

МРНТИ 10.17.01  
УДК 342.95  
JEL K23

<https://doi.org/10.46914/2959-4197-2025-1-4-89-98>

**КАЛКАЕВА Н.Б.,<sup>\*1</sup>**

к.ю.н., ассоциированный профессор.

\*e-mail: nesibeli77@mail.ru

ORCID ID: 0000-0001-8109-2004

**АЛИМБЕТОВА А.Р.,<sup>2</sup>**

PhD, ассоциированный профессор.

e-mail: alimbetova\_alida@mail.ru

ORCID ID: 0000-0002-8675-9135

**ЧОКИНА М.В.,<sup>3</sup>**

к.ю.н., ассоциированный профессор.

ORCID ID: 0000-0002-4913-3053

e-mail: chokina.m@mail.ru

**РЫСАЛДИЕВА А.Е.,<sup>4</sup>**

PhD, ассоциированный профессор.

e-mail: aizhu@mail.ru

ORCID ID: 0000-0001-6146-6005

<sup>1</sup>Казахский национальный педагогический  
университет им. Абая,  
г. Алматы, Казахстан

<sup>2</sup>Алматинский гуманитарно-экономический университет,  
г. Алматы, Казахстан

<sup>3</sup>Казахский национальный медицинский  
университет им. С.Д. Асфендиярова,  
г. Алматы, Казахстан

<sup>4</sup>Международная образовательная корпорация,  
г. Алматы, Казахстан

## **ЦИФРОВИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ И АНТИКОРРУПЦИОННАЯ ПОЛИТИКА В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ КАЗАХСТАНА**

### **Аннотация**

Тема цифровизации государственного управления приобретает особую значимость в условиях противодействия коррупции в ключевых отраслях, включая транспортную сферу. В Казахстане, несмотря на успехи в развитии электронного правительства, уровень восприятия коррупции в транспортной сфере остается высоким, что подчеркивает актуальность исследования цифровых механизмов. Целью работы является анализ влияния цифровых решений на снижение коррупционных рисков в транспортной сфере Казахстана и определение правовых механизмов, необходимых для усиления антикоррупционного эффекта. Научная значимость заключается в комплексном подходе к анализу цифровизации как элемента антикоррупционной политики, а практическая – в возможности использования выводов для оптимизации цифровых реформ. Установлено, что внедрение электронного документооборота, автоматических систем контроля и цифрового мониторинга оказывает положительное влияние на снижение уровня мелкой коррупции, однако сохраняются проблемы в правовом обеспечении новых технологий, технической и кадровой обеспеченности и межведомственной координации. Ценность исследования состоит в выявлении правовых барьеров и формулировании предложений, включая инициативу разработки Цифрового кодекса и специализированных актов, направленных на укрепление антикоррупционной инфраструктуры. Практическая значимость проявляется в применимости результатов для совершенствования государственной политики, формирования эффективной цифровой среды и повышения транспарентности в транспортной сфере Казахстана.

**Ключевые слова:** антикоррупционная политика, цифровизация, транспортная сфера, электронное правительство, государственное управление.

## **Введение**

Коррупция в транспортной отрасли остается одной из наиболее устойчивых проблем, оказывая негативное влияние на эффективность государственного управления, конкурентоспособность экономики и уровень доверия граждан. Транспортная сфера традиционно относится к числу отраслей с повышенными коррупционными рисками, что связано с высокой степенью государственного регулирования, значительными финансовыми потоками, участием большого числа контролирующих органов и высоким уровнем дискретности административных решений. В этих условиях развитие цифровых инструментов государственного управления приобретает принципиальное значение для повышения прозрачности административных процедур, сокращения коррупциогенных факторов и укрепления подотчетности государственных органов.

За последние два десятилетия Казахстан реализует последовательную политику цифровой трансформации государственного управления, включающую внедрение электронных услуг, автоматизацию контрольно-надзорных функций, развитие межведомственной интеграции и создание интеллектуальных транспортных систем. Эти реформы позволили стране занять высокие позиции в международных рейтингах по развитию электронного правительства и существенно сократить бытовую коррупцию в ряде сфер. Вместе с тем данные международных индексов и национальных аналитических отчетов показывают, что уровень восприятия коррупции остается повышенным, в том числе в транспортной отрасли, несмотря на активное внедрение цифровых решений. Такая ситуация свидетельствует о наличии системных правовых, организационных и технологических факторов, ограничивающих антикоррупционный потенциал цифровизации.

Противоречие между высоким уровнем цифровизации государственных услуг и сохраняющимися коррупционными рисками определяет научную и практическую актуальность анализа цифровых механизмов управления в транспортной сфере. Важным исследовательским вопросом является оценка того, как цифровые инструменты – электронный документооборот, автоматизированный контроль, цифровые платформы и межведомственные системы обмена данными – влияют на снижение коррупции, какие правовые механизмы обеспечивают их эффективность и какие барьеры препятствуют полной реализации их антикоррупционного потенциала.

В контексте проводимых реформ особую значимость приобретает изучение правовой базы цифровой трансформации транспортной отрасли, выявление пробелов в законодательстве, оценка эффективности действующих цифровых инициатив и определение направлений совершенствования нормативного регулирования. Эти аспекты формируют проблему исследования и определяют необходимость комплексного анализа взаимодействия цифровизации государственного управления и антикоррупционной политики в транспортной сфере Казахстана.

С учетом изложенного цель настоящего исследования состоит в том, чтобы выявить, как конкретные цифровые инструменты управления в транспортной сфере Казахстана влияют на снижение коррупционных рисков и какие правовые механизмы необходимы для максимальной реализации их антикоррупционного потенциала.

## **Материалы и методы**

В работе применен комплекс общенаучных и специальных методов. В качестве базового использован системный анализ законодательства и государственных программ Республики Казахстан, регулирующих цифровизацию государственного и местного управления, в том числе в транспортной сфере. Проведен контент-анализ нормативных правовых актов, направленных на цифровую трансформацию административных процедур и снижение коррупционных рисков, а также элементов правоприменительной практики. Логико-нормативный анализ и элементы формально-юридического метода применялись для выявления внутренних противоречий и пробелов в действующих актах. Указанные методы позволили проверить выдвинутые рабочие гипотезы относительно влияния уровня нормативной определенности и степени сквозной цифровизации процедур на характер и интенсивность коррупционных рисков в транспортной отрасли.

## Результаты и обсуждение

Анализ предшествующих исследований показывает, что рассматриваемая проблематика формируется на пересечении электронного управления и антикоррупционной политики. В данном контексте электронное управление (e-governance) понимается не как самостоятельная отрасль, а как направление внутри теории и практики государственного управления, связанное с использованием цифровых технологий для оптимизации публичных функций, повышения прозрачности и подотчетности органов власти. Исследование цифровизации государственного управления как инструмента противодействия коррупции уже стало устойчивым трендом как в казахстанском, так и в зарубежном правоведении. В отечественной науке внимание уделяется тому, каким образом внедрение цифровых решений способствует повышению открытости и эффективности деятельности государственных органов (в том числе при лицензировании и контроле в транспортной сфере), при этом подчеркивается, что электронные услуги, например портал e-Licensing, позволяют минимизировать коррупционные риски, обусловленные прямым контактом заявителя и должностного лица [1, 2]. Сравнительные исследования на постсоветском пространстве фиксируют во многом схожие вызовы при внедрении цифровых платформ и ограничении дискреционных полномочий чиновников. Так, в работах Д. Гриценко, М. Жеребцова, Л. Бершадской и др. анализируется эволюция электронного правительства в России и развитие многофункциональных центров (МФЦ) как инструмента реформирования административных процедур с выраженным антикоррупционным эффектом [3–6].

Для объективной оценки общей коррупционной среды, в которой реализуются процессы цифровизации государственного управления, целесообразно обратиться к данным международного Индекса восприятия коррупции (CPI) [7]. Динамика позиций Казахстана за последние пять лет демонстрирует умеренное улучшение, однако страна по-прежнему находится в зоне средних значений, что подтверждает сохранение устойчивых коррупционных рисков.

Таблица 1 – Индекс восприятия коррупции (CPI) Казахстана в 2020–2024 гг.

Год	Балл CPI (0–100)	Место среди 180 стран
2020	38	94
2021	37	102
2022	36	101
2023	39	93
2024	40	88

Примечание: Составлено авторами.

Программа «Цифровой Казахстан» задала вектор развития цифровой экономики, включая транспорт и логистику. Одним из результатов стало внедрение электронного документооборота и интеллектуальных транспортных систем (ИТС), а также модернизация законодательства. Ключевым нормативным актом стал Закон РК «Об информатизации» [8], который закрепил юридическую силу электронных документов и подписей, что позволило внедрить электронные госуслуги, включая транспортную сферу. Яркий пример – отказ от обязательного предъявления бумажных документов водителем: с 2022 г. достаточно электронных версий в eGov Mobile. Это уменьшило возможности для вымогательства со стороны инспекторов.

Закон РК «О транспорте в Республике Казахстан» [9] также был адаптирован к цифровым реалиям: в него включены понятия «объект отслеживания», «навигационная пломба» и др., создавшие базу для национальной системы мониторинга транзитных перевозок. Использование GPS-пломб обеспечивает прозрачность маршрутов и сдерживает коррупционные практики на таможне.

Закон «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам организации движения отдельных видов транспортных средств и цифровизации дорожной безопасности» [10] ввел обязательную регистрацию мопедов и фиксацию средней скорости движения, а также поправки в КоАП, разрешающие автоматическое на-

ложение штрафов. Эти меры исключают участие инспекторов, исключая субъективный фактор с нарушителями. С декабря 2024 г. в Казахстане введена автоматическая фиксация превышения средней скорости, обеспечивающая объективность и неотвратимость наказания.

Внедрение системы free-flow (электронной оплаты на платных дорогах) позволило устранить коррупционные риски, связанные с ручным сбором платежей, и повысило пропускную способность. Аналогично автоматический весогабаритный контроль (АСИ) исключает контакт между водителем и инспектором. Система интегрируется с базами Комитета правовой статистики, а в КоАП внесены изменения, разрешающие дистанционное оформление протоколов.

Создание Единой системы управления транспортными документами и переход к электронным товарно-транспортным накладным и разрешениям снижает коррупционные риски в логистике. В частности, переход на электронный обмен разрешениями с Узбекистаном устранил необходимость использования бумажных бланков, что существенно снизило вероятность несанкционированного изменения или подделки данных. Казахстан также рассматривает присоединение к электронной форме международной перевозочной накладной (e-CMR), что усилит юридическую силу электронных накладных за рубежом и устранит коррупционные риски на границах.

Сформированы правовые и технологические механизмы, способствующие цифровизации и снижению коррупции: стратегические документы, обновленное законодательство в сфере информационно-коммуникационных технологий, цифровые поправки в транспортные законы, внедрение автоматических систем. Эти меры демонстрируют измеримый положительный эффект: сокращается количество очных обращений, уменьшается мелкое взяточничество, повышается прозрачность. Однако остаются вызовы – от технических сбоев до сопротивления со стороны участников процесса, – которые требуют комплексного подхода к решению.

Несмотря на заметные достижения, цифровизация транспортного сектора в РК сталкивается с рядом ограничений, препятствующих ее полному антикоррупционному эффекту.

Во-первых, отставание законодательства от темпов технологического прогресса. Такие направления, как ИИ в управлении движением или беспилотный транспорт, пока слабо отражены в нормативной базе. Это создает «серые зоны», где возможны как правовой произвол, так и коррупционные схемы. Аналогично обращение с big data и персональными данными водителей требует более четких правовых рамок. Например, система «Транспортная база данных» получает информацию от автоматических средств контроля, но отсутствие проработанных регламентов позволяет игнорировать нарушения или манипулировать данными, сводя на нет антикоррупционные преимущества. Поэтому необходимо оперативное обновление законодательства и устранение правовых пробелов. Одновременно в казахстанской правовой доктрине отмечается, что развитие цифровых инструментов требует особого внимания к качеству нормативного регулирования. Ряд исследователей подчеркивают, что инициативы по созданию кодифицированных актов в сфере цифровизации должны опираться на системный анализ действующего гражданского и информационного законодательства, поскольку несогласованность новых цифровых норм с отраслевыми кодексами может снижать эффективность правоприменения. Отмечается также, что разработка ключевых нормативных актов в цифровой сфере должна осуществляться с участием специалистов в области гражданского права и проходить широкое профессиональное обсуждение, что особенно важно в условиях ускоренной цифровой трансформации [11].

Во-вторых, сохраняются технические и инфраструктурные ограничения. Недостаточное интернет-покрытие, особенно за пределами городов, снижает эффективность цифровых сервисов. В зонах нестабильной связи водители не всегда могут предъявить электронные документы, а камеры – передать данные. Количество автоматических весовых комплексов по-прежнему недостаточно, что создает условия для частичного обхода процедур контроля и повышает вероятность возникновения коррупционных рисков. Кроме того, киберугрозы становятся новым вызовом: попытки взлома или подкупа администраторов с целью удаления данных о нарушениях требуют усиления мер по информационной безопасности в транспортной сфере.

В-третьих, организационные и кадровые проблемы. Даже самые совершенные технологии неэффективны без квалифицированных и мотивированных пользователей. Нередко фиксируются случаи ненадлежащего использования цифровых систем со стороны отдельных должност-

ных лиц, например, отключение нагрудных видеорегистраторов на постах, о чем сообщается в отдельных аналитических материалах Антикоррупционного агентства. Причины – недостаток компетенций, привычка работать «по-старому» и стремление сохранить коррупционные схемы. Аналогично пользователи – водители и предприниматели – также не всегда готовы переходить на электронные сервисы, особенно представители старшего поколения. Нужны образовательные и мотивационные меры как для чиновников, так и для граждан.

В-четвертых, сложность межведомственного взаимодействия и обмена данными. Транспортная цифровизация требует синхронной работы многих органов: МВД, Министерства транспорта, таможни, акиматов. Однако интеграция их систем идет медленно. Сложности вызывает не только несовместимость форматов и стандартов, но и опасения ведомств по поводу информационной безопасности и доступа к данным. Из-за этого одни и те же данные собираются несколько раз, возникают бюрократические барьеры и возможность манипуляций. Необходима стандартизация электронных форм и юридическое закрепление механизмов обмена информацией.

Наконец, цифровизация не устраняет коррупцию «верхнего уровня» без системных реформ. Электронные инструменты демонстрируют высокую эффективность в предупреждении и снижении мелких коррупционных проявлений, однако значительные коррупционные риски (в сфере госзакупок, распределения бюджетов и реализации ИТ-проектов) продолжают сохраняться. Признаки непрозрачного финансирования и фиктивных стартапов подрывают доверие к реформам. Поэтому цифровизация должна сопровождаться прозрачностью и контролем в сфере тендеров, подрядов и инвестиций. Внедрение электронной системы госзакупок и публикация данных по проектам – шаг в верном направлении, но важно обеспечить реальное соблюдение прозрачных процедур.

Исходя из выявленных проблем представляется несколько перспективных направлений укрепления правовых механизмов, которые позволят максимально реализовать антикоррупционный потенциал цифровизации государственного и местного управления в транспортной отрасли.

1. Нормативно-правовые меры. Одной из ключевых инициатив является разработка единого законодательного акта, консолидирующего основы цифровой трансформации, так называемого Цифрового кодекса Республики Казахстан. Предполагается, что в Цифровом кодексе будут объединены базовые нормы об электронных данных, платформах, технологиях ИИ, информационной безопасности и пр. Для транспортной сферы принятие такого кодекса означало бы появление целостной правовой базы, устраниющей фрагментарность текущих законов. В него могут войти положения, сейчас разбросанные по разным актам: об интеллектуальных транспортных системах, о навигационных пломбах, об интеграции информационных систем ведомств, об электронных перевозочных документах и т.д. Единый кодекс облегчит правоприменение и упростит внедрение межотраслевых решений. Принятие свода правил цифровизации позволит ускорить и повысить качество предоставления государственных услуг, а также снизить бюджетные расходы на создание информационных систем за счет их унификации. Для целей профилактики коррупции это также имеет существенное значение: унифицированные стандарты и регламенты снижают вероятность неоднозначного толкования норм и ограничивают возможности для произвольного правоприменения. Когда все участники обязаны функционировать в единой цифровой экосистеме по установленным правилам, существенно сокращается риск скрытия информации, ее несанкционированного изменения или искажения. Кроме того, в рамках обновления законодательства следует рассмотреть принятие более узких законов по направлениям: например, закона об интеллектуальных транспортных системах, который детально регламентировал бы использование автоматизированных комплексов (камер, датчиков) и алгоритмов принятия решений на их основе; закона о цифровой логистике, где были бы прописаны статусы и юридическая сила электронных накладных, складских документов, электронных очередей в пунктах пропуска и т.д. Такие специализированные акты дадут четкую правовую основу для новых сервисов, устроят неопределенности (что можно, а что нет) и, таким образом, лишат недобросовестных участников возможности ссылаться на пробелы для обхода системы.

2. Организационно-институциональные меры. На уровне правоприменения нужно двигаться к созданию сквозных цифровых платформ, охватывающих сразу несколько ведомств, с четко прописанным регламентом взаимодействия. Хорошим примером служит инициатива по единой открытой системе управления сетью автодорог протяженностью 95 тыс. км (проект e-Joldar). Этот проект предполагает агрегировать информацию о состоянии дорог, ремонтах, финансировании, подрядчиках, результатах мониторинга качества и т.д. в одной публично доступной системе. Его задача – обеспечить прозрачность управления дорожной инфраструктурой и общественный контроль. Президент РК в своем Послании поручил запустить такую платформу к 2026 г., и правительство уже координирует усилия Министерства транспорта, местных акиматов, Министерства финансов и др. для ее реализации. Закрепление подобных инициатив нуждается в нормативной поддержке – например, постановление правительства должно утвердить положение о системе e-Joldar, установить порядок внесения данных всеми участниками, ответственность за их достоверность. Когда каждый тенге, выделенный на дорогу, и каждый километр ремонта будут видны онлайн, возможности для хищений и откатов сократятся. Опыт других стран показывает, что открытые данные об инфраструктуре снижают коррупцию, так как гражданское общество и СМИ получают инструмент контроля. Казахстан мог бы юридически обязать органы публиковать определенные виды данных (тендеры, акты выполненных работ, результаты инспекций дорог) в единой системе. Помимо дорог, аналогично стоит интегрировать данные о перевозках и контроле: создать ситуационный центр, где в режиме реального времени стекаются данные с камер, весов, навигационных пломб, и он же доступен разным ведомствам. Правовой механизм здесь межведомственное соглашение или совместный приказ, регламентирующий обмен информацией. Также необходимо устраниć юридические барьеры для использования «чужих» данных: например, разрешить таможне использовать данные Министерства транспорта и наоборот, наделив их необходимыми полномочиями. В идеале все информационные системы транспорта должны быть сведены к нескольким интегрированным модулям под эгидой одного ответственного органа.

3. Международно-правовые меры. Казахстан – активный участник международных транспортных коридоров, и успех цифровизации во многом зависит от синхронности с соседями. В рамках Евразийского экономического союза реализуется проект «Единая система отслеживания перевозки товаров», в котором Казахстан участвует. Уже приняты изменения в закон о транспорте, синхронизирующие понятия с требованиями ЕАЭС по навигационным пломбам. Следующий шаг – обеспечение полноценных транзитных е-коридоров. Для этого необходимо заключать двусторонние и многосторонние соглашения о взаимном признании цифровых данных. Перспективным является опыт договоренностей с Узбекистаном и другими странами Центральной Азии об обмене информацией в режиме реального времени. Подписанные меморандумы с Китаем, Турцией по цифровому обмену транспортными документами также нуждаются в имплементации на уровне подзаконных актов. Казахстану целесообразно присоединиться к ряду международных правовых инструментов: кроме упомянутого e-CMR, это, например, проекты ООН по электронной таможенной транзитной системе (e-TIR), рекомендации MCAT (IRU) по цифровым разрешениям. Включение в глобальные цифровые сети повысит прозрачность транзита через Казахстан и снизит вероятность коррупции на стыке границ – там, где исторически человеческий фактор был высок. Более того, международные стандарты задают планку открытости: когда данные о грузах доступны всем странам – участникам маршрута, крайне сложно «незаметно» изменить информацию ради чьей-то выгоды. Поэтому укрепление договорно-правовой базы в части обмена данными – важный антикоррупционный резерв.

4. Кадровые, компетентностные и воспитательные меры. Для устойчивого развития цифрового антикоррупционного управления недостаточно принять законы – нужно обеспечить их реализацию через эффективные институты. В этом плане перспективно создание в структуре правительства единого координационного органа по цифровой трансформации транспорта. Возможно, это может быть отдельное подразделение в Министерстве транспорта или межведомственный совет при премьеpе, куда войдут представители Антикоррупционного агентства. Такая структура должна оперативно выявлять бюрократические барьеры, нормативные коллизии и случаи ненадлежащего исполнения обязанностей на местах, а также вырабатывать соответствующие меры реагирования, включая дисциплинарную ответственность должностных

лиц, препятствующих функционированию цифровых систем. Одновременно следует усиливать роль общественного контроля и обратной связи. Например, внедряемый портал e-Joldar может иметь модуль для приема жалоб от граждан на проблемы дорог или неправомерные действия должностных лиц – своего рода «цифровой диалог». Это вписывается в концепцию «Үкімет азаматтар үшін» – открытого и подотчетного государства. Также важно продолжать инициативы по обучению и повышению квалификации. Следует развивать учебные программы для госслужащих по цифровым навыкам, кибергигиене, управлению данными. Для транспортных инспекторов необходимо проводить тренинги, подчеркивающие, что их роль меняется: из «контролера с жезлом» они становятся операторами высокотехнологичных систем, и от их квалификации зависит эффективность контроля. Стимулы тоже должны быть выстроены правильно – может быть, стоит ввести показатель (KPI) по доле выявленных нарушений автоматическими средствами в работе подразделений, чтобы руководители были заинтересованы задействовать технику на полную. Антикоррупционное воспитание – еще один немаловажный аспект. Внедряя цифровые сервисы, государство должно параллельно формировать у граждан установку не пытаться «решать в обход системы». Чем удобнее и понятнее будет цифровой сервис, тем меньше у человека желания искать знакомых или давать взятку. Поэтому в перспективе фокус на усовершенствование пользовательского опыта электронных услуг, их доступности для всех слоев населения также косвенно работает на снижение коррупции.

## **Заключение**

Проведенное исследование показало, что цифровизация государственного и местного управления в транспортной отрасли Казахстана уже приносит ощутимые результаты в сфере профилактики и снижения коррупционных рисков, однако ее потенциал еще не полностью реализован. Правовые механизмы, заложенные в основу цифровой трансформации, в целом доказали свою эффективность: нормативное признание электронных документов и сервисов, автоматизация дорожного надзора, создание информационных систем отслеживания перевозок – все это способствует прозрачности и подотчетности, снижает прямое взаимодействие чиновника и гражданина, тем самым перекрывая традиционные каналы бытовой коррупции. К настоящему времени значительная часть государственных услуг доступна гражданам в онлайн-формате, что снижает необходимость личного взаимодействия и, соответственно, вероятность коррупционных проявлений. На дорогах увеличивается доля нарушений, фиксируемых автоматизированными средствами контроля, что минимизирует влияние человеческого фактора. Данные о перевозках становятся более структурированными, доступными для проверки и поддаются объективному мониторингу.

В то же время анализ текущей ситуации выявил ряд слабых мест. Коррупционные риски нередко возникают в тех сегментах, где развитие цифровых инструментов происходит недостаточно последовательно: будь то технические (отсутствие интернета, недостаток камер), нормативные (неурегулированные новые технологии) или человеческие факторы (несоблюдение установленных цифровых процедур). Это означает, что работа над совершенствованием правовых механизмов должна вестись непрерывно. Необходимо поддерживать актуальность законодательства: своевременно принимать новые законы и поправки, учитывающие появление инноваций и меняющиеся условия. Очень важным шагом представляется принятие Цифрового кодекса, который унифицирует терминологию и принципы в цифровой сфере, устранивая противоречия между ведомственными нормативами. Также целесообразно разработать отдельные правовые акты, детализирующие ключевые направления цифровизации транспорта.

Подводя итог, можно утверждать, что цифровизация при наличии адекватного нормативно-правового обеспечения становится действенным инструментом снижения коррупционных рисков в транспортной отрасли. Казахстан обладает необходимым фундаментом – и технологическим, и законодательным, – чтобы существенно снизить коррупционные риски, дав возможность технологиям проявить себя. В ближайшие годы именно гибкость законодательства, его способность быстро адаптироваться под новые цифровые реалии, а также последовательное внедрение инноваций определят, удастся ли достичь поставленной цели – сделать транспортную сферу максимально прозрачной, безопасной и свободной от коррупции. Дальнейшее дви-

жение в этом направлении позволит укрепить позиции Казахстана как регионального лидера цифровой трансформации и повысить доверие граждан и бизнеса к государственному управлению.

**Информация о финансировании.** Данное исследование было профинансирано Алматинским гуманитарно-экономическим университетом (инициативный проект № 0125РКИ0085 «Цифровизация государственного и местного управления с целью снижения коррупции в транспортной отрасли РК»).

## ЛИТЕРАТУРА

- 1 Sheryazdanova G., Nurtazina R., Byulegenova B., Rystina I. Correlation Between E-Government and Corruption Risks in Kazakhstan // *Utopía y Praxis Latinoamericana*. 2020. Vol. 25. No. 1. P. 41–48.
- 2 Bhuiyan Sh. E-Government in Kazakhstan: Challenges and Its Role to Development // *Public Organization Review*. 2009. Vol. 10. No. 1. P. 31–47. DOI: 10.1007/s11115-009-0087-6.
- 3 Knox C., Janenova S. The e-government paradox in post-Soviet countries // *International Journal of Public Sector Management*. 2019. Vol. 32. No. 1. P. 600–615. DOI: 10.1108/IJPSM-08-2018-0173
- 4 Gritsenko D., Zhrebtssov M. E-Government in Russia: Plans, Reality, and Future Outlook // *The Palgrave Handbook of Digital Russia Studies*. Cham: Palgrave Macmillan, 2020. P. 33–51. DOI: 10.1007/978-3-030-42855-6\_3
- 5 Бершадская Л., Чугунов А. Опыт и методы исследования развития инфраструктуры электронного правительства в России // Вопросы государственного и муниципального управления. – 2013. – № 1. – С. 137–162.
- 6 Shim D.C., Eom T.H. E-Government and Anti-Corruption: Empirical Analysis of International Data // *International Journal of Public Administration*. 2008. Vol. 31. No. 3. P. 298–316. DOI: 10.1080/01900690701590553
- 7 Transparency International. Corruption Perceptions Index 2020–2024. URL: <https://www.transparency.org/en/cpi/2024>
- 8 Закон Республики Казахстан от 24 ноября 2015 года № 418 V ЗРК «Об информатизации». URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1500000418>
- 9 Закон Республики Казахстан от 21 сентября 1994 года № 156. «О транспорте в Республике Казахстан». URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z940007000>
- 10 Закон Республики Казахстан от 3 октября 2024 года № 130-VIII ЗРК «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам организации движения отдельных видов транспортных средств и цифровизации дорожной безопасности». URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z2400000130>
- 11 Сулейменов М.К. Цифровой кодекс как показатель кризиса системы правотворчества в Казахстане // *Zakon.kz*. – 18.11.2025. URL: [https://online.zakon.kz/Document/?doc\\_id=38373267](https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=38373267)

## REFERENCES

- 1 Sheryazdanova G., Nurtazina R., Byulegenova B., Rystina I. (2020) Correlation Between E-Government and Corruption Risks in Kazakhstan // *Utopía y Praxis Latinoamericana*. Vol. 25. No. 1. P. 41–48. (In English).
- 2 Bhuiyan Sh. (2009) E-Government in Kazakhstan: Challenges and Its Role to Development // *Public Organization Review*. Vol. 10. No. 1. P. 31–47. DOI: 10.1007/s11115-009-0087-6 (In English).
- 3 Knox C., Janenova S. (2019) The e-government paradox in post-Soviet countries // *International Journal of Public Sector Management*. Vol. 32. No. 1. P. 600–615. DOI: 10.1108/IJPSM-08-2018-0173 (In English).
- 4 Gritsenko D., Zhrebtssov M. (2020) E-Government in Russia: Plans, Reality, and Future Outlook // *The Palgrave Handbook of Digital Russia Studies*. Cham: Palgrave Macmillan. P. 33–51. DOI: 10.1007/978-3-030-42855-6\_3 (In English).
- 5 Bershadskaja L., Chugunov A. (2013) Opyt i metody issledovanija razvitiija infrastruktury elektronnogo pravitel'stva v Rossii // *Voprosy gosudarstvennogo i municipal'nogo upravlenija*. No. 1. P. 137–162. (In Russian).
- 6 Shim D.C., Eom T.H. (2008) E-Government and Anti-Corruption: Empirical Analysis of International Data // *International Journal of Public Administration*. Vol. 31. No. 3. P. 298–316. DOI: 10.1080/01900690701590553 (In English).
- 7 Transparency International. Corruption Perceptions Index 2020–2024. URL: <https://www.transparency.org/en/cpi/2024> (In English).

8 Zakon Respubliki Kazahstan ot 24 nojabrja 2015 goda № 418 V ZRK «Ob informatizacii». URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1500000418> (In Russian).

9 Zakon Respubliki Kazahstan ot 21 sentjabrja 1994 goda No. 156. «O transporte v Respublike Kazahstan». URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z940007000> (In Russian).

10 Zakon Respubliki Kazahstan ot 3 oktjabrja 2024 goda No. 130-VIII ZRK «O vnesenii izmenenij i dopolnenij v nekotorye zakonodatel'nye akty Respubliki Kazahstan po voprosam organizacii dvizhenija otdel'nyh vidov transportnyh sredstv i cifrovizacii dorozhnoj bezopasnosti». URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z2400000130> (In Russian).

11 Culejmenov M.K. (18.11.2025) Cifrovoj kodeks kak pokazatel' krizisa sistemy pravotvorchestva v Kazahstane // Zakon.kz. URL: [https://online.zakon.kz/Document/?doc\\_id=38373267](https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=38373267) (In Russian).

**КАЛКАЕВА Н.Б.,<sup>\*1</sup>**

3.Ф.К., қауымдастырылған профессор.

\*e-mail: nesibeli77@mail.ru

ORCID ID: 0000-0001-8109-2004

**АЛИМБЕТОВА А.Р.,<sup>2</sup>**

PhD, қауымдастырылған профессор.

e-mail: alimbetova\_alida@mail.ru

ORCID ID: 0000-0002-8675-9135

**ЧОКИНА М.В.,<sup>3</sup>**

3.Ф.К., қауымдастырылған профессор.

e-mail: chokina.m@mail.ru

ORCID ID: 0000-0002-4913-3053

**РЫСАЛДИЕВА А.Е.,<sup>4</sup>**

PhD, қауымдастырылған профессор.

e-mail: aizhu@mail.ru

ORCID ID: 0000-0001-6146-6005

<sup>1</sup>Абай атындағы Қазақ ұлттық педагогикалық университеті,

Алматы қ., Қазақстан

<sup>2</sup>Алматы гуманитарлық-экономикалық университеті,  
Алматы қ., Қазақстан

<sup>3</sup>С.Ж. Асфендияров атындағы Қазақ ұлттық медицина университеті,  
Алматы қ., Қазақстан

<sup>4</sup>Халықаралық білім беру корпорациясы,  
Алматы қ., Қазақстан

## **ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНДАҒЫ ҚӨЛІК СЕКТОРЫНДАҒЫ БАСҚАРУ ЖӘНЕ СЫБАЙЛАС ЖЕМҚОРЛЫҚҚА ҚАРСЫ САЯСАТТЫ ЦИФРЛАНДЫРУ**

### **Андратпа**

Мемлекеттік баскаруды цифрландыру тақырыбы көлікті қоса алғанда, негізгі салалардағы сыйайлар жемқорлыққа қарсы күрес түргесінан ерекше маңызды. Қазақстанда электрондық үкіметті дамытудағы жетістіктерге қарамастан, көлік саласындағы сыйайлар жемқорлыққа деген көзқарас жоғары болып қала береді, бұл цифрлық тетіктерді зерттеудің өзектілігін көрсетеді. Бұл зерттеудің максаты – цифрлық шешімдердің Қазақстанның көлік секторындағы сыйайлар жемқорлық тәуекелдерін азайтуға әсерін талдау және сыйайлар жемқорлыққа қарсы әсерді күшейту үшін қажетті құқықтық тетіктерді анықтау. Ғылыми маңыздылығы цифрландыруды сыйайлар жемқорлыққа қарсы саясаттың элементі ретінде талдауға кешендей тәсілде, ал практикалық маңыздылығы нәтижелерді цифрлық реформаларды онтайландауда үшін пайдалану мүмкіндігінде жатыр. Электрондық құжат айналымын, автоматтандырылған басқару жүйелерін және цифрлық мониторингті енгізу ұсақ сыйайлар жемқорлықты азайтуға оң әсер ететіні анықталды. Дегенмен, жана технологиялар, техникалық және кадрлық ресурстар, сондай-ақ ведомствоаралық үйлестіру үшін құқықтық базада қындықтар әлі де бар. Зерттеудің құндылығы құқықтық кедергілерді анықтауда және

ұсыныстарды тұжырымдауда, соның ішінде сыйбайлас жемқорлыққа қарсы инфрақұрылымды нығайтуға бағытталған Цифрлық кодекс пен мамандандырылған ережелердің әзірлеу бастасында жатыр. Тәжірибелік маңыздылығы нәтижелердің мемлекеттік саясатты жетілдіру, тиімді цифрлық орта құру және Қазақстанның көлік секторындағы ашықтықты арттыру үшін қолданылуында жатыр.

**Тірек сөздер:** сыйбайлас жемқорлыққа қарсы саясат, цифрландыру, көлік секторы, электронды үкімет, мемлекеттік басқару.

**KALKAYEVA N.B.,<sup>\*1</sup>**

c.l.s., associate professor.

\*e-mail: nesibeli77@mail.ru

ORCID ID: 0000-0001-8109-2004

**ALIMBETOVA A.R.,<sup>2</sup>**

PhD, associate professor.

e-mail: alimbetova\_alida@mail.ru

ORCID ID: 0000-0002-8675-9135

**CHOKINA M.V.,<sup>3</sup>**

c.l.s., associate professor.

e-mail: chokina.m@mail.ru

ORCID ID: 0000-0002-4913-3053

**RYSALDIEVA A.E.,<sup>4</sup>**

PhD, associate professor.

e-mail: aizhu@mail.ru

ORCID ID: 0000-0001-6146-6005

<sup>1</sup>Kazakh National Pedagogical

University named after Abai,

Almaty, Kazakhstan

<sup>2</sup>Almaty Humanitarian and Economic University,

Almaty, Kazakhstan

<sup>3</sup>Kazakh National Medical University

named after S.D. Asfendiyarov,

Almaty, Kazakhstan

<sup>4</sup>International Educational Corporation,

Almaty, Kazakhstan

## DIGITALIZATION OF MANAGEMENT AND ANTI-CORRUPTION POLICY IN THE TRANSPORT SECTOR OF KAZAKHSTAN

### Abstract

The topic of digitalization of public administration is particularly important in the context of combating corruption in key sectors, including transport. In Kazakhstan, despite advances in e-government development, the perception of corruption in the transport sector remains high, highlighting the relevance of studying digital mechanisms. The aim of this study is to analyze the impact of digital solutions on reducing corruption risks in Kazakhstan's transport sector and to identify the legal mechanisms necessary to enhance the anti-corruption effect. The scientific significance lies in the comprehensive approach to analyzing digitalization as an element of anti-corruption policy, while the practical significance lies in the potential use of the findings to optimize digital reforms. It has been established that the introduction of electronic document management, automated control systems, and digital monitoring has a positive impact on reducing petty corruption. However, challenges remain in the legal framework for new technologies, technical and personnel resources, and interdepartmental coordination. The study's value lies in identifying legal barriers and formulating proposals, including the initiative to develop a Digital Code and specialized regulations aimed at strengthening the anti-corruption infrastructure. The practical significance lies in the applicability of the results to improving public policy, creating an effective digital environment, and increasing transparency in Kazakhstan's transport sector.

**Keywords:** anti-corruption policy, digitalization, transport sector, e-government, public administration.

Дата поступления статьи в редакцию: 08.10.2025