда үлкен қарқынмен өндіріліп, дамуда. Қазақстан ТМД елдерінің арасында мұнай өндіруден Ресейден кейінгі орында, ал дүние жүзінде алдыңғы қатарлы мұнай өндіруші державалармен терезесі тең. Еліміз мұндай мәртебеге бірден емес, геологтардың, ғалымдардың, мұнай-газ өнеркәсібімен шұғылданушы мамандардың көпжылдық зерттеулерінің нәтижесінде ие болды. Осындай жоғарғы белестердің қатарынан еліміздің көрінуі жоғарыда айтылған және келешекте айтылатын ардақты мұнайшы

тұлғалардың есімдерімен тығыз байланыста болады және одан әрі жандана бермек.

Сонымен, XX ғасырдың 20-40-шы жылдары Батыс Қазақстан аймағының мұнай тасымалы құбырларының қалыптасып, даму процесі баяу жүрді, оған бірнеше объективті себептер әсер етті. Осы жылдары қазақ мұнайшыларының әсіресе, техникалық интеллегенцияның үлкен легі қалыптаса бастады, алғаш рет мұнай құбырларын басқаратын басқарма құрылды. Ал 60-80-ші жылдары Қазақстанда мұнай қорына бай Каспий маңы ойпатынан, Маңғыстау мен Бозащы түбегінен бірнеше кен орындар ашылып, игерілді. Осыған байланысты елімізде ірілі-ұсақты мұнай құбырлары салынып халық игілігіне жарады және мұнай құбырлары жүйесі басқармасы да жаңа арнаға түсе бастады.

1990-шы жылдарға дейін Қазақстанның мұнайгаз саласының дамуының бірнеше ерекшеліктері болды: алдымен мұнай мен газды өндіретін аймақтардың өңдеу мен тұтыну көздерінен қашық орналасуы, көмірсутегіні әлемдік саудаға шығару жолдарындағы қиыншылықтар, өндірілген өнім тек еліміздің ішкі тұтынуын ғана қанағаттандыруға шамасы жетті және т.б. Қалыптасқан жағдайдың орын алуын республиканың мұнайгаз шаруашылығының тек КСРО-ның тұтастай жүйесінің бір бөлшегі ретінде ғана болуынан деген тұжырым жасауға негіз бар.

2 МҰНАЙ ҚҰБЫРЛАРЫ ЖҮЙЕСІНІҢ ҚАЗІРГІ ЖАҒДАЙЫ, ӘЛЕУЕТІ МЕН ДАМУЫ (1985-2001 жж.)

2.1 Қайта құру кезеңіндегі мұнай құбырлары жүйесінің жағдайы (1985-1990 жж.)

Көптеген жылдар бойы Кеңестер Одағының экономикасында, әлеуметтік-саяси, қоғамдық өмірінде қалыптасқан әкімшілік-әміршілдік басқару жүйесінің тікелей ықпалы басқа республикалар сияқты Қазақстанға да қатысты болды. Одақтық бюджет барлық Одақтас республикаларды қаржыландырып отырды. Және де, кен орындарын дамытуға қажетті қаржы бөлу құқы да осы орталықтың еншісінде болатын. Тоқырау жағдайында тұрған өндіріс орындарына қаржы тым аз бөлінді. Шығарған өнімнің бағасы әлемдік деңгейдегі нарықтық бағадан әлдеқайда төмен еді. Қолдау мүмкіндіктерінен айырылған өнеркәсіп өндірістері құлдырап, дағдарысқа ұшырап, талан-таражға түсті.

1971-1985 жылдары негізгі экономикалық көрсеткіштердің төмен болуы айдан анық байқалды. Ұлттық кірістің өсу қарқыны сегізінші бесжылдықта 41 пайыз, тоғызыншы – 28, оныншы – 21, онбірінші – 17 пайызға төмендеп кетті. Ал еңбек өндірісінің өсуі сегізінші бесжылдықта 37 пайыз, тоғызыншы – 25, оныншы бесжылдықта – 17 пайызды құрады. Бұл кері көрсеткіштердің барлығы экономикалық және әлеуметтік салаға үлкен әсер етті [184, 8-9 б.].

1980 жылдардың ортасына таман Одақтың экономикасында даусыз орын алған құлдырау Қазақстанның мұнай құбырлары басқармаларына да тікелей әсер етті. Кен орындарының дамуы мен болашағы Кеңес үкіметінің басқару ұйымдарына байланысты жүзеге асты. Бұл бағыныштылықтың қалай жүзеге асқанын жоғарыда зерттелінген бөлімдерде айтылды. Сонымен қатар бұл жағдайды өнеркәсіп өнімдерін тұтыну, сату жолдарынан да көреміз. Мұнай-газ өнімдерін шикізат ретінде пайдаланатын өнеркәсіптік кәсіпорындар негізінен орталықта шоғырланды. Орталықтан бөлінетін қаржы көлемінің шектелуі кәсіпорындардың өндірістік қуатын кеңейту мүмкіндігін азайтты. Қазақстанның мұнай кен орындарынан өндірілген шикізат құбырлар арқылы жөнелтіліп тек орталықтағы зауыттарда өңделді. Бұл Қазақстанның барлық өнеркәсіп кешендерінің бүкіл басқарудың орталықта болуы жалпы республика экономикасын жоғарыдан төменгі буынға дейін бағындырып бақылауда ұстауға тырысқан әкімшілік-әміршілдік жүйенің түпкі саясатының айқын бет-бейнесі.

1985 жыл Кеңес мемлекетінің тарихына қоғамдық-саяси, әлеуметтік-экономикалық және басқа да бағыттар бойынша үлкен өзгерістер әкелген жыл болып енді. 1985 жылдың 23 сәуірінде Мәскеуде КОКП ОК-ның пленумы болып өтіп, онда кеңес қоғамының саяси-әлеуметтік өмірін жаңартуды, серпінді жаңа экономикалық дамуды көздейтін қайта құру тұжырымдамасын ұсынды. Онда ОК пленумында қабылданған шешімнің негізінде тарихта тұңғыш рет еңбек адамы елдің иесіне, өз тағдырының мүшесіне айналды.

Экономиканы жоспарлау, басқару, ұйымдастыру ісіне үлкен өзгерістер енгізбейінше дағдарыстан шығудың мүмкін еместігін Кеңестер Одағының сол

кезеңдегі саяси басшылары анық түсінді. Қоғамдық саяси, әлеуметтік-экономикалық салаларға өзгеріс енгізіп, бұл тарихқа «қайта құру» деген атпен енген жаңа саяси бағдарлама. Қайта құрудың алғашқы кезеңі көбінесе ұрандық сипаты бар шешімдер мен бағдарламалар қабылдады. Онда тоқырау заманында қалыптасқан жағдайдан шығу, тығырыққа тірелген әкімшілік-әміршілік басқару жүйесіне түбегейлі өзгеріс енгізу жолдарын табуға тырысты. Экономиканың басқа салалары сияқты мұнай-газ кешенді салаларында өндірісті ұйымдастырудың, еңбекті ынталандырудың жаңа түрлері қалыптаса бастады. Тоқырау жылдары кеншілердің еңбегі ең алдымен өндірген кеннің көлемімен бағаланды. Бұл жылдары жалпы өнім көрсеткіштерін бірнеше есе өсіріп көрсету қай саланың болмасын негізгі мақсатына айналғандықтан өнімнің сапасына еш көңіл бөлінбеді. Ал енді өндіріске енгізіле бастаған ынталандырудың жаңа әдіс-тәсілдері бойынша енді табыс тек өнімнің көлеміне ғана емес, өнім сапасына да байланысты есептелінетін болды. 1986 жылдың 9 қаңтарында КОКП ОК-ның №105-шы «Мемлекеттік кәсіпорындардың даму бағыттары» туралы шешімі қабылданды. Осы шешімге сәйкес мұнай-газ ғылыми өндірістік бірлестіктері 1986-1990 жылдар арасында өзін-өзі қаржыландыру, шаруашылық есеп әдісінің бірнеше түрлерін қолданды. Өндірісті басқару жүйесіндегі және экономикалық қатынастардағы болып жатқан жедел өзгерістер бір-екі жылдан кейін уақыт талабына сай келмей, кейін оларды қайта жетілдіруді қажет етті [67, 19-20 б.].

Кеңес Одағының ыдырау қарсаңы жылдарында магистралды мұнай құбырлары желісінің ұзындығы 70 мың шақырымды құрады. Олардың жұмысымен Главтранснефть басқармасы айналысты, құрамына 16 магистралды мұнай құбырлары басқармалары қарады [72, 284 б.].

Қазақстан экономикасының артта қалуы және басқаруда жіберілген кемшіліктер туралы әңгіме 1986 жылдан бастап ашық айтыла бастады. Осыған байланысты он екінші бес жылдықта яғни 1986-1990 жылдары республика экономикасын қайта құру мүмкіндіктері іздестіріліп, жаңа идеяларды жүзеге асырудың жолдары қарастырылды. Сол кездегі республика басшылары осы бесжылдықта ұлттық табыстың өсуін, әлеуметтік жағдайдың жақсаруына, өнеркәсіпті және ауыл шаруашылығында жоғарғы табыстарға қол жеткізуді алға мақсат етіп қойды. Осы бағдарламаның қалай жүзеге асуын бақылау үшін 1986 жылы желтоқсан айында КСРО МК төрағасы Н.И. Рыжков Қазақстанға келді. Ол Одақ бойынша ерекше маңызы бар Теңіз және Қарашығанақ кеніштерімен танысу мақсатында Батыс Қазақстан, Ақтөбе, Атырау, Маңғыстау облыстарын аралады. Сапар барысында ол аталмыш кен орындарының Одақ экономикасы үшін өте маңызды екеніне тоқталып, он екінші бесжылдыққа арналған жоспарда Каспий төңірегіндегі аудандардағы мұнай-газ кендеріне жан-жақты жағдай туғызу қажеттілігі айтылып, аз уақыт ішінде кешендерді игеру тапсырылды. Сонымен қатар, Батыс Қазақстан облысы аумағына мұнайгаз өңдеу зауытын салу мәселесін М.Б. Ықсанов бірнеше рет көтерді. Ол өндірілген шикізатты Ресейдің Орынбор жағына айдағаннан гөрі, кәсіпорын өз жерімізде болған жағдайда аймақтың жедел дамуына, тұрғындардың әлеуметтік

жағдайының жақсаруына үлкен септігін дәлелдемек болды. Алайда бұл мәселе сол жерде, одан кейін де өз шешімін таппады [165, 77 б.].

1986 жылдың 10-11 шілдесінде Атырауда КСРО және Қазақ КСР мемлекеттік жоспарлау комитеттерінің ұйымдастыруымен «Каспий өңірінің мұнай-газ кешендерінің мәселелері мен аймақтың әлеуметтік-экономикалық даму жолдары» атты үлкен ғылыми-теориялық конференция өтті. Онда КСРО мемлекеттік жоспарлау комитетінің мұнай-газ өндірісі бөлімінің бастығы Е.Я. Юдин баяндама жасады. Баяндамашы батыс аймақты және сол жерлердегі кешендерді дамыту мақсатында жеті тараудан тұратын бағдарламаның жобасын талқыға ұсынды. Әсіресе, басты назар Каспий аймағындағы мол мұнай-газ қорын тезірек ұтымды игеріп, аз уақыт ішінде пайдалануға беру мәселелеріне аударылып, оны орындау жөнінде бірнеше нақты тапсырмалар берілді [185, 26 п.].

1980 жылдардың орта шенінде Одақ басшылығы көптеген экономикалық реформаларды жүзеге асырумен қатар әлеуметтік мәселелерді шешуге бағытталған бірнеше бағдарламаларды да қабылдады. Мысалы, КОКП ОК-нің XXVIII съезінде қабылданған негізгі шешімдердің бірі «КСРО-ның экономикалық және әлеуметтік дамуының 1986-1990 және 2000 жылдарға арналған негізгі бағыты» бағдарламасының қабылдануы. Бағдарламаның № 109 шешімінде «Қазақ КСР-індегі мұнай-газ өнеркәсібі одан әрі дамытылып, ондағы жұмысшы мамандарға барлық жағдай жасалынсын» делінген. Бағдарламадағы осы бапты толық жүзеге асыру үшін Одақтың бюджетінен Қазақстанның мұнай-газ кешені өнеркәсібіне қосымша 300 мың сом қаржы бөлінді [67, 43 б.].

«Кеңқияқ-Орск» мұнай құбырының қолданыс аясын күшейтіп, іске қосуды реттеу жұмыстарын тез арада аяқтау мақсатында 1985 ж. БҚММҚБ жанынан – Новоресей аудандық мұнай құбырлары басқармасы (НАМБ) құрылады. Бірінші басшысы болып тәжірибелі маман Мамонов Фердинат Абрахимович тағайындалады. Ал 1988 ж. НАМБ-сы Ақтөбе аудандық мұнай құбырлары басқармасы (ААМБ) болып өзгертілді. 1988-1994 жж. басқарма басшылығын Звездин Сергей Павлович, ал бас инженер қызметін Шевлягин Валерий Иванович абыроймен атқарды [65, 174 б.].

1985 жылы КСРО мұнай өнеркәсібі министрі «Актюбинскнефть» өндірістік бірлестігіне «Гипровостокнефть» институтымен бірлесе отырып, мұнайлы газды айыру жолдарын табуды тапсырды. Осы мақсатта сол жылы мұнай жинау пунктінен (Оңтүстік Жаңажол) орталық жинау пунктіне дейін (Солтүстік Жаңажол) газ құбыры салынды. 1986-1990 жж. ұзындығы 16,8 шақырымдық Жаңажол-Қандыағаш газ құбыры тұрғызылды [66, 71 б.].

1986-1987 жылдары Прорва-Құлсары (ұзындығы 105,9 шақырым, диаметрі 520 мм, өткізу қабілеті жылына 5 млн. тонна) және Мартыши-Атырау (ұзындығы 8,56 шақырым, диаметрі 520 мм, өткізу қабілеті жылына 6 млн. тонна) арналы мұнай құбырлары іске қосылды [182, 164 б.].

Теңіз бен Королев кенорындарын игеру мақсатында 1985 жылы «Теңізмұнайгаз» құрылады. Оның қарамағына «Прорвамұнай» мен «Құлсарымұнай» МГӨБ беріледі, олар бұрын «Ембімұнай» бірлестігіне қарады,

барлығы кен орындарды игеру мен мұнайды тасымалдайтын мұнайгаз кешенін құрады [158, 19 б.].

1986 жылы Теңіз-Құлсары мұнай құбыры (ұзындығы 106,9 км) іске қосылды, «Теңізмұнайгаз» бірлестігінен осы арнаға 752969 тонна мұнай ағылды. Теңіз мұнайгаз кешені тұрғындарын ауыз сумен қамтамасыз ету үшін 1986 жылы Құлсары-Теңіз су құбыры салынды, ол арқылы Гурьев суменжабдықтау басқармасы Әмудария суын айдап тұтынушыларға жеткізді.

1986 жылы БҚ ММҚБ – сы мұнай құбыры арқылы 3947,2 мың тонна мұнай айдады, ол 1985 жылмен салыстырғанда 39,2 мың тоннаға артық еді. Бұл тек жаңа «Теңізмұнай» жеткізуші бірлестігінің жеке үлесіне тиесілі ғана емес, оған Жаңажол кенорнынан мұнай өндіру көлемінің артуының да себебі бар. Дәл осы жылы суды айырып алумен бірге №3 МАС – №6 МАС бөліктеріндегі трубаларды ауыстыру да қатар жүрді, нәтижесінде Орскі МӨЗ тасымалданатын ембі қара алтынының мөлшері 11790 мың тоннаға дейін артты. Ал 1986 жылы Гурьев МӨЗ-на темір жол арқылы 3,3 мың тонна шикізат жеткізілінді.

1987 жылы труба арқылы мұнай айдау көлемі артып, 84,1 мың тоннаға жетті. Басқарма қызметкерлері мұнайды мұнай арналары және темір жол арқылы тасымалдау мақсатында үлкен еңбек атқарды. 80-шы жылдардың соңына таман БҚ ММҚБ – сына қарасты мұнай құбырларын өніммен толтыру пайызы төмендеп отыр. Оған мысал, мұнай құбырларын мұнаймен толтыру жоспар бойынша 0,4 құрау керек болса, ал іс жүзінде 1987 жылы барлық МАС қабылдау коэффициенті 0,3-ті ғана құрады. Бұл бұрынғы көне кенорындардан мұнай өндіру салмағының азаюынан, ал жаңадан игеріліп жатқан орындарда өндіру қарқынының баяу жүруі, екіншіден трубақұбырлардың техникалық жай-күйінің нашар болуына тікелей байланысты.

Қазіргі кезеңде қолданыстағы мұнай құбырының өткізу қуаттылығы мен қауіпсіздігін нығайту және жаңа техникаларды енгізуді ойластырған басқарма басшылығы ғылыми-зерттеу институттарымен бірлесуге шешім қабылдады, әсіресе «ВНИИСПТнефть» (Уфа), «Гипровостокнефть» (Куйбышев), «ВНИИОЭНГ» (Москва).

«ВНИИСПТнефть» ғылыми-зерттеу институтымен біріге отырып экономикалық тоқырауды жеңу мақсатында түрлі іс-шараларды қарастырды.

Құбырдың небір грунт әсерінен коррозияға ұшыраған тұстары бірнеше рет ауыстырылды. Атырау мұнай өңдеу зауытының қорқоймалық паркінің көлемі өсірілді, қауіпсіздік автоматикасы және параметрлерді бақылау жүйелері жаңартылды, қыздырудың бүкіл пунктері газбен жабдықталынды [182, 163 б.].

Уақыт талабына сай енгізілген өзін-өзі басқару әдісінің жаппай өріс ала бастауы ұзақ жылдар бойы қалыптасқан әкімшілдік басқару жүйесіне де өзгеріс әкеледі. Соның нәтижесінде, 1988-1989 жылдары республиканың экономикасында аз да болса да алға басу, яғни өсу процесі байқалды. Үкімет экономикалық өсімді одан әрі өрістетуге үшін өнеркәсіптердің техникалық базасын нығайтуды көздеді және жаңа кен көздерін табу мақсатында ғылыми зерттеу жұмыстарын одан әрі жүргізді. Нәтижесінде, 1988 жылы Солтүстік Придороженный, Солтүстік Қаражанбас мұнай кен орындары ашылды.

1988 ж. Батыс Қазақстан трубақұбыр транспорты басқармасында бірнеше өзгерістер болды. Теңіз кенорнын одан әрі игеру мен оны ембі және маңғышлақ мұнайының транспорттық желісімен байланыстыру, БҚ ММҚБ-ында да қайта құрулар мен басқару жүйесінде де өзгерістер орын алды.

Оңт. ММҚБ-сы құрамына (Гурьев қ.) – мұнай айдау стансалар, Гурьев мұнай құбырлары басқармасының (МҚБ) магистралды мұнай құбырлары, Орал МҚБ, Балықшы МҚБ, өндірістік-техникалық қызмет көрсету басқармасы және Гурьев СЖБ қарады.

Орал-Сібір ММҚБ-сы құрамына (басшысы Расфор Насифуллаевич Битаев) 1988 жылы Ақтөбе МҚБ-сы деп атауын өзгерткен Новоресей МҚБ қарады, ол Кеңқияқ-Орск мұнай құбырының: 1 желісі (362 км, диаметрі 377 мм) және 2 желісіне (356,4 км, диаметр 519 мм) қызмет көрсетті, орталығы Уфа қаласына көшірілген.

1988 жылы Оңтүстік басқарма қарамағында 27 бөлімше мен қызмет түрлері болды. Аталған бөлімшелерде маңызды рөлді мұнай құбырларын пайдалану мен тауар-көлік бөлімдері иемденді [93, 150 п.].

Оңтүстік басқарманың негізгі басты бағыттарының бірі Теңіз мұнайгаз кешенін игеру болып табылды. Теңіз мұнайын тасымалдайтын жаңа бағыттар айқындала бастады.

Теңіз-Құлсары-Гурьев мұнай құбырының трассасын Астрахань арқылы Грозныйға дейін жалғастырудың жаңа жобасы құрастырылды. Теңіз-Астрахань-Грозный керемет мұнай құбырының құрылысын (ұзындығы 1231 км, диаметрі 1020 мм) 1988 жылдан бастап, КСРО мұнай өнеркәсібі Министрлігі жанындағы Біріккен магистралды мұнай құбырлары құрылысының ұжымы айналысты. 1992 ж. Ресей Федерациясының отын және энергетика Министрлігінің құрамына қарайтын «Стройнефть» фирмасы болып өзгертілді.

1988 ж. Теңіз-Грозный мұнай құбырын салу жұмысы басталды, ал 1989 ж. құбырдың бірнеше бөлігі іске қосылды (0-186 км., 186-222 км.).

«Подводтрупопровод» (Киев қ.) ұжымымен бірге құбыр жолы зерттелінді, су астымен труба төсеу, Теңіз-Грозный құбырының Волга, Ахтуба және т.б. ірілі ұсақты көлдердің түбін кесіп өтіп салынудың амалдары қарастырылды.

Нәтижесінде, магистралды мұнай құбырларының су астынан өту жолдары мен ірі су магистралдарын қиып өтетін бағыттары негізделді:

Орал өзені арқылы – (ұзындығы 0,5 км);

Еділ өзені – (жалпы ұзындығы 26 км);

Терек өзені – (ұзындығы 0,7 км).

1989 жылы Венгрияда жасалынған микропроцессорлық техникалармен жабдықталған құбыр бойындағы негізгі Астрахань МАС құрылысы аяқталынды. Үш аралық насосы стансалар орталықпен тікелей байланыста болатын қондырғымен механикаландырылды.

Теңіз кен орнын жылдам игеру үшін 1980 жылдардың соңына таман одақ өкілдері мен американың «Шеврон» атты мұнай компаниясымен келіссөздер жүргізілді. Тәуелсіздік алғаннан кейін, Теңізге қатысты мәселелерді Қазақстан үкіметі жүргізе бастады. Осы тұста айта кетсек, Теңіз Кеңес Одағы тұсында

ашылған қор. Үлкен, күшті Кеңес Одағы ары қарады, бері қарады, сосын «мұны шетелдіктер игермесе біз игере алмаймыз» деді. Сонда 90-шы жылы Шеврон дейтін компаниямен шартқа отырып, «олар игереді, сосын оның пайдасы «50 де 50» болады» дедік. Сөйтіп жоба жасалынды. Компания өкілдері 91-ші жылдың бас жағында жобаны Горбачевқа алып келеді, Горбачев Компартияның сол кездегі бірінші секретары Нұрсұлтан Назарбаевқа жібереді. Назарбаев Ғылым Академиясына береді, сонда есімде, әлгі жоба 20 томнан тұрады дейді – академик Нәдір Нәдіров. Оның екі томын соған берген. Біріншісі экология жағын, екіншісі өндіру жағын қарастырған. Екі жағына да күрделі екі ескерту жасағын. Біріншісі – неге біздің байлығымыз 50 де 50 болуы тиіс, неге шетелден келгендер өнімді бізбен тең бөлініседі. Ескерту ретінде олардың пайызын кемінде екі есе кеміту керек. Екіншісі – мұнайды біздің жерімізде тазартады, күкірт газдың, удың барлығы біздің жерде қалады да, тап-таза етіп мұнайды алып кетеді. Бұл да дұрыс емес. Басқа ғалымдар да білгендерін айтты. Соңында шартқа қол қойылмай, қайтарылып жіберілді. 91-ші жылдың ортасында «бұл не сұмдық, дүниежүзілік заңдарға қайшы әрекет, бұған біз пәлен ақша жұмсадық» деп Шеврон айқайлап жүргенде Одақ құлайды. Сосын олар тәуелсіз Қазақстанмен қайта шартқа отыру ниетімен 1993-ші жылдың сәуірінде Алматыға келеді [8, 2 б.].

80-ші жылдардың орта тұсында Батыс Қазақстан ММҚБ ұжымының жүргізген негізгі шараларының бірі қолданыстағы мұнай құбырларының қауіпсіздігін күшейтуге бағытталды, трассаның жалпы 32 % ғана қорғаныс қаптамасында ғана болды, ол жыл сайынғы апаттық жағдайлардың өсуіне жол берді. Трубақұбырлардағы электрохимиялық қорғаныстағы орнатылған протекторларды қадағалау жұмысымен 70-ші жылдардың ортасына дейін «Спецремстрой» (Оңт.ММӨҚБ бір бөлігі) айналысты, ол арнайы техникалармен жабдықталған. Бірақ та, бұл басқарма «Ембімұнай» бірлестігіне тапсырылды, сол себепті протекторларды қондыру мүлде тоқтатылды, ал соңғы 4 жылда тек бұрыннан қолданыстағы протекторларға жөндеу жұмыстары жүргізілді.

Трасса бойында жүргізілген зерттеулерден кейін изоляциялық төсеніштердің кейбір участкілерінде қызмет көрсетуі төмендеген, тіпті кейбір участкілерде мүлдем тоқтатылған. Осыдан кейін, басқарма жаңа антикоррозиялық битум-пластиктік төсеніш «Пластобит – 2 М» сызбасы өңделіп, магистралды мұнай құбырларында күрделі жөндеу кезінде ғылымдағы соңғы жетістіктер қолданылды. Тозушылықтан айыру үшін «ВНИИСПТнефть» ғылыми-зерттеу институты (Уфа қаласы) [90, 4 б.] құрастырған диаметрі 325 мм трубаларға арналған үш МИ-325 машинасы қызмет жасады.

Бірақ та, күрделі жөндеу жұмыстардың жүруіне карамастан, апаттың көлемі топырақ коррозиясының әсерінен БҚ ММҚБ-на қарасты трубақұбыр трассасындағы герметикалық жоғалтулар едәуір көп болды, оған трубалардағы ақаулар анық дәлел болады.

80 – ші жылдары әлемде экология мәселесіне аса көңіл бөлді, басқармадағы қоршаған ортаны қорғау жөніндегі жұмыстар қарқынды жүргізілді, ауаға шығатын зиянды қалдықтардың мөлшерін азайту, суды,

топырақты дұрыс пайдалану, лаस्ताмау және табиғи ресурстарды таза әрі тиімді пайдалану шарасына жете мән берді.

Атмосфераға шығатын зиянды заттардың мөлшері мен сапасын анықтау мақсатында ғылыми-зерттеу институттары да жұмылдырылды, атап өтсек ВНИИСПТнефть және ВООСТНИИТБ олар Мартыши мен Балықшы аудандық МҚБ-ында жұмыс жүргізіп, резервуарлардағы мұнай шығынының атмосфераға каншалықты зиянды әсері бар екенін зерттеумен айналысты.

Жүргізілген сараптамалардан соң, Шевченко, Жетібай өткізу диспетчерлік стансасының шығаратын қалдығының мөлшері анықталынды және Қаражанбас, Бейнеу, Гурьев резервуарларына тазартқыш қақпақтар орналастырылды.

Атқарылған шаралардан кейін 1989 ж. ауаға шығарылатын зиянды заттардың көлемі жылына 496 мыңға қысқарды демек, өткен жылмен салыстырғанда 0,98 % зиянды заттарды шығару азайған.

1990 ж. ВНИИСПТнефть институты бозащы резервуарларындағы мұнайдың шығыны мен зиянын зерттеді. Шығын себептерін нақтылай түсу үшін 1991-1993 жж. қосымша зерттеу жұмыстарын жүргізу жоспарға енгізілді.

1990 жылдары атмосфераға шығарылатын қалдықтардың көлемі күрт азайды және осы жылы 2 гектар жер негізінен Жетібай-Өзен мұнай құбырының трубалары тазартылды, осы құбырларға жақын уақытша амбарлар, Мақат пен Ескенедегі мұнай құятын эстакадалар залалсыздандырылды.

Басқарманың жұмысын одан әрі жандандыру мақсатында 1991-1993 жж. арналған кешенді шаралардың жобасы белгіленді және Маңғышлақ аймағын жаңа үлгідегі технологиялармен жабдықтау мәселесі қолға алынды.

Баку МӨЗ-ның толыққанды жұмыс жасамауынан «Комсомолмұнай» МГӨБ-нан қабылдайтын мұнай көлемі 34449 тоннадан аспады.

Мұнай қабылдаудың төмендеуін азайту үшін Кавказмаңы МҚБ ресурстарды бөлуді қарастырып, Союзмұнайэкспортына 700 мың тонна жөнелтілді.

Ішкі транспорттағы жүйелі жобаның болмауынан бозащы мұнай ресурстарын қабылдайтын жаңадан тұтынушыларды қарастыру қажет етті. Қалыптасқан жағдайдан шығатын жол ретінде, Қаратеңіз магистралды мұнай құбырлары басқармасымен келісімге келді, нәтижесінде 1989 жылдың ішінде Қаратеңіз ММБ-на 994 мың тонна бозащының қара алтыны қабылданып үлгерді. Бірақ та, бозащы мұнайын тасымалдау (1,5 млн.тонна) мәселесі 90-шы жылдардың басында күрделі болып қала берді. Күкірт көлемінің тым көп болуына қарамастан бозащы мұнайын маңғышлақ мұнайымен араластырып Өзен-Гурьев-Куйбышев мұнай құбырымен тасымалдауға бел буды және де 1990 жылы Шевченко-Жетібай мұнай құбыры пайдаланылуға берілді (ұзындығы 63,6 км, диаметрі 700/500 мм).

Егер бозащы мұнайының маңғышлақ мұнайымен араласым пайызы 1989 жылы 16,3 % болса, ал 1990 жылы 18,4 %-ға жетті. Оған тежеу жасаған «Маңғышлақмұнай» бірлестігіне қарасты «Өзенмұнай» мен «Жетібаймұнай» МГӨБ-ның мұнай өндіру көлемінің төмендеуінен болып отыр.

1989 жылы «Өзенмұнай» МГӨБ 750 мың тонна мұнайдың жоспарын орындамады, ал 1990 жылы тіпті 1094 мың тонна, «Жетібай» МГӨБ-да ол көрсеткіш 70 мың тоннаға жетті.

Бұның бәрі Өзен мұнайымен араласқан Бозащы мұнайы қосындысының көбейіп, ол өз кезегінде Өзен-Гурьев-Куйбышев мұнай құбырының жылы режимде жұмыс жасауын нашарлатты.

1988-1989 жылдары Өзен-Гурьев, Құлсары-Прорва, Құлсары-Сағыз мұнай құбырларындағы дамбаларды қалпына келтіру, бекіту мен бояу жұмыстары жүргізілді. Тоқсан сайын мұнай құбырлары мен су құбырларының ішкі кабаттары тазаланылды, жалпы 5598,4 шақырымды құрайтын аралық тазартылынды.

Магистралды мұнай құбырларының техникалық қызметін жақсарту үшін «Подводтрупопровод» (Киев қ.) ұжымымен бірігіп, Өзен-Гурьев-Куйбышев пен Өзен-Шевченко мұнай құбырларының участкелері УКИ-1 қондырғысымен зерттелінді.

1988 жылы басқарма қарамағындағы мұнай құбырлары жолындағы 1080 стансаның катодты қорғанысы болды. «Ыстық» Өзен-Гурьев-Куйбышев құбыры мен Өзен-Шевченко құбырының температурасын реттеу үшін 15 мұнай қыздыру стансасы орнатылды (МҚС). 5 МҚС күндіз-түні жұмыс жасады. МҚС – мұнайды газбен қыздыратын 7, ал мұнаймен қыздыратын 2 станса болды.

XX ғасырдың 80-ші жылдарында Оңтүстік басқармада нысандарды автоматтандыру және оларды қолдану әсіресе, Прорва – Құлсары мұнай құбыры мен Құлсары –Прорва су құбырының стансаларын механикаландыру қызу жүрді.

1988 ж. Жетібай өндірістік диспетчерлік стансасында жұмысшылардың тапқырлықтарының жемісі ретінде температураны реттейтін, ПТБ-10 қыздыру пешін басқару мен дабыл қағуды реттегіш қондырғы да ойлап табылды. Аталған жұмыстармен қатар, магистралды айдау стансаларын техникалық қайта жабдықтау жұмыстары да жүргізілді. 1989 ж. Жетібай өндірістік диспетчерлік стансасында қайта салынған 2 насосы агрегатты НМ- 500/300 насосы стансасы қолданысқа берілді. Бұл жаңа қондырғы, ЦНС 300/360 насосы агрегатпен бірге, электрэнергия қуат көзін - 178,5 мың квт.сағ үнемдеуге мүмкіндік жасады.

Венгр халықтық республикасында жасалынған екі процессорлы ЭВМ үлгідегі ШАМ-Е қондырғысымен Бейнеу, Гурьев және 663 км тұсындағы МАС-ның резервуарлы алаңдарын түгелімен ауыстыруды 1989-1990 жж. аралығында аяқтау көзделді, ол Оңтүстік басқармадағы аса күрделі жұмыстардың біріне айналды.

Басқарма үнемі білікті кадрларға, олардың білімін жетілдіруге көңіл бөлуді басты назарда ұстады. 1987 ж. мамандардың біліктілігін үздіксіз көтеруге бағытталған бағдарлама қабылданды, ол үшін білім беру мекемелерімен мамандарды даярлау жөнінде келісімге отырды. Осы жылы басқарма жанынан А.Г. Саярова басшылық жасайтын білім бөлімі ашылды, онда 1988 жылы 127 жұмысшы мамандықтар бойынша білім алды: электрмонтерлер, техникалық насостың машинистері т.б.

Басқа да мамандықтар бойынша білім бөлімі жанынан техникалық қауіпсіздікке үйрететін арнайы курстар топтар арасында оқылынды. Курстарда дәріс беруді негізінен Оңтүстік басқарманың жоғары квалификациялы мамандары жүргізді.

1988 жылы Батыс Қазақстан ММҚБ таратылып, Оңтүстік ММҚБ-на қосылуы себепті құрамына:

Қосшағыл, Қаратон, Сарғамыс МАС (қайта құрылған Құлсары аудандық МҚБ құрамына берілді);

Мартыши, Ескене, Доссор, Мақат, Мұнайлы МАС (Балықшы аудандық МҚБ берілді);

Гурьев сумендаярлау және суменжабдықтау басқармасы қарады.

Нәтижесінде, 1988 жылы Оңтүстік басқарма бақылау аймағын кеңейтті сонымен қатар, біржелілі магистралды мұнай құбырларының жалпы 2076,58 км мен су арнасының 2965,27 км-не бақылау жүргізді.

Әрине, осыған сай Оңтүстік басқармадағы өндірістік-өнеркәсіптік сала өкілдерінің саны 980 адамға артты. Оңтүстік басқарма басшыларының алдында күрделі мәселе тұрды, ол қарамағына қосылған Батыс Қазақстан ММҚБ экономикалық қиын-қыстаудан алып шығуға күш жұмсады.

Жұмысшылардың еңбек өнімділігін арттыру мен жұмсалатын шығынды азайту мақсатында Оңтүстік басқарма жанынан 1990 жылы ортақ, тұтас экономикалық қызмет құрылады. Оның міндеті өнім жеткізушілермен, мұнай, су сатып алушылармен және күрделі құрылыс пен жабдықтау бөлімшелерімен ортақ бағамға келу ісімен шұғылданды.

Жаңа нысандардың бірігуінен соң басшылардың саны азайды, егер 1988 ж. 215 басшы болса, 1989 ж. 192-ге қысқарды.

Шаруашылықты өркендетудегі жаңа үлгі басқарма жұмысшыларының біліктілігіне де әсер етті.

1989 ж. білімін жетілдіргендер қатарында 183 жұмысшы болды:

КСРО мұнай өнеркәсібі Министрлігінің білімін көтеру институттарында – 8 адам;

Білімін жетілдіру факультетінде – 16; Квалификациясын көтеру курстарында – 62; Оңтүстік басқарманың білім бөлімінде – 97 адам оқыды.

Оңтүстік басқармаға 1988 жылы мұнай жеткізетін өндірістік бірлестіктер қатарында: «Маңғышлақмұнай», «Ембімұнай», «Теңізмұнайгаз», «Қаражанбастерммұнай» сыннан мұнайгаз өндіру басқармасы қызмет атқарды.

Мұнайды Гурьев, Ярославль, Орскі МӨЗ, Еділбойы мен Кавказмаңы ММҚБ, Одақ мұнай экспорты, Құлсары жергілікті материалдарды өңдеу зауыты мен басқа да отын тұтынушыларына жеткізді.

Батыс Қазақстан ММҚБ-нан ауысып келген МАС қондырғыларының тозығы әбден жеткен осыған орай, Оңт.ММҚБ басшылығы қондырғыларды ауыстырудың техникалық жоспарын жүргізді, 1989 жылдан бастап негізгі насосты агрегаттарды Гурьев, Ескене МАС-ын НМ-250/230 болат агрегаттармен ауыстыру басталды.

Өндірістік орындарды байланыс желісімен қамтамасыз ету үшін басқарма мен Құлсары аудандық МҚБ арасында диспетчерлік байланыс орнады.

Оңт.ММҚБ құрамына Гурьев сумендаярлау және суменжабдықтау басқармасы енгеннен кейін бұрынғы Батыс Қазақстан басқармасы атқарған жұмыстарды өз міндетіне алды.

1988 ж. құрылысы мен ұзындығы (1231 км), құрастырылуы мен инженерлік тұрғысынан өте керемет Астрахань-Маңғышлақ су құбырының құрылысы басталды, ол төменгі Еділбойы аймағының мол суын Батыс Қазақстанның шөл, шөлейтті зонасының тұтынушылары мен Теңіз мұнай кенорнына тасымалдануға жоспарланды. Астрахань-Маңғышлақ су құбыры құрылысының басталысы мен Оңтүстік басқармада бірнеше өзгертулер орын алды. Оңтүстік басқарма аталған су арнасының құрылысына мамандарының көптеп жұмылуын қамтамасыз ету мақсатында – 1986 ж. Шевченко қаласында уақытша Маңғышлақ аудандық МҚБ құрылады, Маңғышлақ аймағының барлық айдау стансалары осы басқармаға бағынды, Маңғышлақ басқармасы жүктелген міндетті толық атқарды. Су арнасының аяқталуынан кейін (1989 ж.) Маңғышлақ аудандық МҚБ жұмысын тоқтатты, себебі бір қалада бір мақсатқа жұмылдырылған екі басқарманың жұмыс жасауы қисынға сыймайтыны анық.

Су құбырының Қиғаш-Құлсары бөлігі (ұзындығы 449 км.) іске қосылғаннан соң Қиғаштан бастап Құлсары, Теңіз кен орындарына еділдің суы тасымалдана бастады. 1989 ж. Астрахань-Маңғышлақ су құбырының келесі Құлсары-Өзен бөлігі іске қосылып, Маңғышлақтың ірі өнеркәсіп нысандарын сумен қамтамасыз етті.

1990 жылдың 1-ші қаңтарынан бастап Маңғышлақ АМБ, Теңіз су даярлау мен сумен жабдықтау басқармасы жойылып, орнына Астрахань АМБ мен апаттық жағдайлардың алдын-алу басқармасы дүниеге келеді [186, 121 п.].

Гурьевті және «Ембімұнай» бірлестігі нысандарын оралдың суымен қамтамасыз етудің жақсаруынан, 1990 жылы Ескене-Байшонас су құбырының (ұзындығы 60 км, диаметрі 300 мм) салынуына себеп болды.

1990 ж. Атырау-Астрахань-Грозный мұнай құбырының 427-675 шақырым аралығының құрылысы аяқталынды. Теңіз мұнайгаз кешенін сумен қамтамасыз ету үшін Теңіз-Прорва-Сарғамыс (ұзындығы 71 км, диаметрі 219 мм) пен Астрахань-Гурьев су құбыры мұнай құбырының 207-243 шақырым бөлігінде (II желі) салынды. Оңтүстік басқарманың нысандарын электрлендіру үшін Астраханьэнерго мен Гурьевэнерго желілері пайдаланылды.

1988 жылы Оңтүстік басқарма қарамағында 7 су айдайтын насосы станса қолданылды. 1988 ж. екінші тоқсанынан бастап Қаламқас кен орнын сумен жабдықтау мақсатында «Қаражанбас» су айдайтын стансасы қолданысқа еніп, үздіксіз жұмыс жасады.

Жаңа қондырғылармен жабдықтауды одан әрі жалғастыру шаралары жүрді, Сай-Өтес-Бозашы және Құлсары-Прорва су құбырлары телемеханикаландырылды.

Халыққа қызмет етіп отырған мұнай құбырларының қуаттылығын арттыру мен қауіпсіздігін нығайту аясында басқарма басшылары ғылыми-зерттеу институттарымен тығыз қарым-қатынас орнатуды жөн көрді. 1988 жылы «ВНИИСПТнефть» институты қызметкерлерімен бірге «Каспий-Орск» мұнай

құбыры трубаларына жағылған парафин-смодалардың қалыңдығына өлшеулер жүргізді.

Транспорт схемасындағы елеулі өзгерістер, магистралды мұнай құбырларының қауіпсіздігінің күшейтілуі, жаңа және күрделі жөндеуден өткен трубақұбыр участкелері, мүлдем қолданысқа жарамсыз арналардың бөлімдерін шығару, қауіпсіздік қорғаныстары төсеніштерінің көбейтілуі 1987 жылы апаттық жағдайларды 4 есеге азайтты, ал мұнайды жоғалту, ысыраптау көлемі алдыңғы жылмен салыстырғанда 4,5 есеге кеміді.

1986-1987 жылдары бірнеше резервуарлар қолданыстан шығарылды: Кеңқияқ МАС, №5 МАС, Мақат МАС - №9 РВС-5000 типтегі резервуар, №4 МАС - №1 және №2 РВС-1000 типтегі резервуар қысқартылды.

БҚ ММҚБ дамуындағы негізгі орын алатын жолдардың бірі – жұмыстарда ғылыми ұйым ретінде түрлі шараларды ұйымдастыру еді. Оның дәлелі, еңбек жағдайын күшейту мен өндірістегі өндіру амалдары мен көлемдерінің едәуір еселенуі.

80-ші жылдардың орта шенінде басқарманың механикаландыру мен автоматтандыру жоспарына сай өндіріс жолына жаңа техникалардың түрлері енгізілді: Мартыши -19 разъезд мұнай құбырында күш қуатты өлшейтін қондырғы; диаметрі 325 мм трубаларға арналған арнайы РГП қондырғысы; трубақұбырлардың сыртқы қабатын тазартатын МИ-325 машинасы, трубақұбырларда топырақтарды төсеуге арналған ГУ-530 қондырғылары т.б. Нәтижесінде, экономикалық көрсеткіш 129,4 мың сомнан асып жығылды.

Басқарма жұмысшылар арасында жыл сайын өндірістік-шығармашылық сайыс жариялап отырды, ол қызметкерлердің еңбек қабілеттілігін арттырып қана қоймай, өндіріске де тың серпіліс берді. 1980 жылы 100 жұмысшыға 2 шығармашылық ұсыныс түссе, ал 1987 жылы олардың саны 5-ге жетті. Аталған іс-шараларға төмендегі бөлімшелер белсене қатысты: Гурьев суменжабдықтау басқармасы, №5 МАС мен №7 МАС, құрылыс-жөндеу басқармасы, өндірістік қызмет көрсету базасы.

«Ақтөбемұнай» өндірістік бірлестігі (1981 ж. құрылған) құрамына 16 құрамдас кәсіпорындарды біріктірді. Бірлестік мұнайшыларды саудамен қамтамасыз ету, қоғамдық тамақтандыру орындарының жұмысын жүргізетін жұмысшыларды жабдықтау басқармасы, Кеңқияқ пен Октябрь, Жақсымайдағы бөлімдері көлемді жұмыс атқаруда. Қазіргі қиын жағдайда сауда органдарының қызметкерлері мұнайшылар үшін тамақ, өндіріс құралдарын жеткізіп беруді қамтамасыз етеді. Жасалған қызметтердің кешені мұнай өндіруді көбейту, ілеспе газды айыру және газдың күкіртін өңдеуді көбейтуге мүмкіндік береді.

Бірлестік құрылғаннан бері мұнай өндіру 7,8 есе өсіп, мұнай газы мен күкірт өндіріледі. Жаңажолды мұнай өндіруге байланысты құбырлар мен бұрғылау құрал-жабдықтарының барлығы пайдаланылған болатын, бірақ та Кеңестер Одағының ыдырауынан ол мәселелер қиындап кетіп, шетелдік фирмалармен бірігіп қызмет жасау міндеті тұр. Сонымен қатар, жоғары жұғымды мұнайлы, күкіртті және көмірқышқылды газды құбырлармен жұмыс істеу тәжірибесін жинақтады, газды атқылап кету қаупін болдырмайтын технология жасалды.

Құбырларды падаланудың тиімділігін төмендетіп отырған, жаңа кен орындарын пайдалануды кідіртіп отырған негізгі себептер:

- Үлкен газ факторлары бар жердің үстіндегі және астындағы тоттанбайтын мұнай өндіретін технологияның, жабдықтардың жоқтығы.

- Кен орындарын игеруге кедергі – байланысты күшті мердігер құрылыс мекемелерінің болмауы. Кәсіпорындарды ғылым жағынан қамту территориялық ғылыми-зерттеу, конструкторлық жобалау институты және мұнайшы маман кадрларын дайындау үшін техникалық институттың болмауы [187].

1988-1990 жж. Баку МӨЗ толық күшінде жұмыс жасамады (Қарабах тау қыратындағы оқиғаға орай) кейіннен Кавказмаңы МҚБ мұнай қабылдаудан бас тартуы, еліміздің бозашы мұнайын тасымалдаудың қиындықтарын туындатты.

Ал 1991 жылы ұзындығы 34,5 шақырым, диаметрі 219 мм, өткізу қабілеті жылына 0,7 млн. тоннаны құрайтын Доссор-Мақат мұнай құбыры өндіріске берілді [186, 164 б.].

XX ғасырдың 80-ші жылдырының соңына таман мұнай өндіру басқармаларында (МӨБ) мұнай қабылдаудың азайғандығы байқалды, ол скважиналарда бұрғылау жұмыстарының қанағаттандырылмауынан, сол себепті де мұнай өндіру күрт төмендеп кетті. Бұған қоса, мұнай саласына бөлінген қаражаттың көлемі де мардымсыз болды, тіпті 80-ші жылдардың соңындағы КСРО-дағы саяси тұрақсыздық та әсерін тигізгендігі анық. Бұл ұлтаралық қақтығыстардың болуына жол берді, орталық пен аймақтардың бір-бірімен қарсылықтары күшейді. КСРО-да экономикаға оң бағытталған қайта құру бағдарламасы болмады, одақтас республикалардың егемендік пен тәуелсіздікке ұмтылған толқулары жиелей түсті, ол әрине өнеркәсіпке әсіресе, трубақұбыр транспортының өркендеуіне балта шапты, Одақтың басқа елдермен экономикалық қарым-қатынасы күрт әлсіреді.

Одақ көлеміндегі отын базасында Батыс Қазақстан аймағының маңызы арта түсуіне байланысты Ақтөбе, Атырау, Батыс Қазақстан, Маңғыстау облыстарында өнеркәсіптік ортақ тараптарын қалыптастыру ісі қолға алынды. Одақ кезінде Қазақстан 86 елмен экономикалық байланыс жасап, әлемдік рынокқа 200-ден аса өнім түрлерін шығарды. 1990 жылдардың ортасында өнеркәсіп салаларында өнімнің өсу қарқынының бұрынғы жылдармен салыстырғанда мықтап құлдырағаны байқалды. Бұл дағдарыс республика экономикасының барлық салаларын қамтыды. Осы жағдай елдің әлеуметтік өміріне де кері әсерін тигізе бастады. Қоғамдық өндіріс көлемі қойылып отырған талаптардың деңгейінен өте төмен жатты. Оның негізгі себебі басқарудың әкімшілдік-әміршілдік жүйесінің икемсіздігіне байланысты еді. Ең бастысы өндірістің тиімділігін арттыруда экономикалық жетістіктер жете пайдаланылмады, оның толып жатқан резервтері іске қосылмады. 1990 жылы 22 мамырда Қазақ КСР ЖК-нің «Қазақ КСР меншігі» атты заңы қабылданды. Заңда «жер және жер асты байлығы, су, өсімдік, жануарлар әлемі және тағы басқа да табиғи ресурстар тек қана Қазақ КСР-нің меншігі» деп көрсетілген.

Қайта құру жылдарында өзгеріске ұшыраған сыртқы экономикалық байланыстар барлық мүдделі кәсіпорындардың, еңбек ұжымдарының дербес, өз

бетінше жұмыс жасауына мүмкіндік берген еді. Алайда, енді ғана қалыптасып, күш алып келе жатқан экономикалық дербестік және ішкі-сыртқы сауда байланыстарының мүмкіндіктері 1991 жылғы саяси оқиғалардың нәтижесінде, Кеңестер Одағы сияқты ірі мемлекеттің ыдырауына байланысты тағы да өзгеріске ұшырады. Кеңестер Одағының ыдырауы ұзақ жылдар бойы қалыптасқан, тек орталықтың тапсырмасынсыз аяқ баспайтын, Үкімет қабылдаған шешім, бұйрықтарды еш қарсылықсыз орындауға бейімделген Одақтық республикалар арасындағы әлеуметтік және экономикалық байланыстарды үзіп жіберді. Міне, осы кезде бұрын байқалмаған немесе айтылмаған, басқару жүйесінің барлық тетік-түйінін өз қолында ұстаған және ірі өнеркәсіп ошақтарын орталыққа тәуелді етуге бағытталған тоталитарлық қоғамның бүркемелі бетпердесі ашылды. Кеңес өкіметі жылдарында Одақтың әр түпкірінде бір-бірін байланыстырған, яғни өнеркәсіп орындарын бір-біріне тәуелді еткізген көптеген зауыт-фабрикалар салынды. Ірі кәсіпорындардың өнімі Одақтың орталық аймақтарындағы өнеркәсіп орындарына ғана жіберілетін болды. Ол кезде Қазақстанда мұнай-газ өнімдерін өңдейтін бірде-бір кәсіпорын не зауыт болған жоқ. Негізгі тетігі орталықтың қолында болған сыртқы экономикалық байланыстар Кеңестер Одағы ыдырауынан кейін тоқырап, өндіріс сұранысын өтеу мүмкіндігінен айырылды. Кеңес Одағы кезеңіндегі келісім-шарттар өз күштерін жойды. Ұзақ жылдар бойы қалыптасып қалған дәстүрлі басқару жүйесі бұзылғаннан кейін өндіріс орындарына қалыптасқан жағдайдан шығып кету оңай болмады [67, 66 б.].

Күніне 200 мың баррель мұнай өткізетін Атырау-Самара мұнай құбыры Кеңес Одағы құлағаннан кейінгі Батыс Қазақстан кен орындарының өнімдерін Ресейдің трубақұбыр жүйесімен байланыстыратын жалғыз құбыр болды және сол арқылы қазақстандық мұнайды әлемдік саудаға шығаруды қамтамасыз етті.

Сонымен, КСРО ыдырағаннан кейінгі алғаш жылдарында Мәскеу осы құбыр арқылы еліміздің мұнайын тасымалдау көлемін де қысқартты, тек аз мөлшерде өткізуге мүмкіндік берді. Дегенмен де ескере кетсек, Каспий аймағындағы трубақұбырлардың экспорттық бағыттары кеңейіп, іс жүзіне аса бастаған кезеңде, Ресей өзінің құбырларымен каспийдің мұнайын тасымалдауды шектеу әрекетінен бас тартты. Соған сәйкес, 1990-жылдардың аяғына таман Ресей жағы қазақстанға қатысты экспорт-транзиттік квоталарды көбейтті және көліктік тарифты төмендетті. Соңғы кездері қазақстандық мұнайды Ресей территориясы арқылы тасымалдау мәселесі жалпы тұрақталды деуге болады.

2.2 1991-2001 жж. мұнай құбырлары жүйесінің дамуы

Қазақстан Республикасы егеменді ел болып жарияланғаннан кейін осы сала бойынша бірнеше мәселелерді шешу қажеттілігі тұрды, ең алдымен мұнайды бөлу мен тасымалдаудың ортақ жүйесінің құлауына байланысты жаңа реформаларды жүзеге асыруды талап етті.

90-шы жылдар көптен аңсаған тәуелсіздікке қол жеткізген Қазақстан мемлекеті енді экономикалық-саяси қатынаста дербес ел болды, әлемдік рынокқа қазақ мұнайын шығару бағыттарын айқындайтын ұзақ жылдық жоспарлар әзірленді, бұлар мұнай компанияларының мұнай экспортындағы ішкі, сыртқы қатынастарын дамыту арқылы Республиканың экономикалық әл ауқатын еселеуге негізделді. Осы бағыт мемлекеттің қара алтынын ішкі қажеттіліктерге пайдалану, тасымалдау бағыттарын айқындау мен магистралды мұнай құбырларының экологиялық қауіпсіздігін жүзеге асыруға күш жұмсалды.

КСРО құрамында Қазақстан аграрлы шикізатты жүйеге маманданған ел ретінде танылды. Қазақстанды басқа республикалармен салыстырғанда техникасы жағынан нашар дамыған, әлеуметтік даму жағынан артта қалған, экологиясы қолайсыз республика санатына қосатын. 1990 жылдары елдегі саяси оқиғаларға байланысты экономиканың экстенсивті даму мүмкіндігі іс-жүзінде толығымен аяқталды. Ұзақ жылдар бойы қалыптасқан шаруашылық байланыстардың бұзылуы экономикалық дағдарысқа әкеліп соқтырды. Енді, Қазақстан Үкіметі бұл дағдарыстан шығудың жан-жақты жолдарын іздестіре бастайды. Қалыптасқан жағдайдан шығудың ең дұрыс жолы экономикамызға сырттан инвестиция тарту болатын. Осы теорияға сүйене отырып, ҚР Үкіметі тек шет ел инвестицияларын тұрақты пайдаланғанда ғана дағдарыстан шығудың мүмкін екенін түсініп, тиімді келісім шарттар жасауға тырысты.

1990 жылдың 7 желтоқсанында Қазақ КСР-ы ЖК-сінің № 228 шешімі бойынша «шетел инвестициясы» туралы алғашқы заң жобасы қабылданды. Осы заңды Қазақстан бұрынғы КСРО-ға кірген елдер арасынан алғашқылардың бірі болып қабылдады. Заң қабылданған соң, Үкімет шетелдік бірлестіктермен бірлесіп жұмыс істеу жолдарын анықтайтын заң актілері мен келісім шарттар жобаларын дайындай бастады. Ал 1994 жылы республика президентінің ұсынысымен шетелдік инвестиция туралы заңның жаңа жобасы жасалынып, талқыға салынды. Нәтижесінде 1994 жылдың 27-ші желтоқсанында ҚР Үкіметінің № 266 шешімі негізінде «Шетел инвестициялары туралы» заң қабылданды [67, 86 б.].

Қазақстанның мұнайгаз кешендерінің толыққанды өрістеп дамуына еліміздегі трубақұбыр көлігі жүйесінің мешеуілдеуі себеп болып келеді (ішкі және сыртқы). Еліміздің әлемдік мұнай-газ саудасының ірі орталығы болып отырған Батыс Еуропа елдерімен іс-жүзінде қатынасы үзілген болатын.

Қазақстандық мұнай кенорындары дәстүрлі жолмен тек Одақтың яғни, Ресейдің Еділбойы, Оралбойы және Сібір аймағы мен Орталық Азия елдерінің қажеттілігін өтеумен ғана шектеліп келді. 90-шы жылдары Қазақстанның энергожүйесіне сұраныс бірнеше есе төмендеп, тіпті еліміздің экспорттық қажеттілігі қанағаттанарлықсыз жағдайда қалды.

1990 жылдан бастап отын-энергетика балансын ғылыми өңдеу де жүргізілмеді. Мұның себебі, нарықтық қатынаста басқа механизм әрекет етеді деген ұғым пайда болды, содан барып республикада Азия елдеріндегідей, сонымен қатар Ресей елінде дағдарыс кезеңі басталды. Бұған қоса мұнай өнімі мен мұнай бағасы әлемдік құлдырауға ұшырады.

Осы жылдардағы алған сабақтар елімізде отын-энергетика баланстарын құрастыруға және талдауға, көрші мемлекеттер, соның ішінде Ресеймен араласа жұмыс істеу, елімізді дұрыс басқару және алға қойған мақсатқа жету мүмкіндігі туды [188, 21-23 б.].

Шетелдік инвесторларды тарту үшін алдымен, бұрынғы Кеңес Одағы тұсында болған шетелдік серіктестерден бастағанмыз жөн болар. Олардың ішінде Шығыс Еуропа елдерінің тұтыну көрсеткіштері көп болды (орта есеппен 40-50 млн. тонна). Мұнайды көп тұтынатын Финляндия (8 млн. тонна), Италия, Югославия (7 млн. тонна), Франция, Германия, Испания, Үндістан (4 млн. тонна) [51, 84 б.].

Еуропалық Одақтың (ЕО) Жерорта теңізі елдерімен жақсы қатынаста болуы Қазақстанға мұнай экспортын шығаруға ең қол жетім бағыт болды. Еуропалық экономикалық қоғам мен экономикалық жүйенің ортақ одаққа бірігуі Еуропаның шикі мұнайға деген сұранысын арттырғандығы белгілі болатын.

Германия ТМД елдерінен ең көп мұнай тұтынатын мемлекет, ең алдымен Ресейден (ТМД-мұнайын қолданудың орта есебі – жылына 25 млн. тонна). Нәтижесінде, Германия өзінің географиялық орналасуына байланысты ТМД елдерінен алатын мұнайдың басым бөлігін «Дружба» мұнай құбырымен Балтық теңізі арқылы жеткізеді. Басқаша айтқанда, Германия саудасы қазақстандық мұнайдың экспортына қолайлы болмады, себебі Ресей, Норвегия, Ұлыбритания және ОПЕК елдерінің бәсекелестігі әсер етті.

Жалпы, қазақстандық мұнайды экспорттау үшін географиялық және экономикалық тұрғыдан біршама қолайлысы Еуропалық Одаққа мүше Оңтүстік Еуропа елдері, Түркияны да қосқанда.

ЕО елдерінен басқа, екі тұтыну рыногы: АҚШ пен Қытайды айтуға болады.

Қазақстанның мұнайын жүйелі түрде тасымалдау алдымен мұнай өндіру саласына көлемді қаражат бөлуді талап етті. Қазақстанда мұнайгаз өнеркәсібін өз алдына қаржыландыратын еш мүмкіндік болмады, сондықтан да шетел инвестициясын елге жұмылдыру маңызды болды, ол үшін төмендегі іс-шараларды жүзеге асыру маңызды:

- мұнайгаз кешенінің барлық саласы базасын қайта құру, мұнай өндіру мен тасымалдауда қазіргі жаңа технологиялық қондырғылармен жабдықтау;

- республика мен аймақтың мұнайгаз кешенінің өндірістік және әлеуметтік дамуына жағдай жасау;

- Қазақстан Республикасының мұнайгаз кешенінің тұрақты дамуы үшін шетелдерден тәжірибе ала отырып өз ұстанымдарымызды батыл көрсете білу.

Қазақстан Республикасы статистикалық агентствасының берген мәліметтері бойынша 1991 жылдың бас кезіне дейін еліміздің экономикасына шетел инвестициясы мол тартылған. 1992 жылдың басынан 1996 жылға дейін шетелдік инвесторлармен 38 млрд. долларға келісім-шарт жасалған, ол мемлекет қазынасына жақын 40 жылда түсуі тиіс.

Қазақстан экономикасына шетелдің қаражатын құю саясатын, оның ішінде мұнайгаз кешеніне үш ерекшелікке бөлуге болады. Бірінші – алдымен Ресейге деген тәуелділікті барынша азайту. Еліміздің экономикалық ұстанымы

ресейліктердің көзқарастарымен сәйкес келмейді. Екі ел де әлемдік шикізат саудасында бәсекелес. Оған қоса, Қазақстан шикізатын тасымалдауда Ресейге мүдделі болып отыр. Екіншіден – Қазақстан бұрынғы кеңестік елдерді өндірістік дамуы жағынан басып озып алға шықты. Үшіншіден, Қазақстанға тән ерекшелік – бұл шетелдік инвесторлардың молдығы.

1992 жылдың 18 ақпанында Алматыда француздық «Эльф Акитен» компаниясы мен Қазақстан Республикасы Министрлер Кеңесінің келісімімен Ақтөбе облысындағы көмірсутегі кенорындарын іздеу, барлау және өндіру үшін «Темір» деп аталатын құжатқа қол қойды [65, 221 б.]. «Темір» келісімі заңды күшіне 1992 жылдың 10 сәуірінде енді. «Темір» Қазақстанда шетелдік мұнай компаниясымен жасалған алғашқы келісім болды. Сол арқылы келешектегі басқа да компаниялармен келісім-шарттар жалғасын тауып жатты.

Осы келісім-шарттың дұрыс жүзеге асуын қадағалау мен бақылау үшін «Темірмұнай» акционерлік қоғамы құрылады. Бірақ бірнеше жыл өткеннен кейін француздық компания жүргізген бұрғылау жұмысы нәтиже әкелмеді. «Темір» келісімінде қойылған шарттар орындалмады. Одан кейін «Темір» келісімі бойынша Сайғақ кен орнында жұмысты жаңа келісім негізінде голланд-ағылшындық «Шелл» компаниясы мен Германиялық «Вебаойл» компаниясы қолға алды. «Шелл» әлемдегі жеке ірі мұнайгаз корпорацияларының бірі. Компанияның тарихы ертеден басталады, 1917 жылғы революцияға дейін «Шелл» «Орал-Каспий мұнай корпорациясының» операторы ретінде мұнай өндіріп келді. Сол уақыттарда ол Атырау облысының Доссор мен Мақат кен орындарында іздеу-барлау жұмыстарын жүргізген.

Дамушы елдердің тәжірибесіне көз салсақ, әр мемлекеттің мүддесін қорғайтын мемлекеттік компаниялар бар. Орталық басқару жүйесі ретінде біздің елде 1992 жылдың 10-шы наурызда «Қазақстан Ұлттық Мемлекеттік Мұнай Компаниясы» құрылды. Компанияның президенті болып Б. Еламанов тағайындалды. Компания бірден өз жұмысын осы жылдың 26 мамырдағы ҚР Үкіметінің №464-ші шешімін негізге алып, Батыс Қазақстан-Құмкөл мұнай құбырларын салу құрлысы туралы заң жобасын бекітуден бастады. 1991 жылғы желтоқсанның 30-дағы МК-нің №817 қаулысы бойынша құрылған мемлекеттік мұнай-газ құрылыс концерні енді ҰМК-ның қарамағына қарады. Концерннің орталығы алғашында Ақтау қаласында орналасты [67, 73-74 б.]. Компания құрамына жеті мұнай өндіретін кәсіпорын кірді, олардың қатарында «Ақтөбемұнай» өндірістік бірлестігі де бар. Кейін 1993 жылдың 20 желтоқсанында «Ақтөбемұнай» өндірістік бірлестігі «Ақтөбемұнайгаз» Акционерлік қоғамы болып өзгертілді [66, 76 б.].

1994 жылдың 18 сәуірінде «Мұнай туралы» тұңғыш заң қабылданды. Одақ кезінде елдегі кешендерге қатысты тек заңды КСРО МӨМ немесе ГМ-тері қабылдады. Мұнай-газ кешендеріне қатысты алғашқы заңның қабылдануы егеменді Қазақстанның өз ел мүддесін қорғап, оның игілігіне жұмыс жасау мақсатында қабылдағандығын көрсетеді. 1995 жылдың 28 маусымында Елбасының № 240-шы Жарлығы негізінде «Мұнай туралы» Заң бекітіліп, ол 11 тарау, 59 баптан тұрды. Заңда мұнай операцияларын жүргізу мемлекеттің қатаң бақылауында болуы, мұнайды өндіру кезеңдері, өнім игерушінің заң

шеңберінен аспауы, қоршаған ортаны қорғау, техникалық қауіпсіздікті сақтау, алынған өнімді бөлу туралы да баптар бар. Жалпы аталмыш заң қабылданғаннан кейін, уақыт талабына сай өзгерістер, толықтырулар енгізіліп отырды [189, 6-12 б.].

1995 жылдың наурыз айында ел экономикасының алға басуы бағытында Үкімет бірнеше бағдарламалар қабылдады. Бұл мұнай-газ кешеніне қатысты бірнеше шаралардың іске асуына негіз болды. Атап айтсақ, Үкімет Алматыда алғашқы рет шетел инвесторларын тарту, ондағы шешімін таппай отырған мәселелердің түйінін, оның шешу жолдарын қарастырған дөңгелек үстел отырыстарын ұйымдастырды. Онда мамандар республикадағы шетелдік инвестициялық климатты жоғары бағалады. 1994 жылдың қорытындысы бойынша Қазақстан инвестиция тарту жөнінен тек Ресей мен Балтық жағалауы елдерінен кейінгі орынға шықты. 1995 жылы республикада 2000 бірлескен кәсіпорын, 420 фирма тіркелген болса, 2002 жылы 3995 бірлескен және шетел компаниялары жұмыс жасады. 1996 жылы елдегі жұмыс істеп тұрған өнеркәсіп орындарына тікелей тартылған инвестициялар көлемі 1,2 млрд. АҚШ долларын құрады. Халықаралық сараптама Агенттіктерінің бағалауынша Қазақстан қазіргі Орталық Азия, Шығыс Еуропа елдерінің арасында әр адам басына шаққандағы тікелей инвестициялар көлемі жағынан Венгриядан кейінгі екінші орынға көтерілген.

Мұнай-газ саласының шетел компанияларымен бірлесіп жұмыс істеу тәжірибелерінің ғасырдан астам тарихы бар. Тәуелсіздікке қол жеткізгеннен кейін, үкімет ел мүддесі үшін қызмет ететін бай, ірі кеніштерді шетел фирмаларының қолына бере отырып, өндіріс деңгейін толық көтеруге үміт артты. Сонымен қатар, Үкімет шетел инвесторларының капиталы арқылы тоқтап тұрған кеніштерді қалпына келтіру, өнеркәсіп саласының түзелуіне, әлеуметтік мәселелерді шешуді мақсат етіп қойды.

«Темір» келісімі сияқты 1993 жылдың 4 ақпанында «Қазақтүрікмұнай ЛТД» бірлескен кәсіпорыны құрылады, ол Түркия мемлекеттік мұнай компаниясы мен ҚР Геология және пайдалы қазбалар министрлігі арасындағы келісім негізінде пайда болды. ҚР Министрлер кабинеті аталған кәсіпорынға Ақтөбе, Атырау, Батыс Қазақстан және Маңғыстау облыстарының жеті келісілген аймақтарда іздеу-барлау жұмыстарын жүргізбек. Түріктің мемлекеттік мұнай компаниясы – ірі мемлекеттік кәсіпорындардың бірі, 1954 жылдан бері барлау, өндіру, өңдеу және тасымалдаумен айналысып келеді.

Қазақстан Республикасы Үкіметі мен «Қазақтүрікмұнай» ӨБ арасында 1994 жылдың 31 мамырында жасалған келісім бойынша елімізде мұнайды іздеу, өндіру, өңдеу және пайдалануды жүзеге асырады.

Қазақстан Республикасының Үкіметі еліміздің мұнайгаз саласына шетелдік инвесторларды тарта отырып, олармен негізінен ұзақмерзімді келісім-шарттар жасасты. Оған қоса шетелдік компанияларға үлкен басымдылықтар берілді, дегенмен де қазақстандық мұнайшы-жұмысшылардың көзқарастары еленбеді, кенорындардан өнімді барлау мен өндіруден кейінгі олардың экологиялық жағдайына да мән берілмеді. Ұзақ жылдық іс-тәжірибесі бар француздық

«Эльф Аkitен» компаниясымен жасаған келісімнің жүзеге асырылмауы олардың жұмысына күдік туғызды.

Кеңес Одағы құлап, еліміз тәуелсіз ел атанғаннан соң, Каспий теңізінің түбінде мұнайдың толып жатқанына дүние жүзі халықтарының көзі жеткеннен кейін Каспийдің мұнайын бөліп алу үшін осы теңізден тиесілі аумағы бар елдер жыл сайын жиналғанымен, ештеңе шешілмей келді.

1990-шы жылдардың басында Теңіз-Новоресей трубақұбырын салу туралы ұсыныстар Түркия (әрине АҚШ-та бірге) мен Ресей арасында қызу талқыға түсті. Сол кезеңдегі Қазақстанның саяси басшылары үлкен мұнайлы мемлекет ретінде өзінің байлығын әлемдік нарыққа шығаруға жан-жақты бағыттарды қарастырды. Егер осы жобадан Ресей тыс қалса, онда Мәскеу байлығы мол Қазақстаннан, тіпті Каспий аймағынан түгелдей қол үзгендігі.

Каспийдің Қазақстандық бөлігіндегі мұнайды тасымалдауға арналып салынатын магистралды мұнай құбыры туралы мәселені алғаш рет 1990-шы жылдардың басында Оман сұлтандығы көтерген болатын. Алғашында олар магистралды құбырларды тұрғызудың тоғыз нұсқасын ұсынған. Олардың негізгілері алдымен ресейлік, грузиндік, түркиялық, және ирандық бағыттар болды. Ресейлік нұсқа ең қолайлысы болды, өйткені қолданысқа берілгелі тұрған 1200 шақырымдық Теңіз-Грозный құбырына Новоресейге дейінгі желіні жалғау тиімді болды, оған кететін қаржы көлемі 1,2-2 млрд. долларға бағаланды, егер де ирандық бағытты таңдаған болса оған 4 млрд. доллар қажет болған болар еді. «Шеврон» компаниясының өкілдері де осы ресейлік бағытты таңдаған, Каспий трубақұбыр консорциумының (КТК) ең қысқа маршрут екендігі және бұл ең үлкен басымдылық деген пікір айтқан [68, 266-270 б.].

Ұзақ жылдар бойы шешімін таппай келген Қазақстан (Теңіз кен орны) – Ресей (Тихорецк-Кропаткин Новоресейдің солтүстігіндегі жаңа терминал) экспорттық мұнай құбырына баса назар аударылды. Оны жүзеге асыру үшін 1992 жылы «Каспиан Пайплайн» - Каспий құбыржүйелік консорциумы (КҚК) құрамында Қазақстан, Ресей, Оман, алғашында оны қаржыландыруды мемлекеттер өзара бөліске салды: Қазақстан мен Ресей – 25%, Оман – 50% акциядан келді. Оның жалпы ұзындығы 1600 км, тіпті құбырдың кейбір бөліктерінің құрылысы аяқталған да, оған бөлінетін инвестиция 1,2-1,5 млрд. АҚШ доллары аралығын құрады.

1992-1995 жж. КҚК негізін қалаушылар консорциумға жаңадан инвесторлар тарту бағытында көптеген жұмыстар атқарды. 1996 жылы Мәскеуде өткен КҚК директорлар кеңесінде оның қатысушыларына жаңа квота белгіленді: Ресей мен Қазақстан үлесіне 43%, Оман – 7%, басқаларына – 5-7% үлестен келді. Консорциумның құрамына кіруге әлемнің ірі мұнай компаниялары: «Мобил» (АҚШ), «Бритиш Газ» (Ұлыбритания), «Аджип» (Италия), «Орикс» (АҚШ), «ЛУКойл», «Транснефть», «Роснефть» (Ресей) ықылас білдірді. 1996 жылы мамырда Алматыда өткен келесі жиында консорциумның акциялары оның мүшелеріне төмендегідей ретте бөлінді: Ресей (24 %), Қазақстан (19 %), Оман (7 %), «Шеврон» (15 %), «ЛУКойл» (12,5 %), «Мобил» (7,5 %), «Роснефть» (7,5), «Аджип» (2,4 %), «Бритиш Газ» (2 %), «Мұнайгаз» және «Орикс» (1,75 %). Операторлардың келісімімен

«Транснефть» үлеске қатыспады. Оман сұлтанаты бұрынырақ Теңіз-Грозный бағытындағы мұнай құбырының техникалық жағдайын зерттеуге және қажетті құжаттар дайындауға белгілі дәрежеде шығынға ұшыраған болатын, сол үшін ол КҚК-да өзіне тиесілі үлесті иемденді. КҚК-ның қалған 50% акциясынан сегіз (жоғарыда келтірілген компаниялар) компания әр түрлі мөлшерде өз үлестерін алды. Бөлістен кейін екі жаңа заңды тұлға: ресейлік КҚК, ол Ресейдегі КҚК-ның нысандарын басқарады және қазақстандық КҚК тиісінше, Қазақстанда болды [190, 184-187 б.].

КҚК – халықаралық байланыста жақсы шешімін тапқан шынайы көрініс, оның негізін құрған үш мемлекет пен мұнайөндіру компаниялары осы жобаны жүзеге асыру үшін көп еңбектенді. Бұл жобада мемлекеттік және коммерциялық, ұлттық және халықаралық қызығушылық бар. Құбырдың құрылысына жалпы 2,3 млрд. АҚШ долларынан аса қаржы жұмсалмақ, оны толықтай мұнай өндіру компаниялары қаржыландырады. Ал жобаның толық құны 4 млрд. АҚШ долларына бағаланып отыр [190, 185 б.].

КҚК трубақұбыр желісінің құрылысын 1997 жылдың соңына таман бастап 1999 жылы аяқтау жоспарланған болатын. КҚК төңірегіндегі сұрақтар 1997 жылдың 24-25 қаңтарында ресей мен қазақстан президенттерінің кездесуінде ең негізгі мәселеге айналды. Аталған кездесуінде екі елдің басшылары КҚК құрылысын оңтайлы шешіп, Батыс Қазақстанның мұнайын сол мұнай құбыры арқылы әлемдік саудаға шығарудың жолдарын жақын арада жүзеге асыруды талқыға салды. Сонымен қатар, 1997 жылдың қазанынан бастап Қазақстан басшылығы өз мұнайын тасымалдауда «көпнұсқалық» бағытқа басымдық танытып, жиі сөз етті. Борис Ельцинмен кездесуден соң елбасымыз Нұрсұлтан Назарбаев егер де Ресей КҚК құрылысын кешеуілдетін болса, еліміз басқа жанама бағыттарды қарастыратындығын мәлімдеді [68, 273-274 б.].

1998 жылдың 24 қарашасында КҚК дайындық жұмыстарының аяқталғандығын және жобаны жүзеге асырудың іс жүзінде басталғандығын хабарлады. Ал 1999 жылдың 1 ақпанында КҚК барлық қажетті құжаттардың толтырылып, ресейлік бөлікке төселетін трубақұбыр трассасының дайындығы аяқталынды. Новоресей аймағында терминал тұрғызуға тендер жарияланып оның жеңімпазы болып «Старстрой» консорциумы болды, оның құрамына франциялық «Буиг Офшор» және ресейлік «Кубаньнефтегазстрой» мен «Ставропольтрубапроводстрой» ұйымдары кірді.

1999 жылдың 12 мамырында Новоресейде КҚК мұнай құбыры жүйесінің «алғашқы кірпішін қалау» салтанаты өтті. Құбырдың бастапқы өткізу қабілеті жылына 29 млн. тонна мұнайды құрайды. КҚК Ресей Федерациясы мен Қазақстан шекарасынан Новоресейге дейінгі мұнай құбырының бір бөлігінің құрылысын жаңартуға үлес қосатын Ресей-Француз бірлескен «Старстрой» консорциумымен 27 млн. АҚШ долларына келісім жасады. Қазақстандағы Теңіз кен орнының Новоресейлік ауданындағы Қара теңіздің Ресейлік жағалауы терминалына қарай мұнай құбырын салу да жоспарға енгізілді. Алайда Қазақстан мен Орталық Азия республикалары - Өзбекстан мен Түркіменстанға іс жүзінде өз мұнайының басым бөлігін Каспий теңізі арқылы

Бакуге және одан әрі батысқа Каспий теңізінің астымен өтетін мұнай құбыры арқылы тасымалдау ыңғайлы еді [191].

Трубақұбырдың жаңа бөлігінде жүргізілетін жұмыстар төртке бөлініп, бір-бірімен параллель бағытта өрбіді. Құрылысты ресейдің негізгі төрт мекемесі жүргізді «Старстрой – Волгограднефтегазстрой» (242 км), «Ставропольтрубопроводстрой» (211 км), «Кубаньнефтегазстрой» (173 км) және «Востокнефтепроводстрой» (119 км).

1999 жылдың маусым айының басында Қазақстан үкіметі КҚК-дағы Қазақстан Республикасына тиесілі үлесін «ҚазТрансОйл» ұлттық мұнай тасымалдау компаниясына (1997 ж. құрылды) беретіндігін мәлімдеді. 1999 жылдың ортасына таман Қазақстанды инвестициялау Агентствасы, «Қазақойл», «ҚазТрансОйл» ұлттық мұнай компаниялары, сонымен қатар италяндық «Аджип», британдық «Бритиш Газ», американдық «Тексако» және ресейлік «Лукойл» компанияларының өкілдері Қарашығанақ кен орнынан бастау алатын Үлкен Шаған – Атырау мұнай құбырының құрылысы туралы меморандумға қол қойды. Құрылыс жұмыстарын 1999 жылдың соңына таман бастау көзделді. Үлкен Шаған – Атырау мұнай құбырының ұзындығы 460 шақырым, жылдық өткізу қуаты – 7 млн. тонна мұнай, келешекте оны жылына 12 млн. тоннаға дейін жеткізуге мүмкіншілігі болады. Жоба құны 440 млн. долларға бағаланды.

2000 жылдың 22 қарашасында КҚК трубақұбырын Новоресей теңіздік мұнай құю эстакадасымен байланыстыратын «алтын қазық» қағылды. Сол себептен, КҚК трубақұбырдың құрылысын аяқтады. 2001 жылдың қаңтарында пресс-конференцияда КҚК бас директоры Сергей Гнатченко 2001 жылдың соңына дейін Новоресейге дейін трубақұбырмен жылына 7-8 млн. тонна мұнай жөнелтілетінін айтты. Трубақұбырға мұнай толтыру 2001 жылдың наурызынан басталады. Новоресейдегі танкерге алғаш мұнай толтыру 2001 жылдың маусымында жүрді.

2001 жылдың 1 наурызында магистралды мұнай құбырын төсеу мен монтаждау жұмыстары аяқталынды [70, 9 б.]. Ал осы жылдың 26 наурызында КҚК «Теңіз-Қара теңіз» аралығындағы трубақұбыр жүйесін мұнаймен толтыруды бастады. Мұнай құбырын толтыру тоқсан күнге созылды. Аталған жүйені толтыруға шамамен 1 млн. тонна мұнай кетті. Алғашқы кезеңде күн сайын шамамен 10 мың тонна мұнай айдалынады. Жүйеге алғаш болып Теңіз кен орнының мұнайы қосылды. КҚК мұнай құбыры жүйесінің алғашқы кезегінің құрылысын аяқтап, қолданысқа беру 2001 жылдың желтоқсан айында жүзеге асырылды. Бұл Ресей мен Қазақстаннан жылына 15 млн. тонна шикі мұнайды экспорттауға мүмкіндік жасады, кіріс көлемі 1,5 млрд. долларды құрады. Екінші кезекті іске қосқан жағдайда Батыс Қазақстан, Ресей және мүмкін Әзірбайжанның (Каспий маңы зонасының) шикізатын экспорттауды жылына 60 тан 75 млн. тоннаға дейін тасымалдау нақты мүмкін болмақ. Соншама көлемдегі байлықты тасымалдау сарапшылардың болжамы бойынша Каспийдің құрлықтағы, су астындағы кен орындарын игергенде толықтай қамтамасыз етуге болатындығын айтуда [56, 38 б.].

Ресейдегі аталған сала төңірегінде жеке басшылықты үнемі қолында ұстаған «Транснефть» компаниясы бұл жолы КҚК трубақұбыр жүйесіне өз

ықпалын жүргізе алмады. Яғни, оның орнын ресейдің «ЛУКойлы» мен «Роснефті» компаниялары басты. «Транснефть» бұл жобадан тыс қалды. КҚК-ның Қазақстан аумағындағы негізгі ғимараттары жаңадан жарақталған Теңіз МАС және жаңадан тұрғызылған Атырау МАС болады. КҚК-ның жалпы ұзындығы 1580 шақырым, оның 452 шақырымы Қазақстан аумағы арқылы өтеді.

КҚК трубақұбыры жоғарыда айтылғандай – ешқандай тежеулерсіз қазақстанның мұнайын ресей территориясы арқылы үнемі тасымалдаудағы жалғыз мүмкіндік. Бұл жобаға тек «Теңізшевройл» компаниясы ғана емес, сонымен бірге басқа да қазақстандық мұнайгаз компаниялары қаржыларын құйып, осы желіге қосылуға ат салысуда.

Қазақстан премьер-министрі Қасымжомарт Тоқаев жүйенің Теңіз-Новоресей маршруты ең тиімді әрі жүзеге асқан жоба деп мәлімдеді. Іс-жүзінде ол мұнайөндірудің артуына жағдай жасайды, ал 2001 жылдың ортасына дейін тасымал көлемі 36 млн. тоннаға жетеді. «Теңізшевройл» холдингінің басшысы Тимур Кулибаев, КҚК-ның іске қосылуы алдағы бес-жеті жылда қазақстандық мұнайды әлемдік нарыққа шығаруға нақты жол ашатынын айтты.

Демек, КҚК жүйесі Қазақстанның мұнай экспорты потенциалын арттырды. 2002 жылы Ресей территориясы арқылы қазақстанның мұнайын өткізу мәселесі шешілгеннен кейін (келісім бойынша Қазақстан алыс шетелдерге Атырау-Самара құбырымен 10,5 млн. тонна, жақын шетелдерге 4,5 млн. тонна және 2,5 млн. тонна Ақтау-Махачкала-Новоресей маршруты арқылы) Қазақстанның сол кезеңдегі жалпы экспорттық көлемі 45 млн. тоннаны құрайды.

Қазақстанның премьер-министрі Қ. Тоқаев Каспийдің қазақстандық секторындағы ірі шикізат қорларының табылуы Қазақстанға үлкен серпіліс берді. Біз тек бір КҚК жүйесіне қарап отырмаймыз, алдағы болашақта басқа да ыңғайлы, ықтимал бағыттарды қарастырамыз деген. Сол себептен, Астанада бірнеше мұнай тасымалдаудың маршруттары талқыға түсті: Баку-Джейхан, Қазақстан-Иран және Батыс Қазақстан-Қытай нұсқалары [68, 275-283 б.].

Одақ тұсында Қазақстан территориясында шетелдік инвесторлар жасалған келісім-шарттар негізінде Ресей Федерациясы аумағы арқылы мұнай мен газды емін-еркін тасымалдау құқына ие болды, ол әрине Қазақстанның трубақұбыр транспортындағы жағдайды айтарлықтай тығырыққа тіреді. Бірақ та, сол кезеңдегі оқиғалар еліміздің кен орындарынан өндірілген «қара алтынды» осы солтүстіктегі алып державаның территориясы арқылы тасымалдады, ол кезде содан басқа еш мүмкіндік те болмады.

Жалпы алғанда қазақстандық көмірсутек шикізаттарын батысеуропалық нарыққа тасымалдауды шартты түрде екі топқа бөлуге болады: Оңтүстік және Солтүстік бағыттары (сонымен қатар, еліміздің мұнайын Үнді мұхиты мен Қытай арқылы Жапонияға жөнелту, бірақ та бұл жобалар тек болжамдық сипатқа ие).

Оңтүстік нұсқа бойынша Қазақстанның мұнай мен газ өндіру аймақтарын Баку, Жерорта теңізі немесе Парсы шығанағымен байланыстыру. Осы тұста мүмкіншілігі жоғары бағыттарға: 1) Иранның солтүстік аймақтары – Түркия –

Жерорта теңізі; 2) Әзірбайжан (Баку) – Армения – Түркия; 3) Әзірбайжан – Иран – Түркия; 4) Әзірбайжан – Грузия – одан әрі танкермен Қара теңізге.

Солтүстік нұсқада Ресей территориясы арқылы трубақұбырларды төсеп, Ресейдің Қара теңіздегі Новоресей портының терминалдары арқылы (яғни, Теңіз-Комсомольская-Грозный-Тихорецк-Новоресей) жөнелту.

Ал осы жобаларды экономикалық жағынан қарастыратын болсақ, оңтүстік бағыттың жобалық құны 2-3 млрд. доллардан асып жығылса, жылдық мұнай өткізу қуаты 20-30 млн. тоннадан аспайды. Мұнайды солтүстік бағытта тасымалдау экономикалық тұрғыдан жан-жақты тиімді: бұл тармақ оңтүстік жобаға қарағанда екі есе қысқа, сонымен қатар ол қазіргі уақытта жұмыс істеп тұрса, оңтүстік әлі де құрылысты қажет етеді. Бірақ та, саяси тұрғыдан қос бағыттың да кемшіліктері артып жығылады. Оңтүстік құбырлары бойынша біріншіден, ол саяси тұрақсыздық орнаған мемлекеттердің аумағымен өтеді. Армения мен Әзірбайжан арасындағы әскери қақтығыстардың аяқталып, бір бейбіт мәмілеге келгенге дейін, Абхазиядағы саяси толқулар және кавказдық трубақұбырлардың құрылысына қажетті зор көлемдегі қаражаттың жоқтығы. Екіншіден, Қазақстаннан Иран территориясы арқылы батыс нарығына шығу үшін құбыр салу тіптен күрделі мәселе, себебі Иран Вашингтон енгізген халықаралық эмбарго бақылауында отыр. Үшіншіден, Ресейдің геосаяси жағдайы да күрделі, онымен санаспауға мүлдем болмайды. Енді Солтүстік нұсқаға келсек, біріншіден, құбыр жолы Шешен территориясы арқылы өтпек, ондағы жағдай да тұрақты емес. Екіншіден, аса ауыр салмақты танкерлердің түрік бұғаздарымен өтуіне Түркия үкіметінің қарсы болуы әбден мүмкін. Үшіншіден, Ресей Федерациясы Қазақстан мен Әзірбайжанның трубақұбырларын өз бақылауына алуға тырысатыны сөзсіз [192, 135-140 б.].

Осындай жағдайларды саралай келе, Қазақстандық мұнайды құбырлармен тасымалдау үшін басқадан жаңа маршруттар қарастырыла бастады, бұл тұста оңтүстік бағытты қолдануға тура келді. «Оңтүстік нұсқаны» жүзеге асыруды ойластырған уақытта қазақстандық мұнайды тасымалдауда ең алдымен Кавказдың мұнай ресурстары мен мұнай құбырлары басты назарға алынды. Расында да, 1994 жылдың қазанында елеулі оқиға болды Баку мен батыстың ірі мұнай компаниялары «ғасыр келісіміне» қол қойылғаннан соң Қазақстан үшін өз мұнайын Баку арқылы Батысеуропаның тұтынушыларына шығаруға зор мүмкіндік туды. Сонымен бірге, Ресей ұстанымы жандана түсті, ол ТМД төңірегінде, әсіресе Каспий аймағындағы беделін жоғарлатуды ойластырды. 1995 жылдың ақпанында Қазақстан үкіметі Қарашығанақ кен орнын игеру үшін Ресейдің «Газпром» компаниясымен келісім-шартқа қол қойды. Барлығын сараптай келе бұдан, Ресей Федерациясының ТМД аумағындағы барлық энергоресурстар мен трубақұбырларды бақылауында ұстауына талпыныс жасалғанын көреміз.

Қазақстанның отын энергетикасы мен мұнай құбырларына үстемдік орнатуды бір жолға келтірген Ресей 1994 жылдың аяғына таман Шешен жеріндегі тұрақтылықты орнатуға белсене кірісті (Кавказ мәселесінің дүрлігуі), ол әрине енді АҚШ-ты Орталық Азиядағы ықпалы үшін күресуге итермеледі [193, 10 б.].

1993 жылы Каспийдің қазақстандық секторындағы мұнай мен газды барлау, өндіру және өңдеу үшін еліміз тендер жарияланып, үкіметтің Каспийді игеруге байланысты арнайы Бағдарламасы қабылданды.

Осы мақсатта шетелдік инвесторларды тарту үшін Каспийдің бізге қарасты бөлігіне барлау жұмыстарын жүргізуге ашық тендер жариялады. 1993 жылдың 9 маусымында Алматыда халықаралық «Қазақстан-каспийшельф» консорциумы құрылады. Оның құрамына алты мұнай компаниялары – «Аджип», «Бритиш Газ Интернэшнл», «Бритиш Петролеум Амоко», «Статойл», «Мобил», «Шелл» және «ТотальФинаЭльф» кірді [68, 102 б.].

1995 жылы АҚШ Каспий аймағын өзінің өмірлік қызығушылық зонасы деп атады. Оған қоса, олардың ірі мұнай алпауыт компаниялары Қазақстан мен Әзірбайжанның мұнай саласына етене еніп, Вашингтон транскавказдық отын тасымалдайтын дәліз құрып оны Түркияның Жерорта теңіздік порттарымен байланыстыруды қолға алды. Аты әлемге танылған жаңа жоба «Баку-Тбилиси-Джейхан» (БТД) деген атауға ие болды. Осы тұста АҚШ-тың энергетика министрі Билл Ричардсонның айтуынша, «БТД – бұл тағы бір жай трубақұбыр емес, ол біздің ұлттық қауіпсіздігімізде ерекше орын алатын стратегиялық негіз» деген екен.

Бұнда келесі тапсырмаларға мән берілмек: ОПЕК-ке тәуелділікті азайту; Қытайды отынмен жабдықтаудың бұлақ көздеріне тосқауыл қою; Оңтүстік Кавказ бен Орталық Азияның экономикасын бірте-бірте Батысқа бағыттау; Ресейлік және Ирандық трубақұбыр инфрақұрылымын қолдануға бөгет жасау. Осы міндеттерді жүзеге асыру арқылы АҚШ беделін арттыруды ойластырды [193, 13 б.].

Қазіргі кезде Оңтүстік ММӨҚБ-сы мұнайды және еділдің, оралдың, әмударияның суын қабылдау мен жеткізуді тікелей өз міндетіне алды.

Оңтүстік басқармаға мұнай жеткізуші ірі кәсіпорындар қатарында: «Маңғышлақмұнай», «Ембімұнай», «Теңізмұнай», «Қаражанбасмұнай» болды. Алынған өнім Гурьевтің, Ярославтың, Орскінің мұнай өңдейтін зауыттарына, Еділбойы және Кавказмаңы магистралды мұнай құбырларына, сонымен қатар жергілікті материалдарды өңдейтін Құлсары зауыты мен жалпы отын ресурсына зәру тұтынушыларға жеткізілінді.

1993 жылы Ақтөбе мұнайын алыс шетелге экспорттау көлемі 119 мың тонна, қаражат көлемі 11,73 млн. долларды құрады. Бірақ та 1994 жылы ресейлік «Транснефть» компаниясы қарсы болғандықтан шикі мұнайды тасымалдау тоқтап тұрды. Демек, «Ақтөбемұнайгаз» АҚ-да мұнайды өткізуде кедергілер туындады. Өндірілген өнімнің 60 % Ресейге бағыттталып отырған. ТМД-ның ең көне өңдейтін кәсіпорындарының бірі – Ресейдегі Орскі МӨЗ, ол ұзындығы 416 шақырымдық трубақұбыр арқылы «Ақтөбемұнайгаз» АҚ тікелей байланыста. Орскі МӨЗ тұрақты мұнайды қабылдамауынан «Ақтөбемұнайгаз» АҚ жұмыс жасап тұрған ұғымаларды жиі тоқтатуға мәжбүр болды. Ондағы шығын көлемі бірнеше мың тоннаға жетті. Оның бәрі бәсекенің жоқтығынан болды. Басқа жанама мұнай тасымалдайтын бағыт ол кезде болмады. Бірақ та еліміздің басшылары да қарап отырмады, мәселені шешудің жан-жақты жолдарын қарастырды.

Алдымен, Бестамақ (Ақтөбе облысы, Алға ауданы) стансасындағы мұнай құю эстакадасын салудан бастады. Бұл объект 1994 жылдың 17 сәуірінде салынып бітіп, іске пайдалануға берілді. Эстакаданың негізгі міндеті – мұнай тасымалдау бойынша мәселелерді шешу. Сол алғашқы жылдарда Бестамақ стансасындағы мұнай құю эстакадасынан мұнайдың алғашқы бағытын жасақтау мұнай өндіру бойынша кідіріссіз жұмыстар жасауға сенім орнатты, бұл Қазақстан Республикасының мұнай өңдеу зауыттарына көмірсутегін жеткізудің бастауы болатын. Мұнай өндіру орындарынан тасымал жолын құру тоқсаныншы жылдардың ортасындағы жалғыз ғана тиімді шешім еді, өйткені Кеңкияқ-Орск (Ресей) мұнай құбыры, әсіресе, 1994-1997 жылдары мұнай қабылдауды ұдайы шектеп тұрды және соған сәйкес Кеңкияқ және Жаңажол кен орындарындағы өндіру ісіне тұсау да жиі салынды. Эстакада ұйымын жасақтау және дайындау 1994-1997 жылдар аралығына сай келді. Бұл объекті жұмысының ең күрделі кезеңі болатын, бірақ нақ осы тұста болашақта мұнай жөнелту көлемін ұлғайту үшін негіз қаланғаны және анық еді [194, 5 б.]. Нәтижесінде өндірілген мұнай Шымкент пен Павлодар МӨЗ-на жөнелтіле бастады. Егер де, 1994 жылы Орскі МӨЗ жөнелтілген мұнай көлемі 66,1 %, ал 1996 ж. – 10 %, Шымкент МӨЗ 1994 ж. – 1,7 %, ал 1996 – 26,3 % құрады [66, 87-88 б.].

Ақтөбе АМБ-ның жұмыс барысы өте кең: күн сайын мұнай құбырларының жолы мамандардың жетік бақылауынан өтеді, әр тоқсан сайын құбырдың ішкі аймағын арнайы құрал-саймандармен тазарту жұмыстары жүргізіледі, жыл сайын құбыр бойында жаңадан сынақ жұмыстары өткізілініп, сыртқы қаптамалары тексеріледі, насостарды күрделі жөндеулерден өткізеді және т.б. шаралар осы басқарманың негізгі міндеттеріне жатады.

БҚ ММҚБ-дағы қайта құрулардан соң, Ақтөбелік басқарма – Орал-Сібірлік магистралды мұнай құбырлары басқармасына бағынады, орталығы Уфа қаласында, басшысы Битаев Расфор Насифуллаевич.

Өз кезегінде Оралдық МҚБ, Балықшы МҚБ, Маңғышлақ МҚБ, Құрманғазы аудандық басқармасы, Құлсары АМБ, Гурьев және Маңғышлақ құрылыс басқармасы, Өндірістік-техникалық қызмет басқармасы т.б. – Оңт.ММӨҚБ құрамына қосылады. 1991 ж. Оңт.ММӨҚБ-сы «Южнефтепровод» болып өзгертілді, бас директор қызметіне А.И. Каширский тағайындалады.

1994 жылдың тамызынан бастап Ақтөбе АМБ басшылығының қызметіне, мұнай өнеркәсібінде ұйымдастырудан іс-тәжірибесі мол, «Құрмет белгісі» орденінің кавалері, мұнай өнеркәсібінің үздігі – К.Е. Елеуов келеді. 1994 жылы басқарманың ат салысуымен Бестамақ поселкесінің маңында темір жолды мұнай құятын эстакадалармен байланыстыруға арналған жұмыстар жүрді, осының негізінде Павлодар мен Шымкенттің МӨЗ мұнай тасымалдана бастады. Алғаш рет Ақтөбе АМБ-сы трубақұбыр өндірісінде жоғары автоматтандырылған жаңа технологияларды енгізді.

Ал 1994 жылдың желтоқсанынан бастап Ақтөбе АМБ «Орта Азия мен Қазақстан магистралды мұнай құбырлары» бірлестігіне бағынады, оның бас директоры міндетін Б.Д. Жұмағалиев атқарады.

Енді еліміздегі алапауыт шетелдік мұнайгаз компанияларының тарихына қысқаша тоқтала кетсек, Атырау облысындағы ірі кен орындарына шетелдік компаниялары арасынан АҚШ-тың «Шеврон» компаниясын ерекше атаған дұрыс. Бұл компания Теңіз кенішін игеруге деген өз қызығушылықтарын Одақ кезінде ақ білдірген еді. 1987 жылдың 21 ақпанында КСРО басшылығы мен американдық мұнай компаниясы арасында кенішті игеру туралы келісімдер өтті. Қазақстанның мүддесі еш ескерілмеді. Өкініштісі сол, салынатын өндіріс ошақтарының бірде бірі Қазақстанға тиесілі емес еді. Яғни, бір ғасырдан астам мұнай мен газ қазақ жерінен өндіріліп келсе де, 1991 жылға дейін Қазақстанның мүддесі аяқ асты тапталды. Қазақ жері тек шикізат көзі ретінде есептеліп, игерілген байлықтың пайдасын өзге мемлекеттер көрді. Мұндай әділетсіздік тек КСРО ыдырап, тәуелсіз мемлекеті құрылған соң ғана тоқталды.

1993 жылғы елдегі экономикалық құлдырау Теңіз кен орнына да өз әсерін тигізді. Соның салдарынан «Тенгизнефтегаз» өндірістік бірлестігінде 1992 жылдың ішінде 79 ұңғыма жұмыс жасауын тоқтатты, 1993 жылдың бірінші тоқсанында мұнай өндіру 15,3 пайызға төмендеп кетті. Осындай жағдайлардан сон тез арада «Шеврон» компаниясымен келісімге отырып, тығырықтан шығу негізгі бағыт болды [68, 97 б.].

Келіссөздер 1993 жылдың 6 сәуірінде аяқталды. Қазақстан үшін «ШевронОверсизПетролеум» мен «Қазақстанмұнайгаз» арасында тарихи маңызды келісімге қол қойылды. ҚР Президенті Н. Назарбаев пен «Шеврон» компаниясының басқарма төрағасы Кеннет Дерр 40 жыл мерзімге «Теңізшевройл» бірлескен кәсіпорынын құру туралы келісімге қол қояды. Жаңа компания Теңіз бен Королевское кенорындарын игеруге 20 млрд. доллар инвестиция салуға міндеттенді. Кәсіпорынның өндірістік қызметін нарықтық экономикаға сай реформалау жұмыстары бірден басталды. Компания мұнайды өндіріп, оны экспортқа шығарудың тиімді жолдарын іздестіруге кірісті.

1999 жылы «Теңізшевройл» күніне 190 мың баррель мұнай шығарды, оның 170 мың баррелі ресейлік трубақұбыр жүйесі арқылы батысқа тасымалданылды. Өндірілген мұнай, негізінен ресейдің қаратеңіздік айлақтарына бағытталды, дегенмен де ішінара балтықмаңы айлақтарына да жіберіліп отырды. 2000 жылы күніне темір жол арқылы Теңіз кен орнынан өндірілген 100 мың баррель тасымалданылды. 2002 жылғы есеп бойынша КҚК трубақұбыр қолданғаннан кейін Теңіз-Новороссийск бағыты арқылы күніне 340 мың баррель мұнай өндірілмек. Жобаны жандандыру үшін КҚК трубақұбырының өткізу қуатын арттыру қажет, сонымен қатар қосымша экспорттық трубақұрларды салу керек. Сол кезде «Теңізшевройл» мұнайды өндірудің шарықтау шегіне жетіп 2010 жылы күніне 750 мың баррель мұнай өндіреді деген болжам да бар [68, 99-100 б.].

Елімізде мұнайгаз игеретін ірі корпорацияның бірі – «Шелл». Корпорация 1907 жылы голландық «Royal Dutch» және британдық «Shell Transport and Trading» кәсіпорындары негізінде құрылады. Тарихтан белгілі жайт «Шеллдің» қазақ елімен байланысы ХХ ғасырдың басынан таныс болған. Патшалы Ресей үкіметі «Шелл» компаниясына Атырау облысының Доссор және Мақат аудандарындағы мұнайды игеруге тапсырма береді. Кейін Кеңес өкіметі

орнағаннан кейін шет ел компаниялары өз жұмыстарын тоқтатады. Уақыт өте келе 1998 жылдың күзінде осы аймаққа жүргізілген тендер нәтижесінде «Шелл» корпорациясы Қазақстандағы өз жұмысын қайта бастайды. Компанияның Қазақстандағы үлес салмағы 60 пайыз. Ол жергілікті «Темір» бірлескен кәсіпорынмен жұмыс істейді. «Шелл» Каспий труба құбыры консорциумы жобасын іске асыруға көп қаржы бөлуде. Осы компания секілді үлкен іс атқарып жүрген «БП – Амоко» мұнайгаз корпорациясы «Бритни-Петролеум» (Англия) және «Амоко» (АҚШ) компаниялары қосылған, «Мобил», «Тексако», «Аджип», «Лукойл» және тағы басқа шетелдік ұжымдар елімізге қаржы құйып жақсы қызмет атқарып келеді [195, 212-213 б.].

Оңтүстік-Шығыстағы алып көршіміз Қытай Халық Республикасы (ҚХР) да біздің елдегі мұнай-газ кешенін игеруге ат салысуда. Еліміз тәуелсіздік алғаннан кейін Қытаймен арада достық, экономикалық байланыстар едәуір нығайды. 1996 жылдың 4-6 маусымында Алматы қаласында ҚХР төрағасы Цзян Цзямин мен ҚР президенті Н.Ә. Назарбаев республиканың мұнайгаз саласында қарым-қатынас орнату туралы пікірлерін білдірді. Ал 1997 жылдың 21 ақпанында Н. Назарбаев Пекинге ресми кездесуге келді. Кездесу барысында екі ел Жер – Инвестиция – Жер атты келісім-алмасу құжатын толтырды. Сонда біздің елбасымыз Өзен кен орны (барланған қоры – 140 млн. тонна мұнай) мен «Ақтөбемұнайгаз» АҚ (барланған қоры шамамен 100 млн. тонна мұнай) «ашық» түрде тендер жариялап, қытайлық әріптестердің жеңіп алатындығына уәдесін берген болатын. Келісілгендей қытайлықтар екі тендерді де жеңіп алды [66, 92-93 б.].

Қазақстан Қытай арқылы дүние жүзілік нарыққа шығуды және жаңа ірі сауда әріптесін табуды көздеді. Қытай да бірден біздегі өз мүддесін нақтылап алды, ол елдегі мұнай-газ шикізатын игеруге араласу еді. Жалпы Қытай Ұлттық Мұнай-газ компаниясы (ҚҰМГ) әлемде көмірсутегі өнімін өндіру көлемі бойынша бесінші орын алатын ірі мемлекеттік компания. 1988 жылы Қытайдағы мұнай-газ өнеркәсібі министрлігі тарап, ондағы мекемелер осы аталмыш компанияға біріктірілді. 1997 жылдың 25 қыркүйегінде Алматыда өткен Қазақстан және Қытай делегациялары арасындағы келіссөз барысында Батыс Қазақстан аймағы мен Батыс Қытайды жалғастыратын мұнай құбырына шығыстағы көршіміз тарапынан 9,5 млрд. доллар жұмсау жөніндегі шартқа қол қойылды. Ал келесі күні, яғни 26 тамызда Ақтөбе облысындағы Жаңажол мен Кеңқияқ мұнай кеніштерін игеру мақсатында ҚР Инвестиция жөніндегі мемлекеттік комитеті мен Ақтөбе мұнай-газ акционерлік қоғамы ҚҰМГ компаниясы арасында келісім шартқа қол қойылды. Мемлекеттің 66,7 пайызын Қытай Ұлттық мұнайгаз компаниясы иеленді. Шарт бойынша қытайлықтар біздің елде жиырма жыл бойы жұмыс істейтін болды [195, 249 б.].

«СНПС-Ақтөбемұнайгаз» АҚ кен орындарында мұнай өндіру көлемі ұлғаюымен байланысты мұнай құю эстакадасынан мұнайды жөнелту көлемі де ұлғайды. Егер өнім жөнелту көлемі 1994 жылы 269616 тонна құраса, ал 2008 жылы бұл мөлшер 1 миллион тоннадан асты. Эстакаданың бүкіл тарихы бойында өнім жөнелтудің ең жоғарғы көлемі 2002 жылға сәйкес келді және ол 2 миллион тонналық шептен көтерілді. Эстакададағы мұнайды жөнелту

технологиясы бірте-бірте жетілдірілді, жаңа объектілер іске қосылып, ескілерін қайта жарактандыру жүргізілді. Бастапқыда су құбыры желісі, канализация, электрмен жабдықтау, байланыс құрылыстары тиянақталып, эстакаданы жарықтандыру, мұнайды апатты құю жүйесі бойынша жұмыстар аяқталды. Мұнай құбыры жүйесі толығымен қайта құрылымдалды. Резервтік қосымша электр стансасы, өрт сөндіретін автоматты жүйе, мұнайды жинақтау үшін резервуарлық парк, балластық шөгінділерді тұндыру, құю жүйесі, мұнай есебі желісі мен резервуарлық парктегі мұнай деңгейін өлшеу жүйесі, теміржол цистерналарына резервуарлардан мұнайды насоспен айдау, қоршаған ортаны автоматты бақылау, тазалау құрылыстары салынды.

Бүгінгі күні бұл объектіде мұнай құю эстакадасын қайта құрылымдау бойынша мәселелер шешілуде, бұл сондай-ақ апаттар тәуекелін азайтуға, қауіпсіздік техникасын, еңбек қорғауды, объектідегі экологиялық ахуалды жақсартуға әкеледі. Биылғы жылы мұнайды автоматты герметикалық құятын германдық өндірістің қондырғысын аяқтау жоспарлануда. Мұнайды цистернаға құю үшін тағайындалған бұл жабдық бірінші кезекте өндірістегі қауіпсіздікті көтереді, көмірсутегі буларын жоюға мүмкіндік береді. Апатты жағдай туындаған кезде мұнай құю процесі жергілікті басқару тетігімен тоқтатыла алады.

Эстакада жұмысы процесінде өнімді жөнелту бағыттары өзгерді. Алғашқы төрт жылда Шымкенттегі мұнай өңдеу зауытына ғана бағыт ұсталынды, темір жол арқылы Қытайға 1997 жылы біздің алғаш мұнай жөнелтілді. «Ақтөбемұнайгаз» АҚ мен Қытай ҰМК келісім шарт жасалды. 2001 жылдан бастап мұнай Атырауға жөнелтіліп, одан әрі мұнай құбыры бойынша Атырау-Самара бағытына, Ақтауға, Каспий теңіз портына және одан әрі танкермен Махачкала, Новоресей теңіз порттарына жеткізілді. Қазіргі уақытта мұнай құю эстакадасынан мұнай Ақтауға жіберіліп, одан әрі шалғай шетелге экспортқа бағытталады [194, 5 б.].

1995 жылдың 23 ақпанында елдегі қазба байлықтарын пайдалануға лицензия беру комитеті құрылды. 1999 жылғы бірінші қаңтарындағы дерекке сай жер асты байлықтарын іздеу жұмыстары 45 ауданда жүргізілген болса, соның 14-і оң нәтиже берді. Батыс Елеміс, Сазтөбе мұнай кәсіпшіліктерінде жөнделу жұмыстарын жүргізді. Маңғыстау облысындағы Сазтөбе, Батыс Елеміс-Опорный мұнай құбырларын тарту жұмыстары аяқталды. Бірлескен кәсіпорын жалпы ұзындығы 164 шақырым мұнай құбырын тартты.

Қазақстан Республикасы Президентінің 1997 жылдың 4 наурызындағы №2256 Жарлығына сәйкес «Қазақойл» ұлттық мұнайгаз компаниясы құрылып, оның президенті болып Н. Балғымбаев тағайындалады. Компания «Ембімұнайгаз», «Теңіз мұнайгаз», «Өзен мұнайгаз» АҚ-ның бірлесуі арқылы Атырау мұнай өңдеу зауытының негізінде дүниеге келген. Компания мемлекеттің өнімдегі тиісті үлесін реттеу, іздеу, көмірсутегін өңдеу, құбыр жүргізуде мемлекеттің мүддесін көздеу және тағы басқа міндеттерді орындайды.

1996-1999 жж. Қазақстанның мұнайгазөндіру мен өңдеу секторына 6,7 млрд. доллар қаражат құйылған. Кіріс негізінен мына ірі компаниялардың

еншісінде: «Теңіз-шевройл» ЖШС, «Маңғыстаумұнайгаз» АҚ, «Ақтөбемұнайгаз» АҚ, Жапон Ұлттық Мұнай Корпорациясы, «Өзенмұнайгаз» АҚ, «Қазақтүрікмұнай» ӨБ және басқалары. Олардың еншісіне жалпы инвестицияның 89 %, өндірудің 91 %, баланстық қордың 73 %, салық төлемінің 75 %, әлеуметтік салаға және жергілікті инфраструктураны дамытуға 96 %, жұмысшылар санының 89 %, білімге бөлінетін 84 %, қоршаған ортаны қорғауға бөлінетін қаржының 84 % тиесілі [195, 135 б.]. Бұл компаниялардың республикамыздың әлеуметтік-экономикалық дамуына, тұрғындарды жұмыспен қамтамасыз етуге, басқа да инфраструктураларды дамытуға тигізетін ықпалдары ұшан теңіз.

Қазақстан аумағында осы сала бойынша жұмыс істеп жатқан бірлескен компаниялардың соңғы кездегі ең ірісі әрі маңыздысы – ОКИОК. Ол 1997 жылғы 18 қарашада Каспийдің Қазақстандық бөлігіндегі Теңіз кешенінде жұмыс істейтін халықаралық компаниялар жиынтығынан құрылады. ҚР Президентінің АҚШ-қа сапары кезінде Каспий теңізінің қазақстандық секторында алынған өнімді бөлісу жөніндегі келісімге консорциумның мүшелері қол қойды. Үкімет пен мердігер компаниялар арасындағы өнімді бөлісу жөніндегі келісімге байланысты Каспийдің мұнайын игеруден түскен пайданың 80 пайызын Қазақстан, 20 пайызын ОКИОК-тағы мердігер компаниялар алады деп шешілді.

1997 жылдың 1 қаңтарынан бастап Оңтүстік мұнай құбырлары басқармасы қайта құрылғаннан кейін, Қазақстан Республикасы Үкіметінің 1997 жылдың 2 сәуіріндегі №461 бұйрығы бойынша жүзпайыздық мемлекеттік акцияның негізінде «ҚазТрансОйл» Ұлттық мұнай тасымалдау компаниясы құрылады. Компания президенті болып Қ. Қасенов тағайындалады. Оның құрамында 6300 км магистралды мұнай құбырлары, 3400 км магистралды су құбырлары, 977 км мұнайөнімі құбырлары қарады. Компания құрамында 4 бөлімше бар: Батыс (Ақтау қ.), Шығыс (Павлодар қ.), Ақтөбе (Ақтөбе қ.), Ғылыми-техникалық орталық (Алматы қ.). 39 насосты-айдау станциясы, 18 қабылдау-өткізу пункті, 3 мұнай құю эстакадасы (Атырау, Мақат, Атасу) және бір темір жол мұнай құю эстакадасы (Ақтау МАС) бар іргелі кәсіпорын [90 ,8 б.]. 1999 жылы жалпы мұнай тасымал көлемі 25 млн. тоннаға жетті, ол 1998 жылмен салыстырғанда 895 мыңға артық болып отыр. Компанияға Қазақстанның мұнайын тасымалдау, басқа мемлекеттердің мұнай мекемелерімен бірігіп қызмет істеу, магистралдық мұнай құбырларының желісін дамыту, шетелдік инвестициялар тарту, мұнай құбырлары бойынша барлық ұйымдық мәселелермен айналысу жүктелді [6, 3 б.].

Орталық немесе Ақтөбе бөлімшесіне: Кеңқияқ-Орск мұнай құбырының екі тармағы жатады, оның ұзындығы 411,1 шақырым, жалпы жылдық өткізу қуаты 6,5 млн. тонна. 3 МАС, бір қабылдау-өткізу пункті, 2 апатты қалпына келтіру пункті, өндірісті қамтамасыз ету базасы, техникалық көлік цехы, құрылыс-жөндеу аймағы және жалпы ауданы 50000 м³ болатын резервуарлы парк қызмет етеді. Бұл мұнай құбыры Ақтөбе облысынан өндірілген «қара алтынды» Ресейдің Орскі МӨЗ-на жөнелтуге арналған. Бірақ та, Кеңқияқ кен орнынан

мұнай өндіру төмендеуінен қазіргі таңда трубақұбыр арқылы мұнай ағызу қыздырусыз жүргізілуде [70, 8 б.].

Бөлімшенің басты мақсаты – «Жаңажол-Кеңқияқ-Орск» мұнай арнасы бойымен Темір ауданының кен орындарынан Орскі қаласындағы «Орскнефтеоргсинтез» зауыты мен Бестамақ поселкесіндегі эстакадаға жеткізіп, шойын жол көмегімен шетелдерге жөнелту болып табылады. 1999 жылдың межесінде 2278,5 мың тонна мұнай тасымалданылса, соның 479,6 мың тоннасы Бестамаққа тиесілі [66, 102 б.].

Ақтөбе бөлімшесі мұнай транспортындағы ысырапшылықты азайту мен қолданыстағы магистралды мұнай құбырлары жұмысының қауіпсіздігін үнемі назарда ұстады. Осы мақсатта жыл сайын тексеріс болып, барлық қажетті техникалық құрал-жабдықтарға сынақтар, күрделі жөндеулер жүргізілді, сонымен қатар жаңа соңғы үлгідегі автоматтандырылған қондырғылармен жабдықтылығы отырылды.

Және де бөлімше Атырауға бағытталатын екінші мұнай құбырын салу мәселесіне де жан-жақты зерттеулер жүргізуде, ол құбырды «Атырау-Самара» желісіне қосу арқылы Батыс Қазақстанның мұнайын «Дружба» магистралды мұнай құбыры жүйесіне қосып, келешекте қазақтың мол байлығын Орталық және Шығыс Еуропа рыноктарына шығаруға жол ашпақ еді. Ол дегеніміз – үлкен сауда, қатынас, байланыс.

Ақтөбе бөлімшесінің басшылығы тұрақты жоғары мамандандырылған ұжымды қалыптастыруда (жұмысшылардың квалификациясын арттыру жүйесі) ілгері қадамдар, еңбек ету мен демалуға жағдайлар жасап келеді. Шаралардың барлығы мұнай құбырларының дамуы мен өндіріс көлемінің жоғарылауына септігін тигізетіндігі анық.

«ҚазТрансОйл» АҚ Ақтөбе бөлімшесі қандай да болмасын қиыншылықты жеңіп, магистралды мұнай құбырларымен өнімді тасымалдаудың жаңа жобаларын енгізіп, сонымен қатар мұнайды экспорттаудың транспорттық-коммуникациялық желілерін ТМД және шет елдермен дамытуда зор үлес қосып келе жатқан еңселі ұжым.

«ҚазТрансОйл» АҚ Батыс Қазақстандағы Ақтөбе МҚБ филиалының басшысы Базарбай Ешмағанбетов алға қойылған мақсат-міндеттерді түрлі мәселелерді шешу жөнінде атқарылып жатқан шаралар туралы айтып берді.

- Компанияның құрылу тарихы облысымыздың дүниеге келуімен қатар десе де болады, сонау 1935 жылы «Каспий-Орск» мұнай құбырының мұнай тасымалдау жолға қойылған кезбен тығыз байланыста, себебі құбыр жолы Ақтөбе аймағын да қиып өтеді.

Кейінірек, Кеңқияқ (1966 ж.) және Жаңажол (1980 ж.) кен орындарын игеруден соң облыстың үлесі арта түсті. XX ғ. 80-ші жылдарының орта тұсында БҚ ММҚБ құрамы жағынан Ақтөбе облыстық МҚБ-да құрылады. Сол уақытта Қазақстанның үш қаласында үш ірі бірлестіктер: Ақтау, Атырау және Павлодар болды. Қазіргі таңда Ақтөбе МҚБ-сы «ҚазТрансОйл» АҚ Батыс филиалының құрылымдық бөлімшесі есебінде қызмет атқаруда.

Одақтың ыдырауынан кейін өнеркәсіптегі жағдайымыз мәз болмағаны анық. Сол себепті активтерді біріктіріп «ҚазТрансОйл» құрылады, құрамында үш филиал – Батыс, Шығыс және Ақтөбе.

Ақтөбе МҚБ «Жаңажол-Кеңқияқ», «Кеңқияқ-Орск» және «Каспий-Орск» құбырлары арқылы мұнай тасымалдады. 2002 жылы басқарма өз тарихында үздік тауарайналымына қол жеткізді. Ол 1 млрд. 230 млн. тонна километрге жетті.

Бірақ 2003 жылдан бастап СНПС – «Ақтөбемұнайгаз» компаниясы Орскінің МӨЗ мұнай тасымалдауды тоқтатады. Осы кезеңнен кейін Атырау бағытына қарай қайта салынған Кеңқияқ-Атырау мұнай құбырымен мұнай ағыла бастайды.

Ақтөбе мұнай құбырылары басқармасы «СНПС – Ақтөбемұнайгаз», «Қазақойл-Ақтөбе», «Қазақтүрікмұнай», «Көкжиде-Мұнай» және «Алтиес-Петролеум» компанияларымен тығыз байланыста. Сонымен қатар, 325 шақырымға созылған «Кеңқияқ-Орск», «Жаңажол-Кеңқияқ», «Әлібек-мола-Кеңқияқ», «Кеңқияқ-Орск» және «Кеңқияқ-Атырау» мұнай құбырларына операторлық қызмет көрсетеді. Болашақта «Кеңқияқ-Құмкөл» мұнай құбырының құрылысы жоспарлануда, нәтижесінде батыс пен шығыс трубақұбыр жүйесі бір-бірімен байланыс орнатады. Бұдан ертерек «Атасу-Алашанькоу» мұнай құбырының бөлігі іске қосылды. Осы магистралды мұнай құбыры өз жұмысын бастағаннан соң мемлекетіміздің мұнай экспортындағы бағыттары айқындалып, дами түседі [196].

Ал Батыс бөлімшенің мұнай құбырлары жүйесіне келсек, Қаламқас (Маңғыстау облысы) мұнай кен орындарының тапсыру-қабылдау пунктінен (ТҚП) бастау алады. Аталған құбырлар жүйесі Ақтау теңіз портының терминалдарын, Атырау темір жолының мұнай құю эстакадасын, Атырау МӨЗ-н және Ресей Федерациясының мұнай құбырлары жүйесін («Самара» ТҚП) мұнаймен қамтамасыз етеді. Құрамына Өзен-Атырау-Самара, Қаламқас-Қаражанбас-Ақтау, Ақтау-Жетібай-Өзен, Мәртөк-Атырау-Доссор арнайы мұнай құбырлары қарайды.

Шығыс бөлімше ең жас мұнай құбыры жүйесін қолданады. Ол 1984 жылы ашылды. Омбы-Павлодар-Шымкент-Чарджоу мұнай құбыры батыс-сібірлік мұнайды Павлодар мен Шымкенттің МӨЗ-на тасымалдау, одан әрі Өзбекстан мен Түркіменстанның МӨЗ жөнелтуге есептелініп салынған. Павлодар-Шымкент құбырының жобалық өткізу мөлшері жылына 17 млн. тонна. Қазіргі уақытта Омбы-Павлодар-Шымкент-Чарджоу арнайы мұнай құбыры мен Қарақойын-Құмкөл мұнай құбырының екі торабына қызмет көрсетеді. Батыс-сібір мұнайы Омбы-Павлодар құбыры арқылы Павлодар МӨЗ жеткізіліп сызба бойынша Самараға алмасады, бұл Қазақстан мен Ресейдің келісімі негізінде жүзеге асырылады. Құмкөл мұнайы Құмкөл-Қарақойын-Шымкент бағытымен Шымкенттің МӨЗ ағылады. «Қазтрансойл» ЖАҚ-ның Шығыс филиалы жасалған шарттарға, үкіметаралық келісімдер мен бөлінген үлестерге сәйкес, Қазақстан бойынша және одан сырт жерлерде мұнай тасымалдау жөнінде қызмет етеді.

«ҚазТрансОйл» ЖАҚ құрылғаннан қазірге дейін компания алдына қойылған стратегиялық маңызды тапсырмалар мен жұмыстар атқарылды. Жасалған жұмыстардың нәтижесі жыл сайынғы мұнай тасымалы көлемінің еселенуі болып отыр. Егер 1998 жылы магистральды трубақұбырлар жүйесімен тасымалдау көлемі 24 104 мың тонна мұнайды құраса, 2001 жылы – 32 023 мың тонна. Мұнай тасымалдау мөлшерінің өсуі ауыр жүк айналымының да артуына жағдай жасады: 1998 ж. – 15 337 млн. тонна-километр; 2001 ж. – 21 811 млн. тонна-километрге жетті. Бюджетке: 1998 ж. – 2 998 млн. теңге, 2001 ж. – 21 811 млн. теңге қаржы құйды [70, 9-10 б.].

Бұл ерекше көрсеткіштерден соң 2001 жылы Қазақстан Республикасы Үкіметінің шешімімен барлық билік «ҚазТрансОйл» Ұлттық мұнай тасымалдау компаниясының еншісіне беріледі. Енді компания мұнай тасымалдау, экспорты мен импорты мәселелерінде Қазақстан Республикасының экономикалық мүдделерін сақтау, кәсіпорындарды басқару құрылымын оңтайландыру, инвестициялар тарту, барлық магистралды мұнай құбыры үшін бірыңғай тариф саясатын жүргізу жолында мемлекеттік саясатты жүзеге асырушы болып отыр [197, 29 б.].

Аталған кезең ішінде жаңадан Кеңкияқ – Атырау, Әлібекмола – Кеңкияқ, Солтүстік Бозащы – Қаражанбас, Атасу – Алашанқай мұнай құбырлары іске қосылды, Атырау – Самара мұнай құбырының, Ақтау кемежайының, бірқатар темір жол қотару және құю терминалының қуаты кеңейтілді.

«АК «Транснефть» ААҚ, «Укртранснафта» ААҚ, «Гомельтранснефть» РУП, Новополоцк «Дружба» мұнай тасымалдау кәсіпорны сияқты мұнай құбыры жүйелері операторларымен келісімдерге қол қойылды.

«ҚазТрансОйл» АҚ-тың табысты қызметінің негізгі көрсеткіштерінің бірі – мұнай тасымалдау мен жүк айналымы көлемі. Бұл көрсеткіштердің өсуі тұтас алғанда, бір жағынан, Қазақстанда мұнай өндіру көлемінің артуымен, екінші жағынан, Қоғам тарапынан «ҚазТрансОйл» АҚ-тың қолданыстағы магистралды мұнай құбырлары жүйесін кеңейту мен жаңғырту, тасымалдаудың жаңа бағыттарын ұйымдастыру, Батыс және Шығыс филиалдар жүйелерін кіріктіру стратегиялық саясатын жүргізу жөніндегі іс-шараларды қамтитын жұмыстардың атқарылуымен, сондай-ақ ТМД және Еуропа елдері аумақтарымен мұнай тасымалдау және өткізу бойынша оператор ретіндегі қызметпен байланысты. Сөйтіп, он жылда мұнай тасымалдау көлемі 1997 жылғы 22,9 млн. тоннадан 2006 жылы 43,3 млн. тоннаға дейін өсті. Жүк айналымы да тиісінше 1997 жылғы 17,2 млн. тн. км-дан 2006 жылы 28,8 млн. тн. км-ға дейін өсті [198, 5 б.].

«ҚазТрансОйл» АҚ-тың Ресей, Украина және Белоруссия құбыр кәсіпорындарымен қазақстандық мұнайды тасымалдау және өткізу саласында өзара іс-әрекет жасауы ТМД елдері арасындағы экономикалық ынтымақтастықтың, өзара ықпалдастықты қолдау мен тереңдетудің маңызды құрамдас бөлігі болып отыр.

Тарихтан белгілі Ұлы Жібек жолы бойындағы елді-мекендердің өркендеуі және сол жоба торабындағы жерлерде темір жол мен құбыр жол қатынастарының дамуына үлкен әсерін тигізуде. Дамыған елдер тәжірибесі

көрсеткендей, шетел инвесторлары жұмыс істеуге еш мүмкіндік жоқ аймаққа өз капиталын салмайды. Сондықтан, республика басшылығының инвестиция жөнінде нақты қадамдары олардың сенімдерін нықтағаны анық. Жыл сайын елімізде шетелдік компаниялардың салған капиталы өсе түсуде, мысалы ол тәуелсіздіктің алғашқы он жылы ішінде 10 млрд. долларды құраса, тек 1999 жылы, яғни бір жылдың ішінде 16 млрд. теңгені немесе 1,5 млрд. АҚШ долларын құрады. Мұны Елбасы «Қазақстан-2030» стратегиялық бағдарламасында нақты атап көрсетті: «Біздің инвестициялық ақуалымыз неғұрлым қолайлы, ал Қазақстанға тартылған шетел инвестицияларының көлемі мен сапасы бойынша басты орынға шығу үшін бізге саяси ерік-жігер мен нақты іс-қимыл қажет. Әлемге әйгілі инвесторларды мүмкіндігінше көптеп тарту үшін біз қажетті тетіктерді пайдалануда аса шеберлік танытуға да тиіспіз» деді Н.Ә. Назарбаев [199, 13 б.].

1997 жылдан бастап ресми статистикалық деректер бойынша жалпы республика тұрғындарының әл-ахуалы, тұрмыс деңгейі түзеле бастады. Жағдайдың аз да болса жақсаруы, жалақының өсуі сөзсіз әр облыс көлемінде өзінің ерекшеліктеріне қарай жүргізілді. Жалпы республика деңгейінде тауар айналымы өсті.

1998 жылдың 5 қаңтарында Н.Назарбаев Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық мемлекеттік университетінде сөйлеген сөзінде жасалып жатқан жобалардың маңыздылығын тағы атап өтті. Ол «Каспий жағалауы аймағындағы мұнай мен газды тасымалдау және шығаруға байланысты біздің елдің АҚШ және Қытай елімен қойылған үш келісімі елге 40 миллиард доллар мөлшерінде қаржы ала келеді, бұл келісімдердің әрқайсына өзінің көлемі жөнінен дүние жүзінде тең келетін ештеңе жоқ» - деп атап көрсетті [200].

2000 жылдың мамыр айында «Қазақтүрікмұнай» бірлескен кәсіпорын (БК) жүргізген қазба жұмыстарының нәтижесінде Лақтыбай мұнай кен орнынан (Ақтөбе облысы, Байғанин ауданы) өндірістік мұнай алынды. Осы жылы Лақтыбай-Кеңқияқ мұнай құбырының құрылысы аяқталды. «Қазақтүрікмұнай» бас директоры Б. Измұхамбетов 2000 жылдың негізгі жобасы деп диаметрі - 245 мм, ұзындығы-81 шақырым, жылдық өнім қабілеті 1 млн. тонна. Лақтыбай-Кеңқияқ мұнай құбырының қолданысқа берілуін мақтанышпен айтты. Құбырдың маңыздылығы, біріншіден, ұсақ кен орындарды игеруге мүмкіндік туды; екіншіден, жеті жыл ішінде жіберген компанияның шығындарын бірте-бірте қайтаруға жол ашылды. Мамандардың болжауынша Лақтыбай кен орынындағы мұнайдың жинақтық қоры 1,7 млн. тонна. 2000 жылдың қаңтарынан бастап Орскінің МӨЗ-на осы кен орыннан өндірілген шамамен 30 мың тонна мұнай тасымалданылды. 2005 жылы 160 мың тонна көлемінде тасымалдау межеленді [201, 132-133 б.].

Қазіргі кезде «Қазақтүрікмұнай» БК мұнайды самара құбырларымен тасымалдау бағытын қарастыруда. Ақтөбе облысының бұрынғы әкімі А. Мусин Лақтыбай кен орнын «келісім-шарт бойынша шетелдік компанияның жүзеге асырған жұмысының айнасы» деп атады [202, 2 б.]. Лақтыбайда іс-жүзінде қазақтар жұмыс жасайды.

Қарашығанақ еліміздегі өте қомақты мұнайгаздыконденсатты кенорын (1979 ж. ашылған). Оның қоры 443 млрд. м³ табиғи газ бен 2,4 млрд. баррель мұнай мен конденсат. Қарашығанақ еншісіне еліміздегі табиғи газдың 40 пайыздан астамы тиесілі. Ашылғаннан бері шетелдік инвесторлардың үнемі қызығушылығында болды.

Шетелдік инвесторлар мен Қазақстан үкіметі арасында бірнеше келіссөздер жүргізілді. Нәтижесінде, 1997 жылдың 18 қарашасында Вашингтонда елбасымыз Нұрсұлтан Назарбаев пен АҚШ-тың вице-президенті Альберт Гор арасында Қарашығанақ кен орны жөнінде қорытынды келісімге қол қойылып, ол 1998 жылдың 27 қаңтарында өз күшіне енді. Келіссөз 40 жылға есептелінді. Келісім бойынша кенорынның дамуы екі фазада жүзеге асырылады. Қол қойылған контракттың жалпы құны 4 млрд. доллар, инвестиция көлемі - 1,1 млрд. доллар. Қазіргі таңда жобаның мүшелері болып «БритишГаз» және «Аджип» (32,5 пайыздан), «Тексако» (20 пайыз), «ЛУКойл» (15 пайыз) табылады. Қазіргі таңда осы кенорын КҚК трубақұбырымен байланыстыру үшін 650-шақырым тұсынан бастап құбыр салу қарастырылған. Бұл желіні іске қосу 2003 жылдың шілде айына жоспарланған.

Ал тағы бір алыбымыз Қашаған кенорнының бастапқы қоры 3,4-6,8 млрд. тонна отын немесе 40 млрд. мұнай деп болжанып отыр [68, 102 б.].

Қарашығанақ кенорнының мұнайын экспортқа шығару мақсатында 2003 жылы ұзындығы 610 шақырым Қарашығанақ-Атырау мұнай құбыры іске қосылды. Бұл құбырмен келіп түскен мұнай түгелімен КҚК жүйесіне барып түседі, сөйтіп әрі қарай Новоресей ауданында орналасқан терминалдар арқылы экспортқа шығарылады.

Қазір КҚК жүйесін «Теңізшевройл» компаниясынан басқа Ембі және Ақтөбе мұнайларын, сол сияқты Қарашығанақ кенорнының мұнайын экспортқа шығару үшін «ҚазТрансОйл» пайдаланады. Перспективада КҚК жүйесіне Қашаған кенорнының мұнайы, өзге де мұнай берушілердің мұнайлары құйылуы тиіс. Жалпы алғанда, КҚК жүйесі – Ресей мен Қазақстанда өзге баламалары жоқ, өте қуатты, бүгінгі күн талабына сай жарақталған техникалық жүйе болып табылады.

Мұнай тасымалдау көліктерін басқару құрылымы төмендегі сипатты иеленген. «ҚазТрансОйл» компаниясының екі бөлімшесі бар, Батыс бөлімше Атырау қаласында, Шығыс бөлімше Павлодар қаласында орналасқан. «ҚазТрансОйл» сол сияқты, Қарашығанақ – Атырау және Кеңкияқ – Атырау мұнай құбырларына да техникалық тұрғыдан да қызмет көрсетеді.

КҚК компаниясы Теңізден Новоресей терминалына дейін тартылған экспорттық мұнай құбырын игерумен, жаңадан жарақтаумен және кеңейтумен айналысады. Оның бас офісі Мәскеу қаласында, жергілікті орындарда оның 4 аймақтық бөлімшелері бар, олардың біреуі Атырау қаласында орналасқан (Шығыс Аймақ). Бірлескен Қазақстан-Қытай құбырлық компания Қазақстаннан Қытайға мұнай құбырын салу жұмысымен айналасуда. Бұрынырақ тұрғызылған мұнай құбырының Кеңкияқ-Атырау бөлікшесі осы компанияның құзырына берілген. Республикада мұнай өндіру ісінің дамуы барысында өзге де мұнай құбырлық компаниялар құрылуы мүмкін.

Қазіргі таңда Кеңқияқ-Атырау ішкі трубақұбыр құрылысының теникалық-экономикалық негіздемесі аяқталуға жақын, оның ұзындығы 450 шақырым, жылдық өткізу қуаты алғашында 2 млн. тонна кейінгі жылдары 6 млн. тоннаға дейін жеткізуге жоспарланған. Құбырға мұнай толтыру мына компаниялардың еншісінде: «ҚХМК – Ақтөбемұнайгаз», «Қазақойл – Ақтөбе», «Қазақойл - Эмба», «Қазтүрікмұнай» және басқа да Атырау-Самара құбырына Ақтөбе облысы бойынша жұмыс жасаушы компаниялар кіреді. 162 млн. долларға есептелген құрылыс 2002 аяғында бітуге тиіс. «Транспорт нефти и газа» (ТНГ) Қазақстандық мемлекеттік холдингінің басшысы Тимур Кулибаевтың айтуынша, «қазіргі таңда Орскінің мұнай өңдеу зауытына өнім жіберетін тек бір ғана трубақұбыр бар, зауыт жылына 2,5 млн. тонна қазақстандық мұнайды өңдеуде. Бірақ та келер бесжылда осы аймақтан жылына 15 млн. тонна мұнай өндірілмек. Сондықтан да Кеңқияқ-Атырау мұнай құбырын салу экспорттық магистралдарға қосылудың ең тиімді жолы» деген. 2001 жылдың соңында Қытай ұлттық мұнай компаниясы (ҚҰМК) мен еліміз арасында біріккен кәсіпорын құру туралы келісімге қол қойды, қытайлық компанияға акцияның 49 пайызы, (Қазақстанға 51 пайыз) тиесілі [68, 264-266 б.].

Жоғарыда айтып өткеніміздей, Қазақстан тек шикізат көзі ретіндегі бай олжа болып қала берді. Барлық мұнай құбыры басқармалары солтүстікке яғни, орталыққа қызмет атқарды, себебі өндірілген қара алтынды өңдеп, игеріп қолданысқа қажетті дайын материал етіп шығаратын зауыттар, цехтар қазақ жерінен алшақ салынды. Дегенмен, өз елімізде де бірнеше орталықтар салынды, бірақ олар толыққанды жұмыс жасай алмады. Тек егемендікке қол жеткеннен кейін қалыптасқан жүйені түбегейлі өзгертуге мүмкіндік туды.

Каспий аймағында Шеврон корпорациясы дербес әрі өте белсенді рөл танытып келеді. Маңызды бір жайды атап өтсек: Қазақстан мен Шеврон бір-біріне тең дәрежеде ынталық танытты. Шеврон Батыс Қазақстандағы алдын ала жүргізілетін және бастапқы жұмыстарға ірі көлемде инвестициялар жұмсады, ол болашақта да сондай көп қаражат жұмылдыруды жоспарлауда.

2002 жылғы 7 маусымда Санкт-Петербуркте Қазақстан Республикасының Үкіметі мен Ресей Федерациясының Үкіметі арасында мұнай тасымалы туралы келісімге қол қойылуы мұнай тасымалдау саласындағы ынтымақтастықты дамыту мәселелерінде мемлекеттердің өзара мүдделілігін нығайтудың жарқын мысалы. Бұл құжат бойынша «Транснефть» мұнай құбырлары жүйелерімен Атырау – Самара бағытында жылына кемінде 15 млн. тонна және Махачкала – Новороссийск құбырымен жылына кемінде 2,5 млн. тонна көлемде қазақстандық мұнайды тасымалдау мүмкіндігіне кепілдік берілген.

Атырау – Самара мұнай құбыры Қазақстан мұнайын «Транснефть» ААҚ мұнай құбырлары және ТМД елдері жүйесімен тасымалдап, Қара теңіз, Балтық теңізі терминалдарына, сондай-ақ Еуропа елдері рыногына жеткізе алатын негізгі экспорттық мұнай құбырларының бірі.

Бұл бағыт бойынша мұнай тасымалдау көлемінің негізгі өсіміне 2000 жылдың соңында және 2001 жылы шектеулі учаскелерде турбулентке қарсы қысымды қосу арқасында қол жетті. Сондай-ақ Қоғамның Өзен – Атырау – Самара мұнай құбырын қайта құру жөніндегі жұмыстарды жүргізуі мұнай

құбырының өткізу қабілетін жылына 12,3-тен 15,6 млн. тоннаға дейін, ал тасымалдау көлемін 2000 жылғы 11,8 млн. тоннадан 2006 жылы 15,6 млн. тоннаға дейін арттыруға мүмкіндік берді. Осы орайда, 2006 жылғы мамырда Атырау – Самара мұнай құбыры учаскесі арқылы мұнай құбыры іске қосылғалы бергі рекордты мөлшерде – 1 370 мың тонна мұнай айдалды.

Қазақстан мұнайының басым бөлігі Атырау – Самара мұнай құбыры арқылы тасымалданған өткен ғасырдың тоқсаныншы жылдарымен салыстырғанда жаңа мұнай құбырларын және мұнайды ауыстырып тиеу қуаттарын құрудың арқасында кейінгі жылдары мұнай компаниялары мұнай жеткізу бағыттарын елеулі түрде түрлендірді деп бүгінгі күні нық сеніммен айтуға болады.

Ақтөбе облысында өндірілетін өскелең мұнай көлемін тасымалдауды қамтамасыз ету мақсатында 2003 жылы қуаты жылына 6 млн. тонна Кеңқияқ – Атырау және 3,6 млн. тонна Әлібекмола – Кеңқияқ мұнай құбырлары пайдалануға берілді.

Кеңқияқ – Атырау мұнай құбырының пайдалануға берілуі Ақтөбе мұнайын Атырау МАС бағытына тасымалдау көлемін елеулі ұлғайтуға мүмкіндік берді, бұл орайда жүк жөнелтушілердің осы бағыт бойынша бұрын пайдаланылып келген темір жол тасымалына сенімді әрі экономикалық тиімді баламаға қолы жетті. Кеңқияқ – Атырау мұнай құбыры жобасын «Мұнайтас» АҚ іске асырды, «ҚазТрансОйл» АҚ бұл қоғамның қатысу үлесінің 51%-ына ие, ал қытай ұлттық компаниясы оған 49% үлеспен қатысады.

Жүк жөнелтушілердің Қытай рыногына мұнай жеткізуге мүдделілігін ескеріп, Қоғам 2000 жылы «Атасу» МАС темір жол мұнай аспақұярлығын пайдалануға берді. Құмкөл мұнайын жеткізу бағыттарын тарамдау мақсатында «ҚазТрансОйл» АҚ қуаты жылына 3 млн. тонна Шағыр мұнай құю бекетін пайдалануға қосты. «Шағыр» аспақұярлығы Құмкөл мұнайын темір жол шандарына құюды жыл бойы жүзеге асырады. Бұл құярлықтың негізгі артықшылықтарының бірі – мұнайды ауыстырып құю бағасының төмендігі, сондай-ақ оны пайдалануда алалаушылыққа жол берілмеуі. Қоғам бұл қағидатты әрдайым ұстанып келеді. Сондықтан бұл құярлықты пайдалануға сұраныс сақталып қана қоймай, өсіп отырғанын да атап айту керек.

Қазақстан энергоресурстарын экспорттауда Ресейдің алатын орны ерекше. 2004 жылы Ресей труба құбыры жүйесі мен таяу және қиыр шетелдерге 37,6 млн. тонна Қазақстан мұнайы шығарылды, бұл көрсеткіш 2003 жылы 29,7 млн. тонна, 2002 жылы 16,8 млн. тонна болды. Жақын арадағы жылдарды Қазақстанда мұнай өндіруді өсірудің және оны сатудың жасалған жоспары бойынша мұнай құбырлары мен мұнайды сыртқа шығарудың негізгі құралына айналды. Сондай-ақ Атырау-Самара мұнай құбырын модернизациялауға бағытталған жұмыстар жүргізілуде. Алдымен оның тасымал қуатын жылына 15 – тен 20 млн. тоннаға, ал келешекте 25 млн. тоннаға жеткізу көзделіп отыр [7, 81 б.].

Солтүстік Бозащы кенішінде мұнай өндіру көлемінің ұлғаюы жоспарланып отырғанына байланысты «ҚазТрансОйл» АҚ күшімен Солтүстік Бозащы – Қаражанбас МАС жалғастырушы мұнай құбыры салынып, 2006 жылғы 31

мамырда пайдалануға берілді. Ол Солтүстік Бозащы кенішінен «ҚазТрансОйл» АҚ магистралды мұнай құбырлары жүйесі бойынша мұнай тасымалдап, одан әрі экс-портқа шығару өскелең талабын қанағаттандырды.

Атасу – Алашаңқай мұнай құбырының пайдалануға берілуі 2006 жылдың аса маңызды оқиғаларының бірі, мұнай тасымалдау жүйесінің көп бағыттылық стратегиясын іске асырудағы елеулі кезеңі болды әрі мұнай компанияларына мұнайды Қытайдың келешегі зор және қауырт өсіп отырған ауданының тұтынуына жеткізудің сенімді де экономикалық тиімді бағытын қамтамасыз етті. Бұдан басқа, мұнай құбыры Қытайға Ресей мұнайын тасымалдау үшін Қазақстанның өткізушілік әлеуетін қосуға мүмкіндік берді.

«Атасу – Алашаңқай» жүйесі бойынша мұнайдың сенімді де іркіліссіз қабылдануын және тасымалдануын қамтамасыз ету мақсатында «ҚазТрансОйл» АҚ «Прииртышск – Атасу», «Қарақойын – Атасу» учаскесінде және «Атасу – Алашаңқай» мұнай құбырының бас мұнай айдау стансасы «Атасу» МАС-ның тікелей өзінде Шығыс филиал объектілерін жаңғырту және қайта құру бойынша бірқатар іс-шараны атқарды.

Атасу – Алашаңқай мұнай құбырымен Қытайға Орталық Қазақстан мұнайы берілуде. Қазақстанның батыс өңірінен мұнай жеткізуге де мүмкіндік бар, бұл үшін Атасуда мұнайды темір жол шандарынан қабылдау және оны одан әрі Атасу – Алашаңқай мұнай құбырына ауыстырып құю үшін қотару құярлығы салынды. 2006 жылдың қорытындылары бойынша Атасу – Алашаңқай мұнай құбырымен мұнай тасымалдау көлемі құбырды толтыруға арналған мұнай көлемін қосқанда 2 млн. тоннадан асты.

Республикада мұнай өндіру көлемі ұдайы өсу үстінде – 2006 жылы Қазақстанда 65 млн. тонна шамасында өндірілді, бұл 1997 жылғы осындай көрсеткіштен 2,5 еседен асып түседі (25,7 млн. тонна).

«ҚазТрансОйл» АҚ 2006 жылғы желтоқсанда Грузияда Батуми мұнай терминалын, мұнайды және мұнай өнімдерін тасымалдаушы аса ірі Petrotrans компаниясын қоса алғанда бірқатар стратегиялық активтердің иесі Greenoak Holdings компаниясымен және оның Nafrans Capital Partners еншілес компаниясымен бірлескен кәсіпорын құру жөнінде мәміле жасасуды аяқтады. Тараптар тең серіктестіктер болып отырған «Батуми Терминалс» жаңа компаниясының негізгі мақсаты қазақстандық мұнай өндіруші компаниялардың Қара теңізге тікелей шығуын қамтамасыз ету.

Сатып алу нәтижесінде «ҚазТрансОйл» АҚ Грузияның стратегиялық және геосаяси тұрғыдан тиімді орналасқан Қара теңіз жағалауындағы активтерінің меншік иесі болып табылатын компанияның үлесіне қол жеткізді. Сөйтіп, Батумидегі мұнай терминалы Қазақстан Республикасының Әлемдік мұхитқа тікелей шығатын алғашқы шетелдік мұнай тасымалдаушы активі болып отыр.

Бұл жоба «ҚазМұнайГаз» компаниялары тобының нарықтық қорлануды арттыруға, өз кәсіпорындарының бәсекеге қабілеттілігін көтеруге және қазақстандық мұнайдың экспорттық бағыттарын тарамдауға арналған даму стратегиясының үйлесімді құрамдас бөлігі болып отыр.

Қазақстан әлемдегі мұнай өндіруші жетекші елдер қатарына кіруді көздеп отырғанын атап өту керек. Бұл үшін мұнайдың геологиялық қорларынан бастап

қазақстандық та, шетелдік те инвесторлармен қалыптасқан қарым-қатынасқа шейін барлық негізгі алғышарттар бар. Сондықтан Қазақстанды әлемдік тұтынуға қуат көзін таратушы елеулі ел деп айту орынды. Еліміз негізгі тұтыну орталықтарынан қашық орналасқанын ескергенде, мұнай тасымалдаудың қуаты көзделіп отырған экспорттық көлемге сай сенімді әрі экономикалық тиімді жүйелерін жасау маңызды мәселеге айналмақ.

Бүгінгі күні «ҚазТрансОйл» АҚ саясатымен бекітілген ауқымда компанияда денсаулық, қауіпсіздік, экология және сапа менеджменті саласы талаптарына сәйкес мұнай тасымалдаудың техногендік әсерінен қосаған ортаны қорғау және елеулі экологиялық аспектілерді азайту көзделген 2007-2010 жылдарға арналған Кешенді экологиялық бағдарлама жұмыс істеуде.

Бұл бағдарлама атмосфераға қалдықтардың түсуін төмендету, жер мен суды латауды азайту, электр энергиясын тұтынуды қысқарту, өндірістік қалдықтарды жинау және пайдалану бойынша шараларды қарастырады. Қолданыстағы жүйе қоршаған ортаны ластайтын жағдайлар мен апаттарды болдырмауға қатысты тиімді превентивті шараларды қолдануға мүмкіндік береді. Бұл «ҚазТрансОйл» АҚ сертификатын беру мен бекітуде бұл салада сертификаттау бойынша жетекші халықаралық органдармен бекітілген.

«ҚазТрансОйл» АҚ Кешенді экология бағдарламасын орындау аясында жыл сайын атмосфералық ауаны, жер асты топырақтағы, жер бетіндегі су мен топырақ мониторингі бойынша, мұнай шламдары мен шлам жинақтауышымен мұнаймен ласталған топырақты жинау және жарамсыздыққа ұшыраған жерлерді өңдеу, мұнай құбырларына құбыршілік диагностика жасау, резервуарларды зерттеу және басқа шаруалар бойынша шаралар жүзеге асырылады. Мұнай құбыры компаниясының әр тұрғыдағы өндірістік қызметтері нәтижелерінде құрылымдалған қалдықтар мамандандырылған ұйымдарға қайта өңдеуге және пайдалануға беріледі.

Мұнай тасымалдау процесі негізінде тұйықталған цикл құрайтындығына және «ҚазТрансОйл» АҚ өндірістік объектілері қоршаған ортаның сапалық жағдайына елеулі негативті әсер етпейтіндігіне қарамастан «ҚазТрансОйл» АҚ қоршаған ортаны қорғау бағытында белгілі жұмыстарды атқаруда [203, 14 б.].

90-шы жылдардың ортасында мұнай өндіру саласында және көмірсутегі өндіру көлемінің өсуінде жағымды өзгерістер болды. Өйткені көптеген жылдар бойы тек бақылап отырған қызығушыларымызға әлемдік мұнай компанияларының араласуы арқылы қол жетті. Осы он жылдың ішінде жеке мұнай-газ құрылымын дамытуда шет ел инвестицияларының үлесі ұлттық экономика саласында жыл сайын 70-80 пайызға жетті.

Бұл процестің нәтижесінде мұнай-газ және мұнай-газ конденсатының кен орындарында көмірсутегінің жылдық көлемі өсті, техникалық-экономикалық көрсеткіштер бойынша кәсіпорын саласындағы өндірістік әрекеттер ұлғайды, экспорттық потенциал өсті.

Елімізде кенорындардың шамамен 70 пайызы Батыс Қазақстанда шоғырланған. Қазақстанда өндірілетін мұнайдың елу пайызға жуығы үш ірі мұнай кенорындарына тиесілі олар – Теңіз, Өзен және Қарашығанақ.

Өкінішке орай, Қазақстанның мұнай саласы тек мол көлемді шикі мұнайды өндіру мен тасымалдауға бейімделген, ал оны өңдеу мәселесі өте күрделі болып отыр. Өндірілген мұнайды еліміздің мұнай өңдеу зауыттарына тасығанымен өндіріп жатқан мұнай компаниялары 60 тан 70 пайызға дейін пайдадан қағылады. Оған не себеп десек, елімізде сапалы өнім өңдейтін ірі мұнайхимиялық кешен зауыттардың аздық етуі, тіпті болмауынан. Бұл кезекте елімізге ірі көлемдегі шикі мұнайды магистралды мұнай құбырлары арқылы шетелдің мұнай өңдеу зауыттарына тасымалдаған тиімді болып отырған секілді. Әрине, ол еліміздің өнідіріс орындарына сырт елдердермен санасуға еш мүмкіндік бермейді.

Таяу жылдары мұнай өнеркәсібінде бірқатар жобалар іске асырылмақ, олар мұнай өндіруді айтарлықтай арттыруға алып келеді. Бұлар, ең алдымен, 2007 жылы іске қосылуы жоспарланып отырған Теңіз кенішіндегі «Екінші дәуір зауыты», Қарашығанақ өңдеу кешенінің қуатын ұлғайту, сондай-ақ одан әрі Қашағанда және Каспий теңізінің қазақстандық бөлігіндегі басқа да кеніштерде мұнай өндіруді бастау.

Сөйтіп, 2010 жылға қарай мұнай өндіру көлемі жылына 90 млн. тоннаға, ал 2015 жылға қарай Каспий теңізінің қазақстандық қайраңында жаңа кеніштер іске қосылған кезде өндіру жылына 150 млн. тоннаға жетеді.

Өндірудің осындай мол көлемін ескеріп, мұнай экспорты үшін мейлінше тартымды жағдайлар жасаудың маңызы зор. Бұл міндеттің шешімі мұнай тасымалдау бағыттарының алуандығын қамтамасыз ету болмақ. Бұл Елбасы бекіткен Каспий теңізінің қазақстандық бөлігін игеру мемлекеттік бағдарламасын іске асыру кезіндегі міндеттердің бірі ретінде көрсетілген.

2.3 Мұнай құбырлары жүйесінің келешектегі әлеуеті

Каспий аймағы елдің экономикасын дамытуға көмектесетін көмірсутегі шикізатының үлкен көзі ретінде есептеледі. Қазақстан экономикасының мұнай-газ секторы бүгінде өнеркәсіптік өндіріс, экспорт құрылымында, елдің бюджетін қалыптастыруда алдыңғы орында. Каспий аймағы еліміз үшін қаншалықты маңызды екенін Елбасының өзі де бірнеше мәрте айтып, жазылған еңбектерінде тоқталып өтті. Ол кенішті халықаралық сарапшылар «алтын сандық» қойнауы деп атады. Саяси-жағырапиялық маңызы зор бұл аймақ көптеген тарихи оқиғалардың куәсі. КСРО ыдырағаннан кейін Каспийдің геосаяси маңызы артты. Бүгінгі күні Каспийдің барлық ірі көлік қатынастары тек бір бағытқа Ресейге қарай шығады. Демек, осы бағыт арқылы Каспий мұнайы батыс рыногына жеткізіледі. Шельфтегі Қазақстан секторы болашағы зор ең мұнайлы аймақ. Ол біздің мақтанышымыз, қуанышымыз. Қазіргі кезде онда белгілі трансұлттық корпорациялар жұмыс істеуде. Олардың арасында «Тексако-Мобил», «Би Пи Амоко», «Шелл», «Шеврон» сияқты компаниялар бар. Аймаққа өте ауқымды көлемде шетел инвестициялары тартылуда. Каспийдің мұнайы мен газын өндіріп, іске жаратуға бұл күнде 40-қа тарта компания қатысуда, олардың ішінде АҚШ-тан – 11, Жапониядан-5, Ұлыбританиядан-4, Франциядан-3, Түркиядан-3, Норвегиядан-2, Италия,

Германия, Оңтүстік Корея, Қытай, Сауд Арабиясы, Аргентина, Сингапур және басқа елдерден келген бірлескен компаниялар бар. Каспий жағалауының мәртебесін анықтауға әлі де көп мәселелер кедергі келтіруде. Оны шешу жолдары қарастырылып жатыр. Мысалы, 1995 жылдың 15-16 мамырында Алматы қаласында Каспий теңізінің мәртебесін анықтауға арналған халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференция өтіп, онда Каспий теңізіне қатысты біраз мәселелер талқыланды.

Каспий теңізінің қазақстандық секторын игерудің мемлекеттік бағдарламасы қабылданып, 2003 жылдың мамырында Елбасының Жарлығымен бекітілді. Онда Каспийдің қазақстандық секторындағы көмірсутегі шикізаты ресурстарын тиімді игере отырып, оны дүниежүзілік рынокқа шығару жолдары, сондай-ақ алдағы кезеңдерде іске қосылуға тиіс өндірістік, әлеуметтік-экономикалық және экологиялық мақсаттағы нысандарды жоспарлы түрде дамыту мәселелері нақтыланған. Ал бағдарлама 2015 жылға дейінгі мерзімді қамтиды. Каспийдің қазақстандық бөлігін игеру үш кезеңді қамтиды.

Бірінші кезең – 2003-2005 жылдардың аралығы. Бұл жылдары теңіз қайраңын кешенді игеруге дайындықтар жасалады. Нақтылап айтқанда, төмендегідей ауқымды шаралар жүзеге асырылады: Солтүстік Каспий жобасының мониторингі қамтамасыз етіліп, мұнайгаз операциялары мен сервистік индустрияны қолдау үшін инфрақұрылымдар құру жөнінде негіздер қаланады; барлауға және өндіруге арналған учаскелер, сондай-ақ барлау-бұрғылау учаскелері бойынша келіссөздер мен конкурстар өткізіледі; теңіз-мұнай-газ операцияларын метрологиялық қамтамасыз етудің ұлттық жүйесі қалыптастырылып, мұнай-газ операцияларын жүргізу үшін ғылыми және жобалау-технологиялық база жасалады. Сонымен қатар, қазақстандық-маман кадрларды даярлау қолға алынады. Бұлардан бөлек жаңа экспорттық мұнай құбырларының бағыттары белгіленіп, жүзеге асырылатын жобаларға сәйкес көмірсутекті шикізаттарды тасымалдауды әртараптандыру жөніндегі жұмыстар жалғастырылады.

Екінші кезең – 2006-2010 жылдардың аралығын қамтиды. Бұл кезеңде теңіз қайраңынан мұнай-газ игеру жұмыстарын жеделдету көзделіп отыр. Яғни, теңізден көмірсутектерді өндіру және оны бірте-бірте арттырудың экономикалық өсу нәтижелері көрініс бермек. Ол үшін жаңа теңіз блоктарын тендерлерге жоспарлы түрде қою жүзеге асырылып, барлық жобалардың мониторингі қамтамасыз етіледі. Жоғары экологиялық стандарттарға толық сай келетін қосымша табиғат қорғау іс-шаралары әзірленіп, мұнай-газ кешені және аралас шаралар үшін отандық мамандарды дайындау әрі қарай жалғастырылады. Сондай-ақ мұнай-газ саласына қажетті отандық тауарлар мен қызмет көрсетулердің бәсекеге қабілеттілігіне қол жеткізіледі.

Ал үшінші кезең – 2011-2015 жылдары теңіз қайраңынан өнім өндіру бірте-бірте артып, жоғары деңгейге көтеріледі және теңіз операцияларындағы пайдалану қызметі басым бола бастайды. Осыған орай, өндірілетін көмірсутектерді экспортқа тасымалдауда қосымша қуаттар енгізіліп, ілеспе компоненттерді толық кәдеге жаратуды қамтамасыз ететін мұнай мен газды өндіру индустриясы құрылады. Көмірсутегі шикізатының негізінде химия

өндірісі өрістетіліп, Каспий жағалауы мен теңіз акваториясында қоршаған ортаны қорғау, экологиялық жағдайларды қалпына келтіру шаралары жандандырылады. Кен орындарын игеруге салынған инвестициялардың өзін-өзі өтеуіне қол жеткізіліп, Каспий теңізі акваториясы бойынша мұнай-газ кешені операторларының ұтқыр қозғалысы үшін авиакөлік коммуникациясы барынша дамытылады. Каспий теңізінің қазақстандық секторын игеру негізінен осындай бағыттарда жүргізіледі.

Каспий теңізінің қазақстандық бөлігінің игеріліп, одан мұнай мен газ өндіріле бастауы экспорт маршруттарын жетілдіруді қажет ететіндігі белгілі. Өндірілген көмірсутектерін экспортқа шығаруда мына бағыттар тиімді деп саналып отыр. Бірінші – Каспий құбыр консорциумының мұнай құбырын пайдалану; екінші – Атырау-Самара мұнай құбыры арқылы Еуропа елдерінің рыногына жеткізу; үшінші – ТМД және Еуропа рыноктарына «Орта Азия - Орталық» газ құбырымен жөнелту; төртінші – Каспий теңіз порттарына теңіз жолымен тасымалдау; бесінші - өңдеу және тиеу-түсіру пунктеріне теміржол арқылы жеткізу.

Енді осы экспорттық мұнай құбырларының экономикалық мүмкіндігі мен тиімділігіне тоқталайық. Атырау-Самара магистральды мұнай құбыры Қазақстан мұнайын Ресей Федерациясының аумағы арқылы өтетін транзиттік бағыттардың бірі болып саналады. Бұл жөнінде Қазақстан мен Ресей арасында ұзақ ұзақ мерзімге бағытталған уағдаластық бар. Осы мұнай құбырының өткізу қабілетін 2005 жылға қарай 25 миллион тоннаға дейін кезең-кезеңімен ұлғайту көзделген. Ал КТК мұнай құбыры үшін тиімділігі де ерекше, әрі бұл экспорт мәселесінде ең негізгі маршруттарының бірі болып табылады. Өйткені бұл құбыр арқылы жоғары сапалы Қазақстан мұнайын Жерорта теңізіне көптеп шығаруға болады. Оның жылдық қуаты қазіргіден де артып, 2011 жылы 67 миллион тоннаға жетеді деп жоспарланып отыр. Мұнда Қазақстанның үлесі 50,7 миллион тоннаны құрамақ. Мұнай тасымалында, сондай-ақ Ақтау теңіз портының жылдық мұнай тиеу-түсіру қуаты алдағы жылдарда 8 миллион тоннаға ұлғаяды.

Жоғарыда аталған мұнай құбырлары, басқа да транзиттік көлік дәліздері қазіргі кезде елімізде өндіріліп жатқан мұнайды экспортқа тасымалдауға мүмкіндіктері толық жетеді. Ал одан кейінгі жылдары, мәселен, 2010 жылдан бастап елімізде жылына 140-145 млн. тоннаға дейін мұнай өндіріле бастайды. Оның жартысына жуығы Каспий теңізі қайраңының мұнайы. Міне, сонда мұнай экспорттауға қосымша маршруттар қажет болады. Соған байланысты болашақта Қазақстан мұнайын тасымалдаудың бірқатар бағыттары таңдалып отыр. Оның бірі – Ақтау-Баку-Тбилиси-Джейхан мұнай құбыры бағыты. Бұл мұнай құбырының құрылысы 2002 жылдың қыркүйегінде басталды, оны 2005 жылы аяқтау жоспарланған. Жылдық өткізу қуаты 50 млн. тоннаны құрайды. Құбыр Азери Чираг – Гюнешли құрылымынан Әзірбайжан мұнайын тасымалдауға арналған. Мұнай өндіруші компаниялар бұл құбырды пайдалану экономикалық жағынан тиімді болған жағдайда, осы бағыт бойынша Қашаған кен орнынан Қазақстан мұнайын тасымалдау мүмкіндігі пайда болады.

Мұнай экспорттаудың келесі бір бағыты – Батыс Қазақстан-Қытай мұнай құбыры жобасы. Бұл құбыр арқылы Қазақстан мұнайын Қытай және Азия-Тынық мұхит аймағы елдерінің рыногына шығару көзделген. Мұндағы бір ерекшелік – құбыр өзге мемлекеттердің аумағын кесіп өтпейді, яғни транзиттік тәуелділігі жоқ. Ал Қазақстан-Түркіменстан-Иран мұнай құбыры жобасы Қазақстан мұнайын Парсы шығанағындағы елдерге экспорттау үшін экономикалық тұрғыдан тиімді нұсқалардың бірі болмақ. Жоба бойынша бұл құбыр Батыс Қазақстанда басталып, Түркіменстанның батыс өңірі арқылы Иран аумағы осы елдің солтүстігіне барады. Әрі қарай Парсы шығанағындағы терминалдарға жеткізілінеді. Бұл бағыт кейбір технологиялық факторларды есептемегенде, біршама қарапайым [204, 3-5 б.].

Кейбір мәліметтерге қарағанда, 2006 жылы Қазақстан 52,3 млн.тонна мұнайды сыртқа тасымалдап, соның 42 млн.тоннасы КҚК, Атырау-Самара мұнай құбырлары мен Орынбор арқылы Ресей аумағымен өтсе, ендігіде тек КҚК мұнай құбырының сыйымдылығының өзін 23-тен 40 млн.тоннаға дейін жеткізу жоспарлануда. Бұл туралы екі елдің президенттері талқылады да. Егер осы жоба жүзеге асса Қазақстанның Ресей аумағымен жүріп өтер шикізатының көлемі 69,3 млн. тоннаға жетпек дейді мамандар. Ал Қазақстанның бүгінгі күні өндіретін мұнайының әлі 70 млн.тоннаға жете қоймағанын ескерсек, сонда елдің бүкіл «қара алтыны» Ресей жағалап кете ме деген қауіп бар.

Бірінші мәселе, әрине, мұнайдың бағасында. Оның бір тоннасын 200 долларға сатады. Баррель деген - 59 литр. Бір баррельді бүгінде 70 долларға сатуда. Ал осы баррельді айырып, керекті мұнай өнімдерін шығарсақ, сосын барып сатсақ, оны 70 емес, 150-ге сата аламыз. Бірақ мұның арғы жағында тағы екі мәселе бар. Біріншіден, бізде мұнай өндіретін, айыратын база болуы тиіс. Екіншіден, басқа мемлекеттермен шартқа отырғанымызда біз шикі мұнайды алып баруға келісеміз [8, 2 б.].

Қазіргі таңда трубақұбыр көлігі арқылы қазақстанда өндірілген мұнайдың үштен екі бөлігі тасымалданады. Магистралды мұнай құбырларының ұзындығы шамамен 6 мың шақырымды құрайды. Трубақұбырлар жолы Қазақстанның сегіз облысының территориясы арқылы өтеді. Бұл негізгі мұнай маршруттары Өзен-Атырау-Самара, Қаламқас-Қаражамбас-Ақтау, Жанажол-Кеңкияқ-Орск, Омбы-Павлодар-Шымкент-Чарджоу. Компания құрамында қырық насосты айдау стансалар, ал мұнай сақтайтын ыдыстардың жалпы көлемі миллион куб метрді құрайды.

КҚК белсенді түрде дамып келеді ол мұнайды экспортқа шығарумен ғана айналысады, ал бұл көрсеткіш 2010-2012 жылдары 67 млн. тоннаға жетуі мүмкін.

2010-2015 жылдар аралығында негізінен теңіз табанында орналасқан кенорындарды игеру нәтижесінде елімізде мұнай өндіру қарқыны күрт өсетін болады, бұл кезеңге қарай мұнай айдаудың жаңа маршруттары мен бағыттары пайда болуы ықтимал.

2004 жылы ұзындығы 1000 шақырым Атасу-Алашанкоу мұнай құбырының құрылысы басталды. Бұл бөлікше Батыс Қазақстан – Қытай арналық жүйенің екінші кезеңі болып табылады. Алғашқы кезегі, жоғарыда атап

көрсеткеніміздей, Кеңқияқ-Атырау бөлікшесі. Бүкіл жүйені тұрғызып болғаннан кейін (Кеңқияқ-Құмкөл және Атасу-Алашанкоу бөлікшелері салынып біткеннен кейін) Атырау, Ақтөбе кен орындарының, Құмкөлдің мұнайларын Қытайға экспорттау мүмкіндігі жүзеге асатын болады.

Каспий теңізі табанынан мұнай өндірудің күтіліп отырған өсіміне байланысты, бұдан былай мұнайды теңіз арқылы тасымалдау одан әрі дамитын болады. Қазіргі таңда теңіз көлігімен тасымалдау мөлшері жылына 3-5 млн. тонна шамасында болып отыр және бұл тасымал негізінен Баку, Махачкала және Иран портына бағытталған. Баку-Джейхан мұнай құбырын тұрғызу аяқталғаннан кейін мұнайды танкерлермен Бакуға дейін тасымалдауды өсіру перспективасы бар. Мұнай экспортын Иран арқылы жүзеге асыру перспективасы да қаралуда, бұл экономикалық тұрғыдан жүзеге асыруға болатын іс-шара, алайда кейбір өзге жайттар әзірге кедергі болып отыр.

Сонымен, Қазақстан Республикасының мұнай тасымалдау жүйесі перспективада одан әрі кеңі түседі және жетіле түсетін болады, ал бұл іс-шаралардың орындалу мерзімі мен көлемі мұнай өндірудің даму және кеңейе түсу сатыларына тәуелді. Мұнай тасымалының негізгі көлемі «ҚазТрансОйл» компаниясының тарапынан жүргізіледі.

Компанияның негізгі нысандарына Атырау қаласындағы және Атырау облысындағы Мақат темір жол станциясындағы мұнай құятын темір жол эстакадалары кіреді. Темір жол бойында мұнай құю және ол арқылы тасымалдау мөлшері жылына 10 млн. тоннаны құрайды. Ақтау қаласындағы теңіз портын қайтадан жарақтау шаралары аяқталғаннан кейін теңіз көлігімен мұнайды экспортқа шығару жылына 4-5 млн. тоннаға дейін артатын болады. Су құбырының жүйесі арқылы Атырау және Ақтау облыстарының мұнай өндіретін мекемелері мен елді-мекендер тәулігіне 380 мың м³ су алады [182, 169 б.].

Тәуелсіздік алып, экономиканы дамытудың нарықтық жолына түскен Қазақстан мұнай-газ байлығы, мүмкіндігі мол мемлекет ретінде танылды. Жаңа жағдай елдің құбыр жүйесіне сапалық тұрғыдан тың талаптар қойды. Қазақстан Республикасының Президенті Нұрсұлтан Назарбаев атап көрсеткеніндей, «...қуат қайнарын жеткізетін мейлінше тиімді бағыттар ашу экономикалық өрлеудің жоғары қарқынын қамтамасыз етуге және Қазақстан халқының әл-ауқатын көтеруге бағытталған елдің өнеркәсіптік саясатының аса маңызды құрамдас бөлігіне айналды». «ҚазМұнайГаз» ҰК АҚ еншілес кәсіпорны «ҚазТрансОйл» АҚ қызметінің Қазақстан Республикасы үшін стратегиялық маңызын ескерген компания елде өндірілген мұнайды сыртқа және ішкі тұтынуға іркіліссіз жеткізіп отыруды өз парызы санайды.

Тәуелсіздік жылдарында «ҚазТрансОйл» АҚ магистралды мұнай құбырлары жүйесі серпінмен дамыды. Бәсекеге қабілеттілігін және сенімділігін арттыруға бағытталған үлкен жұмыс жүргізілді. Мұнайды тасымалдау мен ауыстырып тиеуге арналған жана қуаттар салынды, сондай-ақ жол үсті мемлекеттер аумағы арқылы мұнай тасымалдауды қамтамасыз ету үшін қажетті шарттық негіз жасалды.

Қазақстан Республикасы мұнай тасымалдау жүйесінің қуаты қазіргі кезде өндіріліп отырған мұнай көлемін қанағаттандырады, алайда мұнай өндіру

саласын одан әрі дамыту жаңа жобаларды іске асырмайынша мүмкін болмайды. Қазақстан Республикасының ықпалдасқан мұнай құбыры жүйесін жасау мақсатын басшылыққа ала отырып, Қазақстан – Қытай мұнай құбырының екінші кезеңін іске асыру мүмкіндігі қарастырылуда. «ҚазМұнайГаз» ҰК» АҚ пен ҚҰМК арасында Қазақстан – Қытай мұнай құбырының екінші кезеңін салудың негізгі қағидаттары туралы 2006 жылғы 20 желтоқсандағы келісімге сәйкес Кеңқияқ – Құмкөл мұнай құбырының құрылысын 2010 жылға дейін аяқтау жоспарланып отыр.

Бұл жобаны іске асырудағы негізгі мақсат Ақтөбе облысындағы, Батыс Қазақстандағы және Каспий теңізінің қазақстандық бөлігіндегі басқа да кеніштерден мұнайды Қытайдың келешекті нарығына тасымалдау жүйесін жасау, сондай-ақ компанияның Батыс және Шығыс филиалдарының оқшау магистралды мұнай құбырлары жүйелерін өзара кіріктіру арқылы Қазақстанның энергетикалық қауіпсіздігі мен тәуелсіздігін қамтамасыз ету. Батыс Қазақстанның мұнай өндіруші компанияларының Қытайдың келешекті нарығына қол жеткізуін қамтамасыз ету мақсатында «Кеңқияқ – Атырау» мұнай құбырын Қазақстан – Қытай мұнай құбырына кіріктіру көзделген.

Компанияның келешекті жобаларының бірі Ескене – Құрық мұнай құбырын салу. Бұл мұнай құбыры Қашаған кенішінен келетін мұнайды Ескенеде (Атырау облысы) орналасқан дайындау зауытын Құрық кемежайымен жалғастыратын болады. Құрықта сыйымдылығы 60 мың тоннаға дейін үлкен танкерлерді қабылдауға арналған жаңа мұнай құю терминалы салынады. Осы орайда, жобаланып отырған мұнай құбырының жолы жұмыс істеп тұрған Өзен – Атырау – Самара мұнай құбырымен бір техникалық дәлізде өтпек, бұл құрылысқа арналған күрделі шығынды азайтуға мүмкіндік береді. Жаңа құбыр қуаттарын жүктеу негізін құрайтын Қашаған мұнайы көлемінен басқа, бұл бағытты басқа да мұнай компаниялары пайдаланады.

«ҚазМұнайГаз» ҰК» АҚ, «ҚазТрансОйл» АҚ және «Тоталь» компаниясы арасында қол қойылған Инвестициялар негіздемесін әзірлеуде ынтымақтастық жасау туралы меморандум аясында Ескене – Құрық мұнай құбырының жобасы бойынша бірлескен зерттеу жүргізілуде, осы жұмыс барысында Ниеттер туралы декларацияға қол қойылды. Бірінші кезеңде ұзындығы шамамен 750 километр Ескене – Құрық мұнай құбырының өткізу қабілеті жылына 23 млн. тонна болмақ, одан әрі қор негізіне қарай жылына 35 және 56 млн. тоннаға дейін кеңейтуге мүмкіндік болады.

Бұл жобаны іске асырумен бір мезгілде 2006 жылғы маусымда мемлекеттер басшылары қол қойған мұнайды Қазақстан Республикасынан Каспий теңізі және Әзірбайжан Республикасы аумағы арқылы Баку – Тбилиси – Жейхан жүйесімен халықаралық нарыққа тасымалдауды қолдау және оған көмек көрсету жөніндегі Қазақстан – Әзірбайжан шартының қағидалары басшылыққа алына отырып, ірі тоннажды танкер флотын, сондай-ақ Әзірбайжанда Баку – Жейхан мұнай құбырымен жалғасқанға дейін тиісті қабылдау қуаттарын жасауды қамтитын каспийаралық мұнай тасу жүйесін құру жөніндегі жұмыстар жүргізілуде. Жаһандық энергетикалық саясат тұрғысынан тасымалдаудың осындай жүйесін құру бәрінен бұрын қазақстандық мұнай

компанияларына жеткізудің жаңа бағыттарын пайдалануға, әсіресе түрік Босфор және Дарданел бұғаздарына соқпай терең сулы Жейхан кемежайына шығуға мүмкіндік беретіні өте маңызды. Бұндай келешек өз кезегінде Америка және Оңтүстік-Шығыс Азия елдері сияқты қашық мұнай нарықтарына экономикалық тиімді жол ашады. Бұл бағытқа ең алдымен Қашаған кенішінің, сондай-ақ Каспий қайраңы мен Батыс Қазақстан кеніштерінің мұнайын жөнелту жоспарланып отыр. Құрық кемежайынан мұнай басқа бағыттар бойынша да, соның ішінде Баку – Батуми және Иран бағытына да жіберіле алады.

Өткен жылдар ішінде Қазақстанда мұнай тасымалдау жүйелерін дамыту бойынша елеулі жұмыстар жүргізілді, тасымалдау бағыттарының алуандығы саясаты іс жүзіне асты. Каспий қайраңын және қазақстандық басқа да кеніштерді игеру жоспары ел алдына жаңа ауқымды міндеттер қояды. «ҚазТрансОйл» АҚ өткен он жылда өзінің қалыптасуында үлкен жолдан өтті және отандық жетекші компаниялардың бірі бола отырып, бұл үдерісте белсенді қызмет атқара бермек.

Біз Қазақстан мұнайын әлемдік нарықтарға сенімді әрі экономикалық тиімді тасымалдауды қамтамасыз ету үшін мұнай компанияларымен де, басқа мемлекеттердің мұнай тасымалдау операторларымен де ынтымақтастықты одан әрі дамытуға дайын болуымыз керек [205, 5 б.].

«ҚазТрансОйл» АҚ өндірістік қызметпен қатар халықтың әлеуметтік қорғалмаған қатарына, білім, денсаулық, спорт, бұқаралық ақпарат құралдары салаларын және қоғамдық ұйымдарды қоса алғанда, мәдени және қоғамдық саланы қолдауға әрі дамытуға бағытталған елеулі әлеуметтік жұмыс жүргізіп келеді, сондай-ақ әлеуметтік бағытталған мемлекеттік бағдарламаларды іске асыруға және қоғамдық маңызды іс-шараларды өткізуге қатысады.

Әлеуметтік көмек аясы кең компания балаларға көп көңіл бөледі. 2006 жылы «ҚазТрансОйл» көмек берген балалар ұйымдары қатарында «Балаларды әлеуметтік бейімдеу орталығы», «Астана қаласының мүгедек балалар қоғамы» қоғамдық бірлестіктері, Атырау сәби балалар үйі, Ақтау қалалық сәбилер үйі бар. Тамды көмекші мектебі, «Құлыншақ» балалар үйі, Астана қаласындағы балалар қалашығы, Ақкөл балалар үйі, «Үміт сәулесі» мүгедек балаларды оңалту орталығы балаларының демеушілік көмек сұраған өтініштеріне компания ықыласпен және жылы сезіммен қарады.

Балалар үйлеріне және мүгедектердің қоғамдық ұйымдарына қайырымдылық көмек компанияның құрылымдық бөлімшелері орналасқан барлық өңірде: Атырау, Маңғыстау, Батыс Қазақстан, Ақтөбе, Павлодар, Жезқазған, Оңтүстік Қазақстан облыстарында көрсетіліп отыр.

Қоғамның қарттарды қолдауға бағытталған әлеуметтік саясатын ерекше атап өтуге болады. Соғыс және еңбек ардагерлері «ҚазТрансОйлда» жиі болатын қонақтар. Компания қызметкерлері оларды салтанатты жиналыстарға әрі басқа да маңызды іс-шараларға жиі шақырып қонақ етіп отырады. Жеңіс күні мерекесіне ерекше ілтипатпен қарайды. Бұл күні компанияның барлық бөлімшесінде соғыс ардагерлері мен тыл еңбеккерлеріне құрмет жасалып, бір жолғы ақшалай көмек көрсетіледі.

Құбыр көлігінің ардагерлері де назардан тыс қалмайды, олар, кәсіпорынның деректері бойынша, 1125-ке жуық адам. Ай сайын құрылымдық бөлімшелердің бұрынғы қызметкерлерінің зейнетақыларына қосымша төлем жасалып отырады.

Құбыр компаниясы өңірдің әлеуметтік маңызды жобаларын қолдауға үлкен көңіл бөледі. Өткен жылдары елеулі қаржы қаражаты Батыс Қазақстан облысы тұрғындарының мәдени-тұрмыстық мәселелерін шешуге, санитарлық-экологиялық жағдайды жақсарту жөніндегі кешенді бағдарламаны іске асыруға, Ақтөбе қаласын көріктендіруге және көгалдандыруға, Жаңаөзен қаласындағы және басқа да елді мекендердегі әлеуметтік объектілерді қалпына келтіруге бағытталды.

Мемлекеттік саясаттың басым бағыттарының бірі ауылды қолдау екендігі белгілі. Осы орайда, «ҚазТрансОйл» қызметкерлері бірегей жоба әзірледі және оны іске асыруда, оның мәні ауыл жастарын компанияның есебінен мұнай құбыры жүйесіне оқыту және жұмысқа орналастыру. 2006 жылы алғашқы 50 бітіруші компания Шығыс филиалының бөлімшелерінде жұмысқа орналастырылды. Осы бағдарламаның нәтижесі орасан зор, өйткені оның басты міндеті ауыл жастарының кәсіби және білім деңгейін арттыру, ауыл тұрғындарын жұмыспен қамтамасыз ету, сондай-ақ, көптеген отбасыларының материалдық жағдайын арттыру.

Өзінің он жылдығы қарсаңында компания жаңа әлеуметтік жобаны іске асыруға кірісті. 13 оңалту мәшинесін сатып алу және оларды компания өндірістік қызметін жүзеге асырып отырған өңірлерде орналасқан медицина мекемелеріне өтеусіз беру туралы шешім қабылданды. «Жедел көмектің» жаңа күймелерін Астана, Алматы, Атырау, Ақтау, Орал, Ақтөбе, Павлодар қалаларының медицина мекемелері алады.

Ұжым өңірлерді экологиялық жақсартуға да өз үлесін қосуды ұйғарды. Кәсіпорынның барлық бөлімшесінде сенбіліктер жүргізіліп, онда қызметкерлер ағаш отырғызумен айналысады.

Осылайша, компания қызметінде әлеуметтік жауапкершілік аясы демеушілік пен қайырымдылықтан әлдеқайда кең болып отыр. Өйткені, жетекші құбыр кәсіпорнының қызметі өндірістік табыстарға да, жемісті әріптестікке де бағытталғандықтан, Қазақстан қоғамы оның игілігін көре береді [206, 5 б.].

Үкімет басшысы Кәрім Мәсімов Қазақстанның мұнай-газ саласында жеткен жетістіктерін саралай келіп, еліміздің әлемдік рынокқа сенімді шикізат жеткізуші ретінде мығым орныққанын айтты. Мұнай саласында мемлекеттік және жеке компаниялардың тізе қосып, жұмыс істеп жатқанына тоқталды. «Орталық Азия – Орталық» газ желісінің, «Атырау-Самара» мұнай құбырының жөнделіп жатқандығын, Қазақстаннан экспортқа шығарылатын өнім көлемін ұлғайтуға мүмкіндік беретін Ақтау және Құрық порттарының жұмыстары едәуір жақсартылғанын тілге тиек етті.

Мұнай-газ саласы арқылы экономикамыздың еңсесі көтерілгенімен, «қара алтынның» зиянды қалдықтары экологиямызды күйретіп жатқаны әмбеге аян. Үкімет басшысы осы жайында да сөз қозғады. «Біз Киот хаттамасына қол

қойдық һәм биыл Копенгаген форумына қатысамыз», – деді ол. Яғни ендігі жерде елімізде ілеспе газды жағу әжептәуір азайтылып, көмірді жағудың тиімді технологияларына иек артылмақ.

Энергетика және минералды ресурстар министрі Сауат Мыңбаевтың айтуынша, Қазақстанда қазір 4,8 млрд. тонна шамасында мұнай қоры бар. 2009 жылы республикада мұнай өндіру көлемі 75 млн. тоннаға жетеді. Бұл өткен жылғы көрсеткіштен 6,2 пайызға көп.

Мұнай өндіру бар да, оны әлемдік рынокқа жеткізу бар. Осы ретте, біз жоғарыда баяндаған көп векторлы саясатқа басымдылық танытамыз. Мысалы, «Атырау-Самара» мұнай құбыры арқылы 17 млн. тонна, КТК арқылы 26 млн. тонна, «Атасу-Алашаңқай» құбыр желісі арқылы 5 млн. тонна, ал Ақтау порты арқылы 9 млн. тонна шамасында мұнай жөнелтілмек.

КТК арқылы мұнай айдау көлемін бірте-бірте 67 млн. тоннаға дейін жеткізуге болады. Ал «Баку-Тбилиси-Жейхан» құбыр желісі іске қосылғанда, мұнай айдау мүмкіндігі өсе түспек. Аталған құбырдың алғашқы кезеңі пайдалануға берілген сәтте-ақ жылына 27 млн. тонна мұнай жөнелтуге мүмкіндік туады екен.

«ҚазТрансОйл» АҚ магистральды мұнай құбырлары жүйелері бойынша мұнай тасымалдау көлемінің өсу қозғалысы артып отыр. Мәселен, 2009 жылдың 8 айында өткен жылдың осындай кезеңімен салыстырғанда, мұнай жеткізу көлемі 2 млн. 200 мың тоннаға ұлғайды, ал жүк айналымы 453 млн. тонна километрге өсті.

Министр «Кеңқияқ-Құмкөл» құбыр желісінің құрылысы аяқталғанын айта келіп, келесі айдан бастап бұл құбыр желісі арқылы мұнай жөнелтілетінін хабарлады. «Алғашқы кезеңде құбыр желісі жылына 10 млн. тонна мұнай өткізе алады. Батыс облыстардың мұнайын Қытайға жеткізе алатын құбыр желісі бар екендігі – үлкен оқиға!», – деді С. Мыңбаев.

Қазақстандағы 3 мұнай өңдеу зауытының жұмысы мәз емес екендігі белгілі. Сондықтан биыл мамыр айында оларды толық жаңарту бағдарламасы жасалып, ол үшін 4 млрд. доллар қаржы бөлініпті. Министрдің айтуынша, 2013-2014 жылдары бағдарлама толық жүзеге асып, ішкі рынок мотор майынан басқа мұнай өнімдерімен толық қамтамасыз етіледі. Сол кезде біздің көліктерімізге құйылатын бензин «Евро-4» стандартына сәйкес болмақ.

Сонымен, 2015 жылы біздің Республикада жылына 150-170 млн. тонна мұнай өндіріледі деп жобалануда. Бұл қазіргі көрсеткіштен 3-4 есе көп болып отыр. Әрине, мұнайды өндіріп қана қоймай, оны тасымалдау да маңызға ие болады. Қазақстанда өндіріп жатқан мұнайдың шамамен 80% «ҚазТрансОйл» АҚ тасымалдануда. Бұл компания төрт филиал соның ішінде, екі трубақұбыр басқармалары және ТМД-ң бірнеше аймақтарының өкілдері бар.

Жақын онжылдықта республикада мұнай тасымалдау көлігі бірден-бірге артып отыратын болады, себебі мұнай өндіру күрт өседі деп күтілуде. Дамудың бағыттары мыналар: бұрыннан бар жүйелерді толықтыру және қайтадан жарактау, жаңа экспорттық маршруттар тұрғызу, Өзен-Атырау-Самара мұнай құбырын техникалық жетілдіру және оның өнімділігін өсіру одан әрі жалғасатын болады. Ол қазірдің өзінде Құмкөл мұнайын қабылдап, Ақтөбе

қаласына дейін тасымалдап отыр (Атырауға дейін темір жол цистерналарымен тасылады), тасымалдаудың негізгі бағыты – мұнайды Самараға арқылы экспортқа шығару.

2030 жылға дейінгі Қазақстанның даму стратегиясында өнеркәсіп саласындағы отын-энергетика ресурстарының рөлі зор. Отын-энергетика игіліктерін ұзақ мерзімді басылымдылық деп қарай отырып, халық жағдайын жақсарту мен экономиканың тұрақты өсуіне мүмкіндік жасау аса маңызды.

ҚОРЫТЫНДЫ

Қазақстанда мұнай көздерінің басым бөлігі Батыс Қазақстан территориясында, ал бұл аймақ екі үлкен алаңға бөлінеді. Бірі – революциядан бұрын-ақ мұнай бере бастаған Ембі аудандары да, екіншісі – қазыналы Маңғыстау түбегі. Еліміз әлемдегі ішкі континентальды мемлекеттердің қатарына жатқандан елдің экономикалық даму жетістіктеріне жету үшін мұнай мен газдың мол қоры аздық етеді, яғни Республикамыздың көмірсутек шикізатын тасымалдаудағы тәуелсіздігін қамтамасыз еткен жағдайда ғана мақсатымызға жете аламыз.

Қазақстанда мұнай тасымалының қалыптасуы мұнайды өндірумен қатар жүрді. Еліміздің мұнай өндіру мен өңдеу салаларының географиялық орналасуы сан түрлі, бірақ өнімді тұтынушылар аймағымыздың барлық жерінде. Осы бір ерекшелік мұнай мен мұнай өнімдерін тасымалдайтын аясы кең тауар айналымының қалыптасуына, мұнай өнеркәсібінің дамуына себеп болды. Революцияға дейін қара алтынды тасымалдау үшін жан-жануардың күшіне жүгінгені рас, өлкеде темір жолдың, құбыр көлігінің жоқтығы кәсіпшіліктерді қалыпқа келтіру басталған кезде айқын сезілді. Құрал-жабдықтар, құрылыс материалдары және азық-түлік тауарлары бәрі тек қана Каспий теңізі арқылы, содан Жайық өзенімен Гурьевке жеткізілді. Бұл жол тек уақытша пайдаланылды. Ал Гурьевтен әрі қарай түйе, өгіздер арқылы тасымалданды, ол дегеніміз - өндірістің өркендеуіне үлкен тежеу болды. Бүгінгі күн деңгейінен алып қарағанда, бұл әрекеттер мейлінше қарапайым болатын, алайда ол Орал-Ембі алабында бірте-бірте мұнай өндіруді ұйымдастыруға жол ашты.

Дегенмен де, мұнай саласында ауыртпашылықтар аз болмады, мысалы, кәсіпорындарды ұлттандыру тұсында С.П. Кировтың сыпайы түрде айтуынша - бұрынғы КСРО-ң мұнай өнеркәсібі «мұнай қабіріне» айналған. Бұрғылау іс жүзінде тоқтатылды, мұнай өңдеу зауыттары құлдырады, тоқырауға ұшырады, ал Кеңестер Республикасы ең бай, маңызды мұнай қоры мол Баку, Грозный аудандарынан соғыс кесірінен байланыстарын үзген болатын. Академик И.М. Губкин сол уақытты: «Елде үнемі отынға деген тапшылық орын алды. Еліміз қатып тұрды, транспорттағы қан айналым мүлде тоқтады» деп дабыл қақты. Отын тапшылығын шешудің негізгі көзі – Ембі мұнайы болды. Орал-Ембі аймағы ақгвардияшылардан босатылғаннан кейін осы аймақты өнеркәсіптік тұрғыдан кеңінен игеру проблемасын 1920 ж. В.И. Ленин көтерді.

1920 жылғы 1-ші ақпандағы есеп бойынша Доссор кен орынында 590 жұмысшы еңбек етті. Оның 351-і қазақ ұлтының өкілдері. 1921 жылы осы кен орнында арнайы кәсіби мамандар 36,6 пайыз, қара жұмысшылар – 39 пайызды құрады. «Орал-Ембі» мекемесіндегі есеп бойынша, 268 қызметкер болса, 1922 жылғы есепке сәйкес 333 қызметкер болды. Жұмысшылардың ұлттық құрамы: орыстар - 1,181 (51,8 пайыз), қырғыздар (қазақтар. Ә.А.) - 1,012 адам (44,5 пайыз), татарлар- 82 адам (3,7 пайыз). Жалпы мұнайшылардың 1448-нің отбасы болса, 827 адам басы бос, 261-і әйел азаматтар еді.

XX ғасырдың 20-40-шы жылдарында мұнайшыларды дайындау ісі мұнай кәсіпшіліктері жанынан құрылған арнайы курстар мен мектептерде жүргізілді, мысалға Доссор мен Гурьевтегі ФЗО-да, Темірдегі арнайы мектептерде т.б. Осының нәтижесінде, аз ғана уақыт ішінде мұнай өнеркәсібіне қажетті мамандықты жаппай үйретуге мүмкіншілік жасады. Алғашқы инженер-мұнайшылар білімдерін Гурьев мұнай техникумында, Баку индустриальды институтында, Кавказмаңы өнеркәсібі академиясында, Мәскеу мұнай алғашқы жартысында «Каспий-Орск» мұнай құбырын салу жұмысы басталған болатын. Өзінің ұзындығы мен қуаты жағынан ол КСРО-дағы Баку-Батуми мұнай құбырынан кейінгі ірі құбыр болды. Салынғалы жатқан мұнай құбыры одақтық маңызы бар бірінші дәрежелі құрылыс еді. Сөйтіп, арада институтында және т.б. жетілдірді, одан әрі дамытты. Квалификациялы мұнайшыларды дайындау мәселесі XX ғасырдың 50-ші жылдарына дейін маңыздылығын жоймады.

Ембі мұнай өңірінің қайта гүлденуі Кеңес өкіметі орнаған соң бірте-бірте жүзеге аса бастады. Іздеу жұмыстарын кеңейту қайта ұйымдастыру қажеттілігін тудырды. Кеңес кезеңінде мұнай саласы мемлекет меншігіне алынды, барлық отандық және шетелдік ұсақ серіктестер, кәсіпорындар мен фирмалар таратылды. Олардың орнына іздеу мен барлау құқықтары берілген әр түрлі трестер ұйымдастырылды. 1922 жылы «Ембімұнай» тресі қайта құрылды, бас кеңсесі 1929 жылға дейін Мәскеуде орналасты. Кейін трест басында Доссорға, одан Гурьевке көшірілді. 1928 жылы «Ембімұнай» тресінде мұнай өндіру ісі 1920 жылмен салыстырғанда 8 есеге артты.

Мұнай өнімі артқан сайын оны тасымалдау проблемасы да арта түсетіні анық, бұрын негізінен темір жол мен су көліктері арқылы қажетті аймақтарға жеткізілініп отырылса, енді құбыр көлігін салудың маңыздылығы артты.

1932 жылдың үш жыл өтісімен ұзындығы 709 шақырым болатын бұл мұнай құбыры іске қосылды. 1935 жылдың 11-ші қазанында осы құбырмен алғаш рет Ембі мұнайы орталыққа айдалды. Бұл екінші бесжылдықтағы атқарылған үлкен іс болды.

Ембі мұнай тресінде 1936 жылдың 14 қарашасында өндірілген шикізатты тиімді пайдалану мақсатында мұнай құбыры мен су құбырлары басқармасы құрылады, кейіннен 1938 жылы «Союзнефтепровод» Бүкілодақтық магистралды мұнай құбырлары басқармасына қарасты Гурьев бөлімшесіне ауысып, өз жұмысын жалғастырды.

Қазіргі кездегі мұнай тасымалдайтын трубақұбырлар жүйесі негізінен КСРО-ның өмір сүру кезеңінде қалыптасты. Алғашында (1940 ж. дейін) олар елдің батыс өңіріндегі тауар жеткізушілер мен тұтынушыларды байланыстырды және бір-біріне жақын аралықтарда орналасқан жүйеде дамып келді. Олардың қатарында Гурьев-Орск мұнай құбыры да болды.

Ұлы Отан соғысының қаһарлы жылдарында КСРО-ның Еуропалық бөлігі жау қолында болды, ол аймақтарда еліміздің ірі мұнай өндіретін орталықтары қалды, осы тұста Одақ үшін Батыс Қазақстан мұнайының рөлі күшейді, жау қолында қалған кәсіпшіліктердің міндетін атқару қазақ елінің мұнайлы кәсіпшіліктеріне жүктелді, майданды қажетті отынмен қамтамасыз етті.

Осындай қиын-қыстау кезеңде Батыс Қазақстанның мұнайын тасымалдау мәселесі Гурьевтің мұнай бөлімшесіне берілді.

Соғыс жылдары Орал-Ембі ауданының мұнайшылары тәулігіне 12-13 сағаттан, демалыссыз, қызу қарқынмен жұмыс істеді, барлық мұнай кәсіпшіліктерінде фронттық бригадалар ұйымдастырылды. Барлаушылар Ембіде Отан соғысы кезеңінде өнеркәсіптік игеруге енгізілген және он мың тонна жоғары сапалы мұнай берген жаңа үш кен орнын ашты. Жаңа кәсіпорындар іске қосылды, Гурьев қаласында ірі мұнай өңдеу зауыты салынды. Осындай аса қажетті нысанды салып алған Қазақстан енді тек мұнай өндіретін кәсіпорын емес, өзі өңдеп, өнімді шикізат күйінде емес әр түрлі дайын өнімдер шығаратын стратегиялық маңызды салалы республикаға айналды.

Соғыстан кейінгі бесжылдықта Қошқар-Сағыз, Сағыз-Мақат, Тентек- Сор-Байшонас, Қаратон-Қосшағыл, Мұнайлы-Құлсары секілді мұнай құбырларының құрылыстары жүрді. Каспий-Орск магистралды мұнай құбырында күрделі жөндеулер жүргізілді. Соның негізінде мұнай тасымалдау қарқыны бір жарым есеге өсті. Бірақ та, 1948-1950 жылдарда өндірілген өнімді жөнелтуге арналып құрылысы жүретін Қаратон-Қосшағыл, Мұнайлы-Қосшағыл мұнай құбырларын салу мәселесі тым кешеуілдетіп, тапсырыстар уақыты орындалмады. Құрылыс жұмыстары бірнеше айлап тоқтап тұрды. Оған негізгі кедергі жыл сайын құрылыс нысандарына бөлінетін қаржының мардымсыз болуы.

60-шы жылдар Оңтүстік Маңғышлақтың мұнайлы аудандарында жаңа кен орындардың ашылуымен ерекшеленеді. Ғасырлар бойы жер қойнауының бай қазынасын құпия сақтап келген тіршіліксіз түбек енді Одақ көлемінде ғана емес, бүкіл әлемге танымал бола бастады. Маңғыстауды «Қазына қоймасы» деп мақтанышпен атайтындығы тегін емес. Аймақ кен орындарының артықшылығы – мұнай қорының молдығы, мұнайдағы күкірт қосындыларының аздығы т.б. факторлар болып отыр.

Осы қазыналы түбектен өдірілген мол байлықты тасымалдау үшін 1965 жылдың 16 маусымында екі басқарма: Гурьев магистралды мұнайөнімі құбырлары басқармасы (Гурьев ММӨҚБ) мен Шевченко магистралды мұнайөнімі құбырлары басқармасы (Шевченко ММӨҚБ) дүниеге келді.

60-шы жылдардың соңына таман республикамыздың алдына қойылған ең маңызды мәселе, өнеркәсіпке аса қажетті «Өзен-Жетібай-Шевченко» мұнай құбырын, әлемдегі теңдесі жоқ «ыссы» «Өзен-Гурьев-Куйбышев» мұнай құбырын тез арада салып, қара дарияны Маңғыстау мен Атырау облыстарының мұнайлы аудандарын кесіп өтіп, Волга аймағының магистралды мұнай құбырлары желісіне қосып, одан әрі трансконтинентальдық «Дружба» мұнай құбыры арқылы Шығыс Еуропа рыногына қазақтың қара алтынын шығару ойластырылды. «Өзен-Құлсары-Гурьев-Куйбышев» магистралды мұнай құбырының жобасы мен құрылысын ұйымдастыруда атқарған маңызды жұмыстары үшін «Южгипротрубопровод» институтының авторлық ұжым мүшелерінің жұмыстары 1969 жылы үздік деп танылып, Одақ көлеміндегі аса жоғары Мемлекеттік сыйлық табысталды.

1970 жылы құбырлық мұнай тасымалы басқармасында елеулі өзгерістер орын алды. КСРО Министрлер Кеңесінің 1970 жылғы 5-ші ақпанындағы №96 қаулысына сәйкес мұнай өндіру өнеркәсібі Министрлігінің 1970 жылғы 16 ақпанындағы №65 бұйрығы бойынша мұнайды тасымалдау мен жеткізуді жүзеге асыратын Бас басқарма құрылады, ол өз кезегінде мұнай кен орындарынан шикізатты қабылдау мен экспортқа шығару мәселесімен тікелей айналысуды қамтамасыз етті. Ал 1970-ші жылдары трубақұбыр көлігі жүйесі даму жағынан мұнай мен газ өндіруден еш қалыспады, ал құбырлар жолының ұзындығы жылдан-жылға арта түсті. Онымен тасымалданатын отын 4 есеге өсті.

Ғылым мен техниканың жаңа жетістіктерін өндіріске енгізу, бұрғылау және мұнай өндірудің технологиялық процестерін жетілдіру мұнай мен газ өнеркәсібінің қарыштап дамуына жағдай жасады. 1966 – 1970 жылдарға арналған жаңа бесжылдықта еліміздің мұнайшылары алдында мұнайлы аймақтардың орасан мұнай байлықтарын игеру жөнінде көлемді жаңа міндеттер тұрды. Қошқар, Құлсары, Қосшағыл, Мақат, Қаратон, Кеңкияқ кәсіпшіліктерінде жұмысшылардың шығармашылығы негізінде техниканы қолданудың жаңашыл әдіс-тәсілдері ойластырылып, қолданылды. Ал 60-шы жылдардың екінші жартысында мұнай өндірудің негізгі жолдары бірте-бірте механикаландырыла бастады.

Жұмысшылардың инженер-техникалық біліктілігін арттыру мақсатында Батыс Қазақстан ММҚБ кәсіпорыны атынан 1978-1979 жылдары жоғары оқу орнына – 15 адам, ал орта арнаулы білім ордаларына – 20 адамды жіберіп оқытып отырған. Аз болса да, инженер-техникалық жұмысшылардың қатары жоғары біліктілікті аяқтаған мамандармен толыға бастады. Бірақ та, мұнай кәсіпшіліктеріне келген жұмысшылар, жас мамандар арасында әлеуметтік мәселелердің тым нашарлығына байланысты жұмыс орындарында тұрақтап қалатындар саны аз болды.

Кеңес Одағының ыдырау қарсаңы жылдарында магистралды мұнай құбырлары желісінің ұзындығы 70 мың шақырымды құрады. Олардың жұмысымен Главтранснефть басқармасы айналысты, құрамына 16 магистралды мұнай құбырлары басқармалары қарады. Трубақұбырлармен мұнай тасымалдау көлемі 1980 жылы - 3864,4 мың тонна, ал 1987 жылы - 4031,1 мың тоннаға дейін артқан.

Отандық өнеркәсіп шет елдің экономикалық тосқауылына байланысты тек өз мүмкіндігіне, жұмысшы күші мен инженер-техникалық қызметкерлеріне, өз қаражатына сүйенді. Қазақстанда мұнай өнімдерін өңдеу, айыру мен кәсіпке жарататын нысандар болмады. Қазақстан мұнай өндіру мен басқа да байлықтарды беретін шикізат көзі ретінде қала берді. Ал өндірілген қара алтынымыз құбыр арқылы және басқа да қатынас жолдары арқылы Ресейдің мұнай өңдеу зауыттарына (Орск, Ярославль, Самара, т.б.) тасымалданылды.

Күніне 200 мың баррель мұнай өткізетін Атырау-Самара мұнай құбыры Кеңес Одағы құлағаннан кейінгі Батыс Қазақстан кен орындарының өнімдерін Ресейдің трубақұбыр жүйесімен байланыстыратын жалғыз құбыр

болды және сол арқылы қазақстандық мұнайды әлемдік саудаға шығаруды қамтамасыз етті.

Қазақстан Одақ тұсында шетелдік инвесторлар жасалған келісім-шарттар негізінде Ресей Федерациясы аумағы арқылы мұнай мен газды емін-еркін тасымалдау құқына ие болды, ол әрине Қазақстанның трубақұбыр транспортындағы жағдайды айтарлықтай тығырыққа тіреді. Сол кезеңдегі әміршіл-әкімшілдік басқару жүйесінің салдарынан еліміздің кен орындарынан өндірілген «қара алтын» осы солтүстіктегі алып державаның территориясы арқылы тасымалданды, ол кезде содан басқа еш мүмкіндік те болмады.

Қазақстан Республикасы егеменді ел болып жарияланғаннан кейін осы сала бойынша бірнеше мәселелерді шешу қажеттілігі тұрды, ең алдымен мұнайды бөлу мен тасымалдаудың ортақ жүйесінің құлауына байланысты жаңа реформаларды жүзеге асыруды талап етті. Қазақстан мемлекеті енді экономикалық-саяси қатынаста дербес ел болды, әлемдік рынокқа қазақ мұнайын шығару бағыттарын айқындайтын ұзақ жылдық жоспарлар әзірледі, бұлар мұнай компанияларының мұнай экспортындағы ішкі, сыртқы қатынастарын дамыту арқылы Республиканың экономикалық әл ауқатын еселеуге негізделді. Осы бағыт мемлекеттің қара алтынын ішкі қажеттіліктерге пайдалану, сыртқа тасымалдау бағыттарын айқындауға көбірек күш жұмсалды.

Шетелдік инвесторларды тарту үшін алдымен бұрынғы Одақ тұсында болған шетелдік серіктестерден бастап, солардан мол тәжірибе алып өз мемлекетіміздің ұстанымдарын алға тарта отырып, қомақты да ауқымды келісімдерге қол қойылды. Қазақстанда мұнайгаз өнеркәсібін өз алдына қаржыландыратын еш мүмкіндік болмады, сондықтан да шетел инвестициясын елге жұмылдыру маңызды болды. Соның айқын дәлелі КҚК – халықаралық байланыста жақсы шешімін тапқан шынайы көрініс, оның негізін құрған үш мемлекет пен мұнайөндіру компаниялары осы жобаны жүзеге асыру үшін көп еңбектенді. Әлемнің алпауыт мұнай-газ корпорациялары – «Шеврон», «Аджип», «Шелл», «Тексако» және басқаларымен, өнеркәсібі қарыштап дамыған әлемнің ірі державалары Ресей, АҚШ, Қытай тағы басқа мемлекеттермен ұзақ жылдарға бірлесіп жұмыс жасауға келісімдер жасалынды, шетелдік қаржы құю көлемі артты.

1997 жылдың 1 қаңтарынан бастап Оңтүстік мұнай құбырлары басқармасы қайта құрылғаннан кейін, Қазақстан Республикасы Үкіметінің 1997 жылдың 2 сәуіріндегі №461 бұйрығы бойынша жүзпайыздық мемлекеттік акцияның негізінде «ҚазТрансОйл» Ұлттық мұнай тасымалдау компаниясы құрылады. Компания мұнай тасымалдау, экспорты мен импорты мәселелерінде Қазақстан Республикасының экономикалық мүдделерін сақтау, кәсіпорындарды басқару құрылымын оңтайландыру, инвестициялар тарту, барлық магистралды мұнай құбыры үшін бірыңғай тариф саясатын жүргізу жолында мемлекеттік саясатты жүзеге асырушы болып отыр.

Каспий теңізінің қазақстандық бөлігінің игеріліп, одан мұнай мен газ өндіріле бастауы экспорт маршруттарын жетілдіруді қажет ететіндігі белгілі. Қазақстандық «супер алпауыт» кеніштер Теңіз, Қарашығанақ және Қашағаннан өндірілген көмірсутектерді экспортқа шығаруда мына бағыттар тиімді деп

саналып отыр. Бірінші – Каспий құбыр консорциумының мұнай құбырын пайдалану; екінші – Атырау-Самара мұнай құбыры арқылы Еуропа елдерінің рыногына жеткізу; үшінші – Каспий теңіз порттарына теңіз жолымен тасымалдау; төртінші – өңдеу және тиеу-түсіру пунктеріне темір жол арқылы жеткізу; бесінші – Батыс Қазақстан-Қытай мұнай құбыры, Қазақстан-Түркіменстан-Иран мұнай құбыры және басқа жаңа бағыттарды жүзеге асыру.

Қазақстан Республикасының қазіргі мұнай тасымалдайтын құбырларының ұзындығы шамамен 7 мың шақырымды құрайды. Олар 70 млн. тонна мұнайды жөнелтеді. Қазақстан барланған қоры бойынша әлемде 12 орын (Каспий аймағын қоспағанда), барланған мұнай қоры 2,2 млрд. тонна. Еліміздегі «қара алтынның» көлемі болжам бойынша 13 млрд. тонна делінуде. Сол себептен де, осыншама мол өнімді тасымалдауға қазіргі мұнай құбырлары жүйесінің шамасы тым аздық етеді. Өнделініп жатқан шикізат көрсеткіші 60 %-дан аспайды. Өйткені еліміздің мұнай өңдеу зауыттарының толықтай күшінде жұмыс жасамауы және батыс өңірдің мол қорын өңдейтін Павлодардың, Шымкенттің МӨЗ-на баратын жолдың болмауынан толықтай жетпеді, әрине бұл зауыттардың сұраныстарды орындауына кедергі жасады.

Трубақұбыр көлігі жүйесінің баяу дамуы мен теңсіздігі шетелдік инвесторлардың аталған жобаларға қатысуына кедергі келтіретіндігі рас. Тасымалдау мәселесін оңтайлы шешкен жағдайда Қазақстанның мұнай-газ кешенінің болашақта өркендеп дамуына жол ашады. Трубақұбыр көлігі жүйесін бір арнаға қалыптастыру үшін мамандар мен ғылыми-тәжірибелік орталықтарға айтарлықтай тер төгуге тура келді. Еліміздің құбыр көлігі арқылы негізінен жоғары тұнбалы және жоғары жабысқақты мұнай өнімдері тасымалданады.

Республикада жылдан-жылға мұнай өндіру көлемі артып келеді. 2000 жылы 35,5 миллион тонна қара алтын өндірілді. Салыстырмалы деректер келтірсек, 1997 жылы 22 миллион тоннадай ғана мұнай өндірілген еді. Ал 1980 жылдары Қазақстан өндірген мұнайының 20 пайызын ғана сыртқа шығаратын болса, 2000 жылы 82 пайызын экспортқа жөнелтті. 2006 жылы 43,3 млн. тонна мұнай тасымалданды.

Сонымен, Қазақстанның батыс аймағындағы мұнай құбырлары жүйесінің өткені мен бүгінін саралай келіп, мынандай қорытынды жасауды жөн көрдік:

- Біріншіден, кешегі Кеңес дәуіріндегі халық шаруашылығына үстемдік еткен жоспарлы экономиканың мұнай құбырлары жүйесі басқармаларына тигізген ықпалы зор болды, батыс өлкедегі алып кәсіпорындардың негізгі жұмысы шикізат шығаруға бейімделген еді. Барлық нұсқау бас орталық Мәскеуден жіберілді. Енді егемендікке қол жеткізгеннен кейін осы мұнай тасымалдаудағы жаңа маршруттарды оңтайлы пайдаланып, елімізде сапасы жағынан халықаралық стандартқа сай дайын өнім өндіретін зауыттар салатын уақыт келді. Сонда ғана біз Қазақстанды тек шикізат көзі деп қабылдайтын кері көзқарастан құтыламыз.

- Екіншіден, еліміз сол жоспарлы тапсырмалар аясында қорға бай Ембі мен Маңғыстау даласының қара алтынын игеріп, оны тасымалдау үшін ауқымды істер атқарды, темір жол, мұнай, су құбырларын, теңіз айлақтарын салу арқылы

аймақтардың дамуына жағдай жасады. Бірақ жоғарыға жіберілген мәліметтер асыра сілтеушілік көріністе болды, кейбір тапсырмалар орындалмады.

- Үшіншіден, XX ғасырдың бас кезінен бастап батыс өлкедегі мұнай кенорындарын игеру үшін жергілікті ұлт қазақтардың саны артып, бірте-бірте инженер-техникалық интеллегенцияның үлкен легі қалыптасты. Ол әрине еліміздің болашағы үшін аса қажет екендігі сөзсіз. Сол үшін алдағы уақытта мемлекет тарапынан білікті мамандар даярлаудың кешенді бағдарламасын жасау керек.

- Төртіншіден, батыс аймақтағы кеніштерді шетелдік фирмалардың басқаруына бергеннен кейін, олардың іс-әрекеттеріне заңды түрде Үкімет тарапынан бақылау жүргізіліп, құйылған қаржының толықтай аймақтың инфрақұрылымы мен әлеуметтік-экономикалық, экологиялық жағдайларын жақсартуға жұмсалыуына қатаң мән берілсе екен.

- Қазіргі кезде Қазақстан басшылығы өз мұнайын әлемдік рынокқа тасымалдауда «көпнұсқалық» бағытқа басымдық танытып, жиі сөз етіп жүргені белгілі. Тек осы басымдылықтарды жүзеге асырсақ қазақ елі болашақта жоғары дамыған әлемнің үздік елу елінің қатарынан көрінуге мүдделі болмақ.

ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ӘДЕБИЕТТЕР ТІЗІМІ

- 1 Шырдабаев Р. Қазақ мұнайының ғасырлық тарихы бар // Егемен Қазақстан. – 2009, қыркүйек – 4. – 8 б.
- 2 Ресей мемлекеттік экономикалық мұрағаты (РМЭМ). 5746-қ., 1-т., 1-іс, 11-п.
- 3 Кольцов В. Темпы и пропорции развития промышленности Казахстана. - Алма-Ата: «Казахстан», 1970. – 137 с.
- 4 Атырау облыстық мемлекеттік мұрағаты (Ат.ОММ). 1092-қ., 1ж.-т., 159-іс, 85-п.
- 5 Маңғыстау облыстық мемлекеттік мұрағаты (МОММ). 186-қ., 1-т., 52- іс, 1-п.
- 6 «КазТрансОйл» Национальная Компания по транспортировке нефти . - Алматы, 1999. - С.3.
- 7 Абжаппарова Б.Ж., Нұрғалиева П.Е. Қазіргі таңдағы Каспий аймағындағы геосаясат // «Жас ғалым-2009» атты III Халықаралық ғылыми-практикалық конференция еңбектері. - Тараз, 2009, сәуір - 16-18. - 81 б.
- 8 Нәдіров Н.Н. «Мұнай бізге дос та, жау да тауып береді» // Заң газеті. – 2007, тамыз - 28. - 2 б.
- 9 Карелин Г.С., Есаков В.А. Путешествие по Каспийскому морю // Записки РГО по общей географии. 1883 География России в XIX – начале XX вв. - М., 1878. - Т.Х. - 177 с.
- 10 Фридман Ц.Л. Эмбинская нефтяная промышленность // Горное дело. – 1921. – №1-2. – С.25.
- 11 Толстоногов Н.А., Богдановский С. Нефтяная промышленность СССР в 1926-1927 гг. – Баку, 1928. – 115с.
- 12 Толстоногов Н.А. Эмба. Итоги и перспективы работы в Эмбинском нефтеносном районе. – М.-Л., 1931. – 110 с.
- 13 Большая Эмба. - М., 1937. - Т.1. - 56с.
- 14 Өтебаев С.Ө. Наша нефтяная // Наша Эмба нефтяная. - Гурьев, 1961. – С.17-24.
- 15 Темірғалиев К.Е., Ленин В.И. о нашей Эмбе // Наша Эмба нефтяная. - Гурьев, 1961. – С.25-36.
- 16 Чуланов Г. Промышленность Казахстана за годы Советской власти. – Алма-Ата, 1951. – 101с.
- 17 Кейікбаев Н. Промышленность Казахстана в первой пятилетке. – Алма-Ата: Казгосиздат, 1951. – 95 с.;
- 18 Лисичкин С.М. Очерки по истории развития отечественной нефтяной промышленности. – М. - Л., Гостоптехиздат, 1954. – 343с.
- 19 Лисичкин С.М. Очерки развития нефтедобывающей промышленности СССР. – М., 1958. – 240с.
- 20 Қозыбаев М.Қ. Казахстан – арсенал фронта. – Алма-Ата, 1970. – 476с.
- 21 Буркаткин П.Р. Западный Казахстан в годы Великой Отечественной войны (1941-1945гг.): автореф. ... канд. ист. наук. – Алма-Ата, 1967. – 27с.

- 22 Будков А.Д., Будков Л.А. Нефтяная промышленность СССР в годы Великой Отечественной войны. – М.: Недра, 1985. – 248 с.;
- 23 Иманқұлов Е.Н. Перестройка работы нефтяной промышленности Казахстана на военный лад в первые годы ВОВ // Общест. Науки. Темат. Сб. - Алма-Ата, 1965. - Вып.6, ч.2. – С.77-78.;
- 24 Темірғалиев К.Е. Перестройка партийно-политической и хозяйственной работы в нефтяной промышленности на военный лад // Общест. Науки. Сб. ст. проф.-преп. состава ВУЗов. - Алма-Ата, 1969. - Вып.1. - С.39-50.
- 25 Файн Л.Е. Некоторые вопросы развития нефтяной промышленности Казахстана в период ВОВ // Общест. Науки. Сб. ст.аспир. и соис. - Алма-Ата, 1965. - Вып.7. - С.152-165.
- 26 Шәукенбаев Т. Урало-Эмбенский нефтеносный район. – Алма-Ата: Казгосиздат, 1960. – 226с.
- 27 Сауткин Е.И. Профсоюзы в борьбе за развитие нефтяной промышленности Казахской ССР (1928-1930 гг.). – Уфа, 1960. – 143с.
- 28 Нейштадт С. Экономическое развитие Казахской ССР. – Алма-Ата: Казгосиздат, 1960. – 364 с.
- 29 Кольцов В. Развитие промышленности Казахстана. – Алма-Ата: Казгосиздат, 1961. – 284с.
- 30 Кетебаев К. Экономика Казахстана за 50 лет. – Алма-Ата, 1970. – 48с.
- 31 Симаков К. Очерк развития промышленности Казахстана. – Алма-Ата, Казахстан, 1970. – 212 с.
- 32 Шашин Е.Д. Нефтяная промышленность СССР. – М., 1971. – 155 с.
- 33 Темиргалиев К.Е. Борьба за нефть Казахстана (Партийное руководство развитием нефтяной промышленности. 1920-1970 гг.). – Алма-Ата, Казахстан, 1982. – 180 с.
- 34 Елеуов Т. Становление и упрочнение Советской власти в Казахстане. – Алма-Ата, 1961. – 116 с.
- 35 Елагин А.С. Социалистическое строительство в Казахстане в годы гражданской войны (1918-1920 гг.). – Алма-Ата: Наука, 1966. – 308 с.
- 36 Нұрпейісов К.Н. Становление Советов в Казахстане. – Алма-Ата: Наука, 1987. – 240 с.
- 37 Алдамжаров З.А. Победа Великой Октябрьской Социалистической революции в Казахстане (Историография проблемы). – Алма-Ата, Казахстан, 1983. – 176 с.
- 38 Нусупбеков А.Н. Формирование и развитие советского рабочего класса в Казахстане /1917-1940/. – Алма-Ата, 1966. – 171 с.
- 39 Нығметов Ғ.Н. Қазақстан комсомолдарының республика темір жолдары құрылысына қатысуы (1926-1941 жж.). – Алматы, 1971. – 225 б.
- 40 Асылбеков М.Х. Формирование и развитие кадров железнодорожников Казахстана (1917-1970 гг.). – Алма-Ата, 1973. – 328 с.
- 41 Қожамқұлов Т. Подготовка нефтяных рабочих кадров в Казахстане. - Алма-Ата, Казахстан, 1972. - 231с.
- 42 Шәріпов С. Екі томдық шығармалар жинағы. – Алматы, 1982.

- 43 Щербин Б.Е. Магистральный трубопроводный транспорт на рубеже 80-х годов. – М.: Недра, 1982. – 64 с.
- 44 Беккулов А.Б. Проблемы развития транспорта Казахстана. - Алма-Ата, Казахстан, 1984. – 230 с.
- 45 Шевченко П.А. Магистраль: очерк о нефтепроводе «Дружба». – Львов: Каменяр, 1987. – 54 с.
- 46 Асылбеков Ж.М. Промышленные рабочие Казахстана в 1959-1970 гг. (численность и состав): дис. ... канд. ист. наук. – Алма-Ата, 1993. – 191 с.
- 47 Шайфутдинов М.Е. Формирование национальных кадров рабочего класса Казахстана. 1917-1941 гг. Актуальные вопросы историографии: автореф. ... канд. ист. наук. – Алматы, 1995. – 24 с.
- 48 Есалиева М.У. Рабочие кадры нефтяной промышленности Казахстана (1970-1990гг.): дис. ... канд. ист. наук. – Алматы, 1995. – 158 с.
- 49 Абдуллаев Н.А. Формирование рабочих кадров промышленности Казахстана в 1950-1975 гг.: дис. ... докт. ист. наук. – М., 1998. – 450 с.
- 50 Абдуллаев Н.А., Сагиндиков Е.Н. История промышленности и рабочих кадров Казахстана (1950-1975 гг.). - М.-Актобе, 2005. – 370 с.
- 51 Карибжанов Е.С. Международный нефтяной бизнес в Казахстане. – Алматы, 1994. – 112с.
- 52 Рахметова К.Г. Нефтяная политика Республики Казахстан. – Алматы: КИСИ, 1994. – 22 с.
- 53 Чердабаев М.Т. Пути формирования и функционирования нефтегазового комплекса в условиях рыночных отношений (На материалах Республики Казахстан): дис. ... канд. экон. наук. – Алматы, 1995. – 158 с.
- 54 Белоусов В.В. Проблемы привлечения иностранных инвестиций в нефтяную промышленность Республики Казахстан в 1991-1995 гг.: дис. ... канд. экон. наук. - М., 1995. – 173 с.
- 55 Омарова Г.А. Повышение эффективности использования нефтяных ресурсов республики Казахстан и их транспортировки в рыночной системе: автореф. ... канд. экон. наук. – Алматы, 2001. – 24 с.
- 56 Омарова Г.А. Нефтяные ресурсы и их транспортировка в рыночный экономике РК. - Алматы, 2001. – 61с.
- 57 Мұхтаров Ә.Қ. Развитие Урало-Эмбинского нефтеносного бассейна (1920-1940гг.): автореф. ... канд. ист. наук. – Алма-Ата, 1993. – 22 с.
- 58 Мұхтар Ә.Қ. Қазақ мұнайының тарихы (1940 жылдарға дейін). – Алматы: «Өлке» баспасы. 2006. – 224 б.
- 59 Мұхитов Қ.С. Ұлы Отан соғысы қарсаңы мен соғыс жылдарындағы мұнай өнеркәсібінің даму тарихы (1938-1945 жж.): – Алматы, 2000. – 128 б.
- 60 Нурсултанова Л.Н. Подготовка национальных кадров современного Казахстана // Отан тарихы. - 2009. - №1 (45). – С. 96-106.; Нефтегазовая промышленность Казахстана в годы Великой Отечественной Войны (1941-1945 гг.). - Алматы, 2010. – 256 с.
- 61 Надиров Н.К. Нефть и газ Казахстана. В 2 томах. – Алматы: Гылым, 1995. – Т. 1. – 319 с.

- 62 Атшыбаев А. «Черное золото» казахской земли. – Алматы, Казахстан, 1994. – 159 с.
- 63 Лаумулин М.Т. Казахстан в современных международных отношениях: безопасность, геополитика. Политология. – Алматы, 2000. – 480 с.
- 64 Нұрша А.К. Дипломатическая борьба вокруг Каспийской нефти в конце XX – начале XXI вв: автореф. ... канд. ист. наук. – Алматы, 2002. – 30 с.
- 65 Байдосов З.Б., Сейтпагамбетов Ж.С., Сұлтанғалиева Г.С., Нуржанов Р.Н. Актюбинская нефть: история и современность. – Актобе, 2000. – 402 с.
- 66 Кобенова Г.И. Проблемы и перспективы развития казахстанской нефти в XX – начале XXI в.в. – Актобе, 2008. - 192 с.
- 67 Серікова Л.С. Қазақстан мұнайгаз кешендерінің даму тарихы (1985-2000 жж.) (Батыс Қазақстан өңірінің материалдары негізінде): тар. ғыл. канд. ... дис. - Орал, 2006. – 149 б.
- 68 Абишев А. Каспий: нефть и политика // Центр внешней политики и анализа. – Алматы, 2002. – 359 с.
- 69 Гусейнов В.А. Каспийская нефть: экономика и геополитика. - М.: ОЛМА-Пресс, 2002. - 380 с.
- 70 Сманкулов А. Система трубопроводного транспорта нефти Республики Казахстан: реалии и перспективы // Саясат-Policy. - 2003. - №1. - 8 с.
- 71 Надиров Н.К. Нефть: вчера, сегодня, завтра. - Алма-Ата, Казахстан, 1983. – 216с.
- 72 Коршак А.А., Шаммазов А.М. Основы нефтегазового дела. – Уфа: «ДизайнПолиграфСервис», 2005. – 528 с.
- 73 Камалов С. Мұнайлы өңір // Коммунизм жолы. – 1974, сәуір - б. - №70. - 3 б.
- 74 Шаукенбаев Т. Экономика нефтяной промышленности Казахстана. Алма-Ата, Казахстан, 1974. – 168 с.
- 75 Замытин А. О Уральской области. – СПб., 1914. – 102 с.
- 76 Ат.ОММ, 289-қ., 2-т., 408-іс, 17 п.
- 77 Байтауов С. В.И.Ленин және мұнайлы Каспий өңірі // Коммунизм жолы. – 1970, қаңтар. - 8. – Б.5-6.
- 78 Надиров Н.К. Так начиналась история // Нефть и газ. - 1999. - №2. - С.3-13.
- 79 РМЭМ, 5746-қ., 1-т., 13-іс, 8 п.
- 80 АОММ, 1622-қ., 2-т., 5-іс, 12-16 п.
- 81 ҚР ОММ, 206-қ., 1-т., 236-іс, 243-244 п.
- 82 АОММ. 13- қ., 5- т., 224- іс, 33 п.
- 83 Ат.ОММ, 1622-қ., 2-т., 13-іс, 26 п.
- 84 МОММ, 186-қ., 1-т., 5-іс, 1-3 п.
- 85 Жемчужина Каспия. – Алматы: «Олке», 2003. - 34 с.
- 86 РМЭМ, 70-қ., 1-т., 317-іс, 2 п.
- 87 Мырзағалиев Қ., Оразбаев Қ., Медіханов Қ. Мұнай жөніндегі мағлұматтар. - Алматы-Ақтау, 1999.- 98 б.
- 88 Куликов А.А. Становление трубопроводного транспорта нефти. - М.: ТрансПресс, 1996. – 65 с.

- 89 МОММ, 186-қ., 1- т., 144-іс, 23 п.
- 90 Институт проблем транспорта энергоресурсов. – Уфа: Транстэк, 2001.
- 91 ҚазТАГ. Ембінің мұнай потенциалы // Коммунизм жолы. – 1983, қыркүйек – 7. – 4 б.
- 92 АОММ, 13-қ., 53-т., 118-іс, 57 п.
- 93 МОММ, 186-қ., 1-т., 974-іс, 150 п.
- 94 МОММ, 186-қ., 1-т., 953-іс, 121 п.
- 95 Шаммазов А.М., Мастобаев Б.Н., Бахтизин Р.Н., Сощенко А.Е. Трубопроводный транспорт России (1917-1945 гг.) // Трубопроводный транспорт нефти. – 2000. - №9. - С. 33-37.
- 96 РМЭМ, 5746-қ., 1-т., 1-іс, 1 п.
- 97 Амандықов Ә. Ильичтің ақталған аманаты // Коммунизм жолы. – 1969, қазан - 29. - 2 б.
- 98 Социалистическое становление нефтяной Эмбы. Сб. мат. и док. / под ред. Бейсембаева С.Б. - Алма-Ата, Казахстан, 1965. – 395 с.
- 99 АОММ, 13-қ., 2-т., 2-іс, 46 п.
- 100 Ат.ОММ, 146-қ., 1-т., 350-іс, 22 п.
- 101 ҚР ОММ, 823-қ., 1-т., 29-іс, 64 п.
- 102 Промышленность Казахстана за 40 лет / под общей редакцией профессора И.М. Бровера и доцента Н.А. Ерофеева. - Алма-Ата, 1957. - С. 51.
- 103 АОММ, 13-қ., 1-т., 6-іс, 15 п.
- 104 АОММ, Актюбинская правда. № 129.17.08.1932. 2 б.
- 105 МОММ, 174- қ., 1- т., 2-3 пп.
- 106 Мельников И. От чернорабочего – до электросварщика // Актюбинская правда. - № 101.01.05.1934. 2 б.
- 107 АОММ, 13- қ., 4- т., 224-іс, 10 п.
- 108 АОММ, 13- қ., 4- т., 22-іс, 2 п.
- 109 АОММ, 13- қ., 4- т., 23-іс, 10 п.
- 110 АОММ, 13- қ., 5- т., 224- іс, 33 п.
- 111 АОММ, 13-қ., 5-т., 501-іс, 2-3 пп.
- 112 АОММ, 13-қ., 9-т., 340-іс, 16 п.
- 113 ҚР ОММ, 206-қ., 1-т., 76-іс, 46-47 пп.
- 114 ҚР ОММ, 206-қ., 1-т., 307-іс, 1 п.
- 115 Ат.ОММ, 289-қ., 1-т., 61-іс, 59 п.
- 116 Ат.ОММ, 289-қ., 1-т., 12-іс, 50 п.
- 117 АтОММ, 289-қ., 1-т., 306-іс, 64 п.
- 118 ҚР ПМ, 708-қ., 6/1-т., 854-іс, 96 п.
- 119 Жамантаев М. Қарт мұнайшы Әби. // «Ақтөбе» газеті. - 1994. - 31 желтоқсан. - 9 б.
- 120 АтОММ, 146-қ., 18-т., 5-іс, 4-5 пп.
- 121 ҚР ПМ, 708-қ., 7-т., 1038-іс, 1-3 п.
- 122 ҚР ПМ, 708-қ., 14-т., 1700-іс, 234-238 пп.
- 123 АОММ, 13-қ., 19-т., 31-іс, 21 п.
- 124 Старчиков И. Открыто крупное месторождение «черного золота» // Актюбинская правда. - 1959, августа -21. - №166. – С.1.

- 125 Ысқабаев Ә. Маңқыстау қазына қоймасы // Социалистік Қазақстан. – 1971. – 4 б.
- 126 Спанов Ә., Сатыбалдиев Е. Маңғыстау деген бұл аймақ. Мангистау: становление, индустрии и люди. - Астана, 1999. - 234 б.
- 127 РМЭМ, 4372-қ, 81-т, 772-іс, 243-245 пп.
- 128 Оржанов Т. Байлық көзі // Социалистік Қазақстан. – 1973, наурыз - 21. - 3 б.
- 129 АтОММ, 289-қ, 2-т, 223-іс. 33 п.
- 130 АтОММ, 289-қ, 2-т, 392-іс, 60 п.
- 131 Кеңқияқ проблемасы шешілуде // Коммунизм жолы газеті. – 1966. - №10. - 3 б.
- 132 АОММ, 13-қ., 36-т., 115-іс, 1 п.
- 133 МОММ, 186-қ., 1-т., 5-іс, 1-3 п.
- 134 МОММ, 322-қ. 1-т., 7-іс, 179 п.
- 135 АтОММ, 289-қ., 1-т., 61-іс, 8 п.
- 136 МОММ, 322-қ, 1-т, 30- іс, 1-2 пп.
- 137 МОММ 186-қ, 1-т, 13- іс, 9-10 п.
- 138 Ат.ОММ, 1092-қ., 1ж-т., 219-іс, 100 п.
- 139 РМЭМ, 70-қ., 1-т., 2381-іс, 12 п.
- 140 МОММ, 186-қ., 1-т., 52-іс, 1 п.
- 141 АОММ, 13-қ., 40-т., 171-іс, 79 п.
- 142 Балұанов Қ. Кеңқияқ қазынасы // Коммунизм жолы. - 1977, мамыр - 6. - 4 б.
- 143 АОММ, 13-қ., 34-т., 215-іс, 85 п.
- 144 Ешмағамбетов Б. Өз кадрларымыз істі өрістетеді // Ақтөбе газеті. – 2009, ақпан - 19. - 25 б.
- 145 Ат.ОММ, 1092-қ., 1-т., 159-іс, 15 п.
- 146 РМЭМ, 70-қ., 1-т., 2959-іс, 18 п.
- 147 МОММ, 322-қ., 1-т., 58-іс, 146-147 п.
- 148 Шашин В.Д. Нефтяники-Стране. - М.: «Недра», 1976. - 52 б.
- 149 Ат.ОММ, 130-қ., 1-т., іс-130, 70 п.
- 150 ҚР ПМ, 708-қ., 48-т., 260-іс, 172 п.
- 151 Есенов Ж. Что показывает практика работы // Народное хозяйство Казахстана. – Алма - Ата, 1971. - №6. - С.30.
- 152 МОММ, 189-қ., 1-т., 170- іс, 98-100 пп.
- 153 РМЭМ, 70-қ., 1-т., 4287-іс, 2-5 пп.
- 154 АОММ, 13-қ., 30-т., 168-іс, 14 п.
- 155 МОММ, 186-қ., 1-т., 686- іс, 10 п.
- 156 АОММ, 13-қ., 38-т., 163-іс, 22 п.
- 157 Надиров Н.К. Состояние и перспективы нефтегазовой отрасли Казахстана // Нефть и газ. – 1996. - №1. - 101 с.
- 158 Нұрсұлтанов Ғ.М., Абайұлданов Қ.Н. Мұнай және газды өндіріп, өңдеу. – Алматы: «Өлке», 2000. - 512 б.
- 159 МОММ, 186-қ., 1-т., 686-іс, 10 п.

- 160 Камалов Н.Г. Научно-технические решения по ускоренному освоению месторождения Жанажол // Нефть и газ. - 1996. - №1. - 17 с.
- 161 Балғымбаев Н. Мұнайлы өңір // Коммунизм жолы. – 1981, қыркүйек – 5. – 3 б.
- 162 Султанғалиева Г.С., Ерофеева И.В., Бисембаев А.А. и др. История Актюбинской области. – Актөбе, 2006. – 698 с.
- 163 АОММ, 13-қ., 53-т., 118-іс., 57 п.
- 164 Изтелеуов Б.К. Открытие уникального нефтеносного месторождения Тенгиз // Нефть и газ. - 1996. - №1. - С.28.
- 165 Серікова Л.С. Қарашығанақ кен орнының даму тарихы (1984-1989 жж.) // ҚАЗҰУ хабаршысы. Тарих сериясы. - Алматы, 2005. - №3(38). - 76-78 б.
- 166 Қыдыралина Ж.У. К истории политики советской власти по отношению к технической интеллигенции (на примере деятельности инженеров нефтяной Эмбы в 1920-е гг.) // Қазақстанның саяси тарихы: XX ғасырдың бірінші жартысы. Халықаралық ғылыми-іс-тәжірибелік конференция материалдары. 29 қазан, 2004 ж. – Алматы: ҚР Президентінің Мұрағаты, 2005. – 126 б.
- 167 Бердіғожин Л. 1920 жылдары алғашқы мұнайшы мамандарды дайындау тарихы // Әл-Фараби атындағы Қазақ Ұлттық Университеті. ҚАЗҰУ Хабаршысы. Тарих сериясы. - Алматы, 2008. - №1. – Б.117.
- 168 Ат.ОММ, 146-қ., 1-т., 171-іс, 127 п.
- 169 ҚР ОММ, 206-қ., 1-т., 29-іс, 14 п.
- 170 ҚР ОММ, 962-қ., 14-т., 110-іс, 87 п.
- 171 ҚР ОММ, 206-қ., 1-т., 60-іс, 62 п.
- 172 ҚР ПМ, 708-қ., 14-т., 1700-іс, 7-8 пп.
- 173 ҚР ПМ, 708-қ., 10-т., 1443-іс, 87 п.
- 174 МОММ, 174-қ., 1-т., 2-3 пп.
- 175 МОММ, 128-қ., 1-т., 217-іс, 40 п.
- 176 Шөпеғұл Ж. «Қара алтынның» қадірі артты // Егемен Қазақстан. – 2009, қыркүйек - 9. - 3 б.
- 177 МОММ, 179-қ., 1-т., 1 п.
- 178 Оразаева ЖЖ. XX ғ. 60-80 жж. Жас жұмысшылар даярлаушы жүйедегі жаңалықтар // М. Өтемісов атындағы Батыс Қазақстан мемлекеттік университетінің хабаршысы. Тарих сериясы. – Орал, 2007. - №2. - Б.126-127.
- 179 Оржанов Т. Қазыналы түбек. // Коммунизм жолы. - 1973, қазан - 16. - 4 б.
- 180 Ысқабаев Ә. Маңқыстау қазына қоймасы // Социалистік Қазақстан. – 1971. – 4 б.
- 181 Кобенова Г.И. Зарождение и развитие «Актөбемұнайгаз»: история, опыт, уроки (1929-2000 гг.): дис. ... канд. ист. наук. – Уральск, 2004. – 170с.
- 182 «Қазақстанның мұнай энциклопедиясы». – Алматы: «Мұнайшы» қоғамдық қоры, 2005. – Т.І-ІІ. – 612 б.
- 183 Ешмағамбетов Б. Өз кадрларымыз істі өрістетеді // Ақтөбе газеті. – 2009, ақпан - 19. - 25 б.

- 184 Тлеуов Т.Х. Основные тенденции развития энергетики Казахстана в 1971-1985 гг.: дис. ... канд. ист. наук. –1990. - 48 с.;
- 185 Ат.ОММ, 146-қ., 2-т., 263-іс, 26 п.
- 186 МОММ, 186-қ., 1-т., 953-іс, 121 п.
- 187 Машаев А.Е. Ақтөбе мұнайының түйткілдері // «Ақтөбе» облыстық газеті. – 1994.
- 188 Камали Қ. Отын-энергетика игіліктерін ұтымды пайдалану мәселелері // Саясат. - 2004. - №5. - Б. 21-23.
- 189 Қазақстан Республикасының «Мұнай туралы» заңы. – Алматы, 1999, сәуір - 25. - №105. - 344 б.
- 190 Иванов В.И. Проблема транспорта нефти и газа в Республике Казахстан // Вестник Туранского университета. – Алматы, 2006. – С.184-187.
- 191 Мұқан Б. Қазақстан мұнайының болашағы қандай? // Егеменді Қазақстан. – 2000, наурыз – 18.
- 192 Чан Хси-Мо. Нефть и геополитическая реконфигурация после окончания «холодной войны»: на примере стран СНГ и Восточный Азии: дис. ... канд. экон. наук. – М., 1998. – 154 с.
- 193 Кобенлова Г.И., Казманов Н. Каспийская нефть и интересы стран Запада // Вестник Актюбинского Государственного педагогического института. Ақтөбе, 2008. - № 4. - Б. 10-13.
- 194 Кенжетаяев А. Мұнай құю эстакадасына – 15 жыл! // Ақтөбе газеті. - 2009, маусым - 11. - 5 б.
- 195 «Қазақстанның мұнай-газ өндірісіне 100 жыл» (100 лет нефтегазовой промышленности Казахстана) . – Алматы: Білік, 1999. – 272 с.
- 196 Ешмагамбетов Б. Человечеству нужно больше энергии // «Наурыз» журналы. - 2007, июль - 23 . - №27.
- 197 «ҚазТрансОйл» 5 лет эффективной деятельности. – Астана, 2001. –72 с.
- 198 Имантаева Қ. ҚазТрансОйл: еліміздің дамуы мен игілігінің мұнай бағыттары // Егемен Қазақстан. – 2007, сәуір - 3. - 5 б.
- 199 Назарбаев Н. «Қазақстан-2030». – Алматы, 1997. – 118 б.
- 200 Қазығұлов Ш. Мұнай доллары мұңайтпайды // Егеменді Қазақстан. - 2006, қаңтар - 26.
- 201 Измухамбетов Б.С. и др. «Казахтуркмунай» - к столетию нефтяной промышленности страны // Нефть и газ. - 1999. - №2. - С.132-133.
- 202 Шимырбаева Т. Лактыбай – образец выполнения контрактных обязательств // Казахстанская правда. - 2000, июнь - 2. - С.2.
- 203 ҚазТрансОйл: өндіріс және қоршаған ортаны қорғау. - Ақтөбе, 2009, қазан - 8. - 14 б.
- 204 Құлманбай Ә. Каспий теңізі: Қазақстандық сектордың өндірістік әлеуеті // Дүние. - 2004. - №4. - Б. 3-5.
- 205 Шаймерденова М. Мұнай жобалары // Егемен Қазақстан. – 2007, сәуір - 3. - 5 б.
- 206 Хмельницкий А. Ауқымды көмек аясы // Егемен Қазақстан. – 2007, сәуір - 3. - 5 б.