**Қ.С МҰХИТОВ**

тарих ғылымдарының кандидаты, Сафи Өтебаев атындағы Атырау мұнай және газ университетінің доценті Атырау қаласы, Қазақстан Республикасы E-mail: [ocean\_5@mail.ru](mailto:ocean_5@mail.ru)

**МАҚАТ-ӨЗЕН ТЕМІР ЖОЛЫНЫҢ САЛЫНУЫ**

Аңдатпа Маңғыстау өңірі өзінің географиялық орналасуы жағынан орталықтан оқшау жатқан аудан болатын Сондықтан бұл өңірмен қатынасу ауыр болды Орталық қалалармен қатынасу тек Каспий теңізі арқылы ғана жүзеге асты Оның өзі де тек жаз айларында ғана болатын Ал өңірдің ішінде тек қана түйе көлігі пайдаланылды Халықтың орналасуы да су көздеріне байланысты болды.

Елуінші жылдардың екінші жартысында еліміз мұнай көздерін ашу үшін Маңғыстау түбегінде іздеу-барлау жұмыстарын жүргізе бастады Нәтижесінде, 1961 жылы Жетібай мен Өзенде мұнай бұрқағы атқылады Мамандар бұл өңірде мұнайдың мол қоры бар деген болжам жасады Ендігі жерде осы өңірдегі мұнай көздеріне барлау-бұрғылау жұмыстарын одан әрі жүргізіп, өндірілген мұнайды орталыққа тасып алу қажеттілігі туды Сол себепті темір жол салу керек деген шешімге келді Үкімет бұл міндетті төрт жыл ішінде атқарып шықты Мақалада осы теміржол құрылысының тарихы сөз болады.

Кілт сөздер: Маңғыстау түбегі, Қайдақ, Маңғышлақ, Форт-Шевченко, Ақтау, Мақат, Гурьев, темір жол құрылысы, еңбек озаттары т.б

**К Мухитов1**

1Атырауский университет нефти и газа им Сафи Утебаева, доцент, кандидат исторических наук,г Атырау, Казахстан, E-mail: [ocean\_5@mail.ru](mailto:ocean_5@mail.ru)

**СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ МАКАТ-УЗЕНЬ**

Аннотация

Мангистауский регион был обособленным районом, изолированным по своему географическому расположению от центра Поэтому общение с этим регионом было тяжело Связь с центральными городами осуществлялась только через Каспийское море И это возможно было только в летние месяцы Для передвижения на небольшие расстояния были использованы верблюды Население проживало поближе к источникам воды

Во второй половине пятидесятых годов в стране начались поисково-разведочные работы на полуострове Мангистау для открытия нефтедобычи В результате, в 1961 году, в Жетыбае в реке взорвался фонтан нефти Специалисты доказали, что в регионе очень большие запасы нефти Теперь возникла необходимость проведения разведочно-буровых работ на нефтебазах и транспортировки добытой нефти Кроме того, надо было решить вопрос о ввоза необходимого оборудования для бурение Поэтому нужно было построить железную дорогу Правительство решило эту задачу за четыре года В статье речь идет об истории строительства этого сооружения.

**Ключевые слова**: Мангистауский полуостров, Кайдак, Мангышлак, Форт-Шевченко, Актау, Макат, Гурьев, строительство железных дорог, отличники труда и др.

**K Mukhitov1**

1Safi Utebayev Atyrau University of Oil and Gas

Candidate of Historical Sciences, Associate Professor

Atyrau, Kazakhstan, [ocean\_5@vail.ru](mailto:ocean_5@vail.ru)

**CONSTRUCTION OF THE MAKAT-UZEN RAILWAY**

**Summary**

The Mangistau region was a closed region, separated by its geographical location from the center There has never been a means of communication here A camel was used for access at a short distance The location of the population was associated with the source of water.

In the second half of the fifties, the country began conducting exploratory work on the Mangistau Peninsula to open up oil production As a result, in 1961, a fountain of oil exploded in the river in Zhetybai Experts have proved that the region has large oil reserves Now it is necessary to conduct exploration and drilling operations at oil depots and transport the extracted oil It was not easy to transport Mangyshlak oil Because without water, the country-there was the construction of the railway makess hard work However, the government's leadership started this process and built it within four years The article deals with the history of the construction of this structure.

Keywords: Mangistau Peninsula, kaidak, Mangyshlak, Fort Shevchenko, Aktau, Makat, Guryev, railway construction, excellent work, etc.

**Кіріспе** Маңғыстау түбегінде мұнай белгілері бар екенін ең алғаш айтқан Г.С Карелин болатын Ол өзінің бұл жаңалығын 1833 жылы жариялады [1, 18-б.].

XVIII ғасырдан бастап патша үкіметі Каспий теңізінің шығыс жағалауына экспедициялар жібере бастайды Сөйтіп, бұл өңірді Оңтүстік-шығыс Азияға өзінің ықпалын нығайту үшін және болашақта Хиуа хандығына қарсы экспансия жасау үшін қолайлы орын деп қарастырды Сонымен қоса, Каспий теңізінен ауланатын балық пен мал өнімдері де назардан тыс қалмады Бұл өңір болашақта Иран мен Индияға сауда қатынасы үшін де өте қолайлы еді [2, 4-5-бб.].

Алдымен, 1712-1717 жылдары I Петрдің жарлығы бойынша Хиуаға Бекович-Черкасскийдің экспедициясы ұйымдастырылады Бекович-Черкасский 07.11.1714-16.10.1715 жж Каспий теңізінің картасын жасайды Бірақ бұл картаны 1717 жылы 17 маусымда I Петр Францияның ғылым академиясына сыйға тартады [1, 9-б.]. Капитан Бекович-Черкасский Бозащы түбегіне келіп, Түпқараған мүйісінде бекініс салу керек деген ұсыныс жасайды.

Кейін, 1726 жылы Ф.И.Саймонов пен К.П.Верденнің, 1764 жылы капитан Токмачев пен инженер Ладыженскийдің, 1791 жылы М.Войновичтің және 1805 жылы генерал-майор Фелькерзамның экспедициялары ұйымдастырылды Сол жылдары Каспий теңіз флотилиясының адмиралы Мордвинов Красноводск қаласының орнына бекініс салып, Ресеймен байланыстырып тұратын темір жол тарту керек деген пікір айтады [2, 28-б.].

1832-1936 жж инженер Г.С.Карелин басқарған үлкен экспедиция келеді Бұл экспедиция Маңғышлақтың топографиялық картасын жасайды.

1832 жылы Г.С.Карелин Бозащы түбегіндегі «Қолтық» шығанағының оңтүстігінде орналасқан «Қайдақ» деген жерден мұнай белгілерін байқайды Кейін, 1834 жылы бұл жерге Ново-Александровск бекінісі салынады [1, 18-б.]. Өзінің қолайсыз орналасуына себепті бұл бекініс 1846 жылы «Кетік» деген жерге көшіріледі Қазір ол Форт-Шевченко қаласы деп аталады [3, 167-б.].

1846 жылы полковник М.И. Иванин басшылық еткен келесі экспедиция басқа да мұнай белгілері бар жерлерді табады Осымен қоса 1851 жылы И.Рычков пен Л.И. Антиповтың, 1852 жылы А.Е.Алексеевтің экспедициялары келеді [1, 18-б.]. Негізінен мұнай көздерін іздеу жұмыстары 1846 жылы Иваниннің мұнай көзін тапқан соң басталды 1887 жылы Н.И. Андрусов пен М.В.Баярунас маршрутты түсіруге кіріседі Жалпы Маңғыстау түбегін кеңінен зерттеген ғалымдар деп Н.И.Андрусов пен М.В. Баярунасты айтуға болды [4, 144-б.]. Олардың зерттеу жұмыстарының көшірмесі Ақтау қаласындағы облыстық өлкетану мұражайында сақталған Осылайша Маңғыстау түбегі бүкіл Ресейге мұнайлы аудан болып таныла бастайды Дегенмен, шын мәнінде Маңғышлақ ауданында мұнай көзін іздеу жұмыстары 1930 жылы басталды Соның нәтижесінде Каспий теңізінің шығыс жағалауы мен Бозащы түбегінің геологиялық картасы жасалды Кеңес үкіметінің алғашқы жылдарында М.В. Баярунас басқарған экспедиция Маңғышлақта толыққанды геологиялық зерттеу жұмысын жүргізеді Кейін бұл жерге Ленинградтың Бүкілодақтық ғылыми-зерттеу геологиялық барлау институты [ВНИГРИ] ғалымдары келеді 1934 жылы осы институттың ғылыми қызметкері С.Н. Алексейчик Бозащы түбегінен мұнай күмбезін табады Ал 1936-1941 жж Маңғышлақтағы барлық мұнай күмбездерін схемалық картаға түсіреді Бұл ауданның мұнайын көздерін толыққанды зерттеу үшін көптеген кешенді шаруалар атқару керек болатын ВНИГРИ-дің жетекші ғалымдары Н. Черепанов, Н. Тифонов, А.А. Савельев осы кешенді жұмыстармен айналысты [1, 19-б.]. .

**Талқылау***.* Мақат-Өзен темір жолының салыну тарихы өз алдына жеке тақырып болып толыққанды зерттелген жоқ Дегенмен бұл тақырып бойынша Сартай Сәрсембаев, Элеонора Қарымсақова және т.б тарихшылар өздерінің диссертациясында жазған болатын Кейінгі жылдары бұл тақырып Қазақстан мұнай өнеркәсібінің тарихы мұнай құбыры тарихы аясында жазылды [4] Сонымен қоса, кейбір ардагер мұнайшылардың естеліктерінде Мақат-Өзен темір жолының тарихы айтылып өтті [5, 145-б.].

Тақырыпты ашу барысында сол заманда жарық көрген бірқатар бұқаралық-ақпарат құралдары [«Коммунист», «Строитель магистрали», «Транспортное строительство», «Огни Мангышлака», «Советские профсоюзы»] пайдаланылды

**Нәтижесі.**1956 жылы 25 желтоқсанда КСРО Министрлер Кеңесі «Орта Азияның батыс бөлігінде геологиялық барлау жұмысын күшейту жөнінде» Қаулы қабылдады 1959-1960 жж. Кеңқияқ пен Прорвада жаңа мұнай көздері ашылды [1, 17-б.]. Маңғышлаққа кең көлемде «шабуыл» басталды Өзен ауданы мен Жетібай елді-мекенінде геологиялық барлау жұмыстары жүргізілді.

Геологиялық барлау жұмысын сол жерде басқарып отыру үшін, 1957 жылы Форт-Шевченко қаласында «Қазақстанмұнай» бірлестігінің жанынан «Маңғышлақмұнайбарлау» тресін құрады

Сейсмикалық барлаудың нәтижесіне сүйене отырып «Маңғышлақмұнай барлау» тресі 1959 жылы терең бұрғылау жұмыстарын бастайды

Атырау облысы партия комитетінің өтініші бойынша 1959 жылы 25-30 мамырда Атырау қаласында Батыс Қазақстандағы мұнай мен газға барлау жұмыстары бойынша ғылыми-техникалық конференция өткізіледі Сессияға КСРО және Қазақ КСР Геология және жер қойнауын қорғау министрліктерінің, КСРО және Қазақ КСР Ғылым академияларының өкілдері, Мәскеу мен Ленинград, Алматы мен Баку, Уфа мен Саратов және басқа қалалардың көрнекті ғалымдары қатысты Конференция Батыс Қазақстанның мұнай-газ қызметінің перспективаларын талқылады [1, 17-б.]. Маңғышлақ мұнайлы ауданда 3 млрд тонна мұнай және 1,5-2,0 триллион текше метр газ бар деп бағаланды Әсіресе, Өзен және Жетібай кен орындарының болашағы ерекше бағаланды Бұл жердегі мұнайдың тығыздығы Татария мен Башкирия аудандарына қарағанда бірнеше есе жоғары деп аталып өтілді Конференция материалдары жинақ болып шығып, КСРО Министрлер Кеңесіне ұсынылды [6, 33-б.].

Конференциядан кейін Каспий маңы ойпатының шығыс бөлігінде Прорва, Боранкөл, Кеңқияқ сияқты ірі кен орындары ашылды.

Республиканың табиғи ресурстарын, оның ішінде Маңғышлақ түбегінің құнды мұнай-газ кен орындарын игеруді жеделдету қажеттігі туралы айта келе Қазақстанның сол кездегі басшысы Д.А. Қонаев: «Қазақстанның сарқылмайтын байлықтары жалпы халықтың игілігі болып табылады, сондықтан оларды коммунизм құру қызметіне тезірек қою керек»-деп атап өтті [7, 317-б.].

1961 жылы 24 қазан КСРО Министрлер Кеңесі «Маңғышлақ түбегі мен Каспий маңы ойпатының оңтүстік-шығыс бөлігіндегі мұнай мен газға геологиялық-барлау жұмыстарын күшейту туралы және осы аудандарда анықталған мұнай кен орындарын пайдалануға дайындау туралы» қаулы қабылдады Онда соңғы жылдары Батыс Қазақстанда ірі мұнай және газ кен орындарының ашылуы елде жаңа ірі мұнай өндіру базасын құру үшін үлкен маңызға ие екендігі айтылды 1962 ж 15 қыркүйек КСРО Министрлер Кеңесі «Қазақ КСР-дағы Маңғышлақ түбегінде мұнай мен газға геологиялық барлау жұмыстарын одан әрі күшейту және осы кен орындарын өнеркәсіптік игеру жөніндегі» дайындық жұмыстарын жүргізу жөніндегі шаралар туралы» қаулыны қайта қабылдады Онда жаңа мұнай-газ алаңдарын анықтау мен зерттеу жөніндегі геологиялық барлау жұмыстарын күшейту және зерттеу жұмыстарын кеңейту қажеттілігі ерекше аталып өтті.

Осындай шаралардың арқасында бұл өңірде үлкен мұнай қоры табылды.

Маңғыстау түбегіндегі алғашқы мұнай бұрқағы 1961 ж 5 маусымда Жетібай кен орнында, ал 15 желтоқсанда Өзен кен орнында атқылады Оңтүстік Маңғышлақты ашқаны үшін Ж. Досмұхамбетовке, Б.Ф. Дьяковқа, Ш.Е. Есеновқа, Е.И. Ивановқа, Н.А. Калининге, Х. Махамбетовке, Х.Ж. Өзбекқалиевке және т.б мамандарға Ленин сыйлығын берді [1, 20-б.]. Осы мұнай көздерін өндірістік игеру үшін Маңғышлақта тұңғыш рет 1964 жылы «Өзенмұнай» мұнай өндірісінің басқармасы [МӨБ] құрылды [8, 4-б.].

Маңғышлақтың мұнайы химиялық элементтерге бай болатын Оның құрамында 20-30 пайыз парафин болды Әрі 30° С төмен ауа-райында тез қатып қалатын еді [1, 20-б.]. Енді осы өндірілген мұнайды өңдеу үшін Атырау мұнай айыру зауытына тасымалдау қажет болды Сонымен қатар, мұнай көздерін барлау мен бұрғылау үшін қажетті құрал-жабдықты Каспий теңізі арқылы тасып алып келіп жүрді Бұл өндірілген мұнайдың өзіндік құнын өсіріп жіберді Сол себепті Маңғыстау өңірін орталықпен байланыстыратын теміржол салу керек болды

Темір жол желісі екі жақтан басталды Олар солтүстігіндегі Мақат стансасынан бастап Бейнеу станциясына дейінгі аралықта бірінші бағыты және оңтүстігіндегі Бейнеу стансасынан бастап Гурьев-20 стансасына дейінгі аралықта екінші бағыты еді Ол кезде Ақтау қаласы «Гурьев-20» тұрағы деп аталатын еді [9].

«Құрылысшылардың алдында қиын міндеттер тұрды Темір жол құрылысын жүздеген шақырым бойы елді-мекенсіз әрі сусыз шөл далада жүргізу тиіс болды Қыста ауа температурасы -37° С дейін түсіп, жазда +43° С дейін көтерілетін еді Жердің үстіне шығып жатқан сорлар кейде техникаға әл бермейтін Ауыз суды 500-600 шақырым жерден бөшкеліп таситын еді Далада өсіп тұрған бір тал ағаш немесе шөп жоқ Күннің көзіне шағылысып жатқан тақыр жер ғана Байқаусызда сорға түсіп кеткен көліктерді бульдозердің көмегімен ғана шығарып алатынбыз»-деп еске алады осы құрылысты салған еңбек ардагері В.Я. Герасимов [10, 11-б.].

Бірақ темір жол құрылысына келген құрылысшылар ешқандай қиындықтан қорықпады Себебі олардың бірқатары солтүстіктің суығын көрген құрылысшылар болатын Қиыр-Шығыстағы тайгада жұмыс жасап Алтай тауын жарып, жол салып жүрген жұмысшылар еді

Шөл даладағы құрылыс-монтаждау жұмысын жүргізу үшін алғаш болып келген екі поез құрылысшылары болды Олар Ақтоғай-Мемлекеттік шекара құрылысын салған «Т37 Құрылыс-монтаждау поезы» «Т37 ҚМП» мен Орынбор облысының Бурухтава теміржолын салған «ҚМП-Т63» поезы еді Бірінші поез Мақат стансасына келіп қоныс тепті Ал екіншісі Гурьев-20 стансасына табан тіреді Сонымен қоса, Құлсары стансасына келіп орналасқан «№206 ҚМП» құрылыс жұмыстарын бірге атқаратын болды Кейін, 1963-1964 жж тағы да «ҚМП-Т36», «ҚМП-Т8», «ҚМП-260», «ҚМП-285» поездары келді Қажетті шпалдар мен рельстер, бекітпелер және басқа да құрылысқа керекті құрал-жабдықтар Гурьев-Қандыағаш темір жолы арқылы Атырауға әкелініп, одан әрі Каспий теңізмен Ақтау портына жеткізіліп тұрды.

Министрлер Кеңесінің нұсқауына сай 1963 жылы 30 қаңтарда Қазақстан мен Орта Азияның Бас теміржол құрылысының Бас басқармасы құрамында № 99 Құрылыс басқармасы «№99 ҚБ» ұйымдастырылды Бұған дейін құрылыс жұмысын ұйымдастыруды «Орынбортрансқұрылыс» құрылыс-монтаж тресі атқарып келе жеатырған «№99 ҚБ» Гурьев қаласында орналасты Бұл басқармаға Мақат-Өзен, Гурьев-Астрахань, Бейнеу-Коңырад темір жол желілерін және Каспий маңы ойпаты мен Маңғышлақ түбегі ауданындағы басқа да объектілерді салу жүктелді.

Құрылыс басқармасы жаңа техникамен жабдықталған және жоғары білікті мамандары бар ұжым еді Оның құрамында 29 эксковаторлар мен бульдозерлер, 276 жүк көліктері, 40 бетон араластырғыштар, 36 жер асты крандары мен механизмдер, 6 жол салатын машиналар болды Күн сайын ондаған автокөлік мен тракторлар, бульдозерлер мен эксковаторлар және крандар шығып тұрды №99 ҚБ техникалардың саны көбейіп отырды [11, 105-б.]. Сөйтіп, 1966 жылы 2 есе өсті Мақат-Шевченко-Өзен құрылысында жер төсемін салу кезінде механизацияның деңгейі жоғары болды Сөйтіп, 98 пайызды құрады [12]. Ал келесі жылы оның деңгейі 99,8% - ға жетті [12, 15 ақпан 1967 ж].

Осындай шаралардың арқасында 1963 жылы құрылыс-монтаждау жұмысы өзінің жылдық жоспарын уақытынан бұрын орындады 400 шақырым шойын жол төсеп, өзінің жылдық жоспарын 109 пайызға асыра орындады Сөйтіп, 21013 мың сом қаржыны игерді.

Өндіріс өнімділігін арттыру үшін жаңашылдық әдістері жиі қолданылды Солардың бірі рационализаторлық әдіс еді Құрылыс жұмысының бастапқы кезінде рационализаторлар аз болды Кейін осы әдіс жиі қолданылып көптеген қаржы үнемделді Мысалы 1963 жылы 64 рационализаторлық ұсыныс енгізіліп, 57 мың сом қаржы үнемделген екен [13, 5-б.].

Жаңашылардың әдісін үдету үшін құрылыс басшылығы жастар ұйымдарын да араластырды Олар жаңа әдістерді барлық құрылысшылар ұжымына насихаттап отырды Сонымен қатар әрбір учаскелерде қоғамдық байқау ұйымдастырып, еңбек қарқындылығын арттырды Қоғамдық байқау рационализаторлардың жаңашылдық әдістерін тексеріп отыратын байқау органы болатын [14, 15-б.].

Егер де қоғамдық байқауға 1963 жылы 136 адам қатысса, 1964 ж 2 мыңға жуық адам тартылды Осының нәтижесінде 192 ұсыныс қабылданып, 268 мың сомға жуық қаржы үнемделген екен Тек 1965 жылдың алты айында 46 ұсыныс түсіп, оның 39-ы өндіріске алынды Нәтижесінде 59 мың сом үнемделген екен [12, 7 ақпан 1966 ж.].

Кесте 1. 1963-1970 жж №99 ҚБ бойынша түскен және қабылданған рационализаторлық ұсыныстың саны.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Жыл  дар | Жұмысшылардың саны | Рационализаторлардың саны | Түскен ұсыныс | Қабыл  дaн  ғаны | Енгізілгені | Экономика  лық пайдасы |
| 1963 | 4536 | 77 | 90 | 74 | 64 | 57182 |
| 1964 | 6809 | 206 | 242 | 213 | 192 | 268212 |
| 1965 | 7816 | 254 | 308 | 273 | 246 | 576724 |
| 1966 | 9284 | 216 | 286 | 230 | 200 | 218800 |
| 1967 | 6252 | 147 | 207 | 164 | 154 | 363546 |
| 1968 | 6215 | 221 | 257 | 239 | 221 | 322,8 |
| 1969 | 6853 | 199 | 220 | 201 | 174 | 242,7 |
| 1970 | 6700 | 182 | 185 | 164 | 159 | 243,7 |
| Барлығы | 54592 | 1502 | 1795 | 1558 | 1400 | 2273,664 |

Осылайша сегіз жыл ішінде 1400 ұсыныс түсіп 2273,664 мың сом қаржы тапты Оның 900 мың сомы Мақат-Ақтау темір жолы құрылысын салу кезінде түскен екен.

Өндіріс орындарында еңбек озаттарын ұлықтауда «Строитель магистралей» деп аталатын көп тиражды газеттің ролі зор болды Бұл көптиражды газетте еңбек озаттары туралы және оның жетістіктері жазылды.

Құрылыс жұмысының қарқынын жеделдету үшін маман кадр даярлау керек болды Құрылысшылардың мамандық деңгейін арттыру үшін техникалық оқу ұйымдастырылды Сонымен қоса құрылысшылардың біліктілігін арттыру үшін курстарға жіберілді Осыған орай құрылысшыларды Ташкент, Илецк, Ақмола қалаларына жіберіп отырды Онда автокран жүргізушілер мен бульдозер жүргізушілерін, тракторшылармен бетон құюшыларды дайындалды Сонымен қоса, құрылыс барысында да мамандыққа дайындайтын курстар ашылды 1964 жылы желтоқсан айында Мақат, Бейнеу және Ақтау қалаларында құрылыс аралық мектептер құрылды.

Кәсіби-техникалық училищесінде оқитын жас құрылысшылардың саны артты Мысалы, 1965 жылы Қандыағаш кәсіптік-техникалық училищесінде 200-ден астам жас маман оқыды Құрылыс барысында өндірістен қол үзбей кешкі уақытта оқитын жұмысшылар болды Осындай әдіспен 1963 жылы 80 адам оқыған екен Ал, 1965-1967 жж. олардың саны 358-ге жетіпті Құрылыс жұмысының алғашқы жылдарында түрлі мектептер мен курстарда 1061 адам оқыпты.

Кейбір құрылысшыларды Мәскеу, Ленинград, Ташкент, Ростов, Новосибирск мен Алматы және Ақтөбе қалаларындағы техникумдар мен жоғарғы оқу орнына оқуға жіберілген екен Олардың саны 1963 жылы 22 адам болса, 1970 жылы 231-ге жеткен көрінеді.

Осындай шаралардың арқасында құрылысшылардың саны артып отырды 1966 жылы 3424 адам жұмыс істесе, 1970 жылы 7617 мыңға жетті Тағы бір айта кететін жай, теміржолшылардың 70 пайызы қазақтар болды [11, 112-123-бб.].

Кесте 2.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | жыл | Барлық жұмыс жасайтын  дардың  саны | Соның ішінде ішінде  жұмыс  шылар | Инженер-  техник  қызметкер  лері [ИТҚ] | Қоғамдық  шақыру  лармен  келгендер | Училище  бітіріп  келген  дер | Келген  жұмыс  шылар | Келген  ИТҚ | Жаңа  мамандық  алғандар |
| 1 | 1966 | 6693 | 5928 | 765 | 1268 | 318 | 1018 | 24 | 866 |
| 2 | 1967 | 6113 | 5492 | 621 | 628 | 131 | 1459 | 35 | 880 |
| 3 | 1968 | 5132 | 4483 | 649 | 513 | 272 | 1205 | 52 | 722 |
| 4 | 1969 | 5150 | 4428 | 722 | 444 | 168 | 1265 | 48 | 786 |
| 5 | 1970 | 5092 | 4403 | 689 | 412 | 187 | 1146 | 43 | 810 |
| 6 | Барлығы | - | - | - | 5283 | 1076 | 6093 | 202 | 4064 |

Төрт жыл ішінде 704 шақырымға темір жол рельсі төселіп, Мақат-Ақтау темір жол құрылысы салынып болады [15]. Сөйтіп, 1964 жылы 29 маусымда Мақат-Шевченко желісі уақытша пайдалануға берілді [9]. Ал келесі жылы 11 шілдеде Шевченко-Ералиево-Жетібай-Өзен темір жол құрылысы салынды Осымен қоса мұнай құю эстакадасы мен бірнеше жол тармақтарын салды Соның арқасында бес жарым ай ішінде [1964 жылдың маусым-желтоқсан аралығында] 1 млн 350 мың тоннадан астам жүк тасымалданған екен 1965 жылы жаңа құрылыс жолдары бойынша 1,086 млн тонна жүк тасымалданыпты [14, 6-б.].

1965 жылы 11-12 шілде күні алғаш рет Маңғышлақ мұнайы тасымалдана бастады [12, 17 шілде 1965 ж.]. 1965 жылы Сабыр Мұстафаев жүргізген поез 334 000 тонна Маңғышлақ мұнайын Атырау мұнай айыру зауытына жеткізді [16]. «Қара алтын» құйылған цистерналар тізбектелген үлкен составты түбекте салтанатпен аттандырып салса, облыс орталығында оны зор қуаныш-қошаметпен қарсы алды»-деп жазды жазушы Шөпенғали Дәуенов [17, 25-б.].

Құрылысшылардың жұмыстан шығып кетуі жиілей бастады Оған себеп олардың тұрмыстық жағдайының нашарлығы еді Сол үшін құрылыс басшылығы әлеуметтік жағдайды реттеуді қолға алды Алдымен, қоныс аударған поездарда барлық мәдени-тұрмыстық нысандар іске қосылуы керек болды Клубтар салына бастады Құрылысшылар арасында спорттық шаралар өткізілетін болды Астрахань мен Пятигорск қалаларындағы пионерлік және сауықтыру лагерьлеріне 1400 құрылысшының баласын жіберу жоспарланды Сонымен қатар 30 балабақша-бөбекжай, клуб пен асхана, мектеп пен дүкен ашу көзделді Зейнеткерлікке шығатын құрылысшылар үшін Астрахань қаласында 100 пәтерлі үйдің құрылысы салынатын болатын Құрылыс алаңдарында және трассаларда 65 дүкен, 12 асхана, 11 клуб, 1365 орындық 12 балабақша-қабат, 33 қызыл бұрыш, 2 жылжымалы вагон-клуб, 2 спорт залы іске қосылды

Құрылысшылардың жалақысы өсті 1969 жылғы 1 сәуірден бастап КСРО Министрлер Кеңесінің: «Құрылыста және жөндеу-құрылыс жұмыстарында жұмыс істейтін қызметкерлердің орташа ақы төленетін санаттарының жалақысын арттыру туралы» қаулысы күшіне енді Машина жүргізушінің табысы 150 сомға дейін өсті.

Құрылысшылардың мәдени-тұрмыстық қажеттіліктеріне үлкен қаражат бөлінді Астраханьда 320 орындық болатын «Бақытты балалық шақ» пионер лагері салынды, онда үш жыл ішінде 5 мыңға жуық құрылысшы баласы демалған екен Гагры демалыс үйіне 40 адамға жолдама берілді Сочиде, Ялтада, Ессентукиде темір жол құрылысшысы үшін пансионат салынды Музыкалық аспаптар мен киноқондырғы әкелінді

Жұмысшылардың бөлмелеріне теледидар мен радиоқабылдағыш және тоңазытқыш орнатты.

Осындай шаралардың арқасында құрылысшылар темір жол салу құрылысында тұрақтана бастады Егер 1966 ж. жұмысшы кадрлардың тұрақтамауы 37 пайыз болса, 1969 жылы олардың саны 22,7-ге дейін азайған екен [11, 125-б.].

Мақат-Ақтау-Жетібай-Өзен темір жол торабы Маңғышлақ мұнай өндірісін дамытуға себепкер болды Сонымен қоса, Ақтау сияқты инфрақұрылымы дамыған қаланың салынуы Маңғышлақ өңірінің дамуына зор септігін тигізді

Темір жол құрылысымен қоса автокөлік жолын салушылар да Жетібай мен Өзен аралығына 83,6 шақырым болатын асфальт жолын салды Ал, 1966 жылы 5 желтоқсанда ұзындығы 158 шақырым болатын Ақтау-Өзен автомагистралы тұрақты пайдалануға берілді [12, 19 мамыр 1966 ж .].

**Қорытынды***.* 60-шы жылдарда елімізде үлкен құрылыстар салынды Олардың қатарына «Мақат-Өзен», «Атырау-Астрахан», «Бейнеу-Қоңырат», «Қарағанда-Қарталы» темір жолдарын жатқызуға болады Мақат-Өзен темір жол құрылысына көпұлтты КСРО халықтары ат салысты Тек қана жастар ұйымының жолдамасымен бұл құрылысқа 1964 жылы 643 адам, 1965 жылы 892 адам, 1966 жылы 1407 адам келген екен Құрылыс жұмысына келгендердің 43 пайызы Кеңес әскері қатарынан босап келгендер болатын Табиғаттың қолайсыздығына қарамастан құрылысшылардың атқарған жанкешті еңбегінің нәтижесінде Мақат-Өзен темір жолы белгіленген мерзімнен 6 ай бұрын берілді Сөйтіп еліміздің экономикасының дамуына зор үлес қосты.

ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ӘДЕБИЕТТЕР

1 Карымсакова Э.С. Исторические аспекты транспортировки высокозастывающей нефти в Западном Казахстане: Автореф. дисс. ... к.т.н., Уфа: 2003.

2 Турсунова М.С. Казахи Мангышлака во второй половине XIХ века. -А-Ата, 1977. - 182 с.

3 Тлепов С.Т. Страницы истории Мангышлака. - Алма-Ата: Казахстан, 1980. - 167 с.

4 Бердіғожин Л.Ж. Қазақстанның мұнай-газ өнеркәсібі: кадрлық әлеуеті. – Алматы, 2012. – 368 б.; Коршак А.А., Шманов Н.Н., Мамонов Ф.А., Пирогов А.Г., Махмотов Е.С., Нечваль А.М. Магистральные трубопроводы. – Уфа, 2008. - 448 с.

5 Балгимбаев М.Б. Нефтяная Эмба Летопись вековой истории. - Алматы, 2001. - 456 с.

6 // Коммунист, 1966. - №2.

7 XXII съезд Коммунистической партии Советского Союза 17-31 октября 1961 года. Стенографический отчет. Том 1. – М, 1962. - 317 с.

8 Ысқабаев Ә. Маңқыстау қазына қоймасы // Социалистік Қазақстан. - 1971.

9 Суханбердиев М. Стальное ожерелье Мангистау // Огни Мангистау. - 2004. - 31 июля

10 Герасименко В.Я. Полуостров сокровищ. - Алма-Ата, 1968. - 62 с.

11 Сарсембаев С. Деятельность партийных организаций западных областей Казахстана по созданию железнодорожного транспорта в нефтеносном районе республики [1936-1970 гг]: Дисс. ... к.и.н. - Алма-Ата, 1973.

12 // Строитель магистрали. – 1966. - 30 декабря.

13 // Советские профсоюзы. – 1966. - № 20.

14 // Транспортное строительство. – 1966. - №8

15 // Огни Мангистау. – 2004. - 27 июля.

16 // Огни Мангышлака. – 1968. -10 февраля.

17 Дәуенов Ш. Ыстық дария. – Алматы, 1975. - 64 б.

References

1 Karymsakova E.S. Istorıcheskıe aspekty transportırovkı vysokozastyvaıýsheı neftı v Zapadnom Kazahstane: Avtoref. dıss. ... k.t.n., Ýfa: 2003.

2 Týrsýnova M.S. Kazahı Mangyshlaka vo vtoroı polovıne XIH veka. -A-Ata, 1977. - 182 s.

3 Tlepov S.T. Stranısy ıstorıı Mangyshlaka. - Alma-Ata: Kazahstan, 1980. - 167 s.

4 Berdiǵojın L.J. Qazaqstannyń munaı-gaz ónerkásibi: kadrlyq áleýeti. – Almaty, 2012. – 368 b.; Korshak A.A., Shmanov N.N., Mamonov F.A., Pırogov A.G., Mahmotov E.S., Nechvál A.M. Magıstrálnye trýboprovody. – Ýfa, 2008. - 448 s.

5 Balgımbaev M.B. Neftánaıa Emba Letopıs vekovoı ıstorıı. - Almaty, 2001. - 456 s.

6 // Kommýnıs, 1966. - №2.

7 XXII sezd Kommýnıstıcheskoı partıı Sovetskogo Soıýza 17-31 oktábrá 1961 goda. Stenografıcheskı ochet. Tom 1. – M, 1962. - 317 s.

8 Ysqabaev Á. Mańqystaý qazyna qoımasy // Sosıalıstik Qazaqstan. - 1971.

9 Sýhanberdıev M. Stálnoe ojerele Mangıstaý // Ognı Mangıstaý. - 2004. - 31 ıýlá

10 Gerasımenko V.Á. Polýostrov sokrovısh. - Alma-Ata, 1968. - 62 s.

11 Sarsembaev S. Deıatelnos partıınyh organızası zapadnyh oblasteı Kazahstana po sozdanıý jeleznodorojnogo transporta v neftenosnom raıone respýblıkı [1936-1970 gg]: Dıss. ... k.ı.n. - Alma-Ata, 1973.

12 // Stroıtel magıstralı. – 1966. - 30 dekabrá.

13 // Sovetskıe profsoıýzy. – 1966. - № 20.

14 // Transportnoe stroıtelstvo. – 1966. - №8

15 // Ognı Mangıstaý. – 2004. - 27 ıýlá.

16 // Ognı Mangyshlaka. – 1968. -10 fevralá.

17 Dáýenov Sh. Ystyq darıa. – Almaty, 1975. - 64 b.