

**КОНСТИТУЦИАЛЫҚ ҚҰҚЫҚ.
ӘКІМШІЛІК ҚҰҚЫҚ ЖӘНЕ ПРОЦЕСС**

**КОНСТИТУЦИОННОЕ ПРАВО.
АДМИНИСТРАТИВНОЕ ПРАВО И ПРОЦЕСС**

**CONSTITUTIONAL LAW.
ADMINISTRATIVE LAW AND PROCESS**

МРНТИ 10.17.47
УДК 342.951

10.51889/2959-6181.2025.80.2.003

А.Р. Алимбетова^{1*} , М.В. Чокина¹ , М.Н. Оразалинов¹ 

¹Алматынский Гуманитарно-Экономический университет

(e-mail: alimbetova_alida@mail.ru, chokina.m@mail.ru, m.orazalinov@ageu.edu.kz)

**ЦИФРОВИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ КАК ПРАВОВОЙ МЕХАНИЗМ СНИЖЕНИЯ
КОРРУПЦИИ В ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

Аннотация

В статье рассматриваются правовые и институциональные аспекты цифровизации в транспортной отрасли Республики Казахстан с акцентом на её антикоррупционный потенциал. Проанализированы ключевые нормативно-правовые акты, регулирующие внедрение цифровых решений в сфере транспорта, включая электронный документооборот, государственные закупки, мониторинг логистики и транзита. Показано, что цифровизация способствует снижению коррупционных рисков за счёт автоматизации процессов, прозрачности процедур и исключения человеческого фактора при принятии решений. Проведено сравнение с международной практикой, включая опыт стран Европейского Союза, внедривших системы электронного транзита, цифровые порталы открытых данных и стандарты прозрачности. Выявлены барьеры и вызовы, препятствующие полному переходу Казахстана к электронному управлению в транспортной сфере, а также предложены направления совершенствования нормативной базы и институциональной среды. В заключение подчёркивается значимость комплексного подхода к цифровой трансформации транспорта как инструмента повышения эффективности и добросовестности управления.

Исследования в данной области сосредоточены на разработке конкретных показателей эффективности цифровизации в контексте снижения коррупции, а также на изучении социальных и экономических последствий внедрения цифровых технологий в транспортной отрасли.

Ключевые слова: цифровизация, электронное правительство, антикоррупционная политика, транспортная отрасль, государственное управление, нормативное регулирование.

А.Р.Алимбетова^{1*}, М.В. Чокина¹, М.Н. Оразалинов¹
¹Алматы гуманитарлық-экономикалық университеті

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ КӨЛІК САЛАСЫНДА СЫБАЙЛАС ЖЕМҚОРЛЫҚТЫ АЗАЙТУДАҒЫ БАСҚАРУДЫ ЦИФРЛАНДЫРУДЫҢ ҚҰҚЫҚТЫҚ ТЕТІКТЕРІ

Аңдатпа

Мақалада Қазақстан Республикасының көлік саласындағы цифрландырудың құқықтық және институционалдық аспектілері оның сыбайлас жемқорлыққа қарсы әлеуетіне баса назар аударылады. Көлік саласында цифрлық шешімдерді енгізуді, оның ішінде электрондық құжат айналымын, мемлекеттік сатып алуды, логистиканы және транзиттік мониторингті қамтитын негізгі нормативтік құқықтық актілер талданған. Цифрландыру процестерді автоматтандыру, процедураларды ашық ету және шешім қабылдауда адам факторын жою арқылы сыбайлас жемқорлық тәуекелдерін азайтуға көмектесетіні көрсетілген. Электрондық транзиттік жүйелерді, ашық деректердің цифрлық порталдарын және ашықтық стандарттарын енгізген Еуропалық Одақ елдерінің тәжірибесін қоса алғанда, халықаралық тәжірибемен салыстыру жүргізіледі. Қазақстанның көлік саласындағы электронды басқаруға толық көшуіне кедергі келтіретін кедергілер мен қиындықтар айқындалып, нормативтік-құқықтық база мен институционалдық ортаны жетілдіру бағыттары ұсынылды. Қорытындылай келе, басқарудың тиімділігі мен тұтастығын арттыру құралы ретінде көлікті цифрлық түрлендіруге кешенді тәсілдің маңыздылығы атап өтілді.

Осы саладағы зерттеулер сыбайлас жемқорлықты төмендету контекстінде цифрландыру тиімділігінің нақты көрсеткіштерін әзірлеуге, сондай-ақ көлік саласына цифрлық технологияларды енгізудің әлеуметтік және экономикалық салдарларын зерделеуге бағытталған.

Түйін сөздер: цифрландыру, электронды үкімет, сыбайлас жемқорлыққа қарсы саясат, көлік секторы, мемлекеттік басқару, нормативтік-құқықтық база.

A.R. Alimbetova^{1*}, M.V. Chokina¹, M.N. Orazalinov¹
¹Almaty Humanitarian and Economic University

DIGITALIZATION OF GOVERNANCE AS A LEGAL MECHANISM FOR REDUCING CORRUPTION IN THE TRANSPORT SECTOR OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

Abstract

The article examines the legal and institutional aspects of digitalization in the transport industry of the Republic of Kazakhstan with an emphasis on its anti-corruption potential. The key regulatory legal acts regulating the introduction of digital solutions in the field of transport, including electronic document management, public procurement, logistics and transit monitoring, are analyzed. It is shown that digitalization helps to reduce corruption risks by automating processes, transparency of procedures and eliminating the human factor in decision-making. A comparison is made with international practice, including the experience of European Union countries that have implemented e-transit systems, open data digital portals, and transparency standards. The barriers and challenges that hinder Kazakhstan's full transition to e-governance in the transport sector have been identified, and areas for improving the regulatory framework and institutional environment have been proposed. In conclusion, the importance of an integrated approach to the digital transformation of transport as a tool for improving the efficiency and integrity of management is emphasized.

Research in this area focuses on the development of specific indicators of the effectiveness of digitalization in the context of reducing corruption, as well as on the study of the social and economic consequences of the introduction of digital technologies in the transport industry.

Keywords: digitalization, e-government, anti-corruption policy, transport industry, public administration, regulatory regulation.

Основные положения

Основная гипотеза статьи состоит в том, что полная цифровизация процессов управления в транспортной отрасли создает предпосылки для существенного сокращения коррупции. Цифровые сервисы устраняют прямые контакты граждан и бизнеса с чиновниками, стандартизируют процедуры выдачи разрешений и лицензий, ведут автоматический учёт и контроль, что повышает прозрачность и подотчётность системы управления. Теоретически это подтверждают международные исследования: например, Шериязданова с соавторами отмечают, что электронное правительство позволяет гражданам «напрямую контактировать с органами власти через Интернет, устраняя контакт с чиновниками и снижая таким образом риски коррупции, обеспечивая транспарентность и подотчётность» [1]. Аналогично, казахстанские исследователи констатируют, что «цифровизация даёт возможность... повышает подотчётность и прозрачность государства и снижает коррупцию» [2].

Многочисленные исследования подтверждают, что внедрение информационно-коммуникационных технологий и электронных сервисов способствует снижению уровня коррупции за счёт повышения прозрачности и стандартизации процедур. Анализ индонезийского опыта показал, что цифровизация процесса выдачи паспортов устраняет прямой контакт заявителя с сотрудником миграционной службы и «эффективно предотвращает мелкую коррупцию», делая каждый шаг прозрачным и подконтрольным [3]. Международный анализ Seiam и Salman (2024) подтверждает: инвестиции в цифровую инфраструктуру государственного управления повышают эффективность и подотчётность органов власти и тем самым сокращают коррупцию [4]. При этом учёные подчёркивают стратегию профилактики коррупции через упрощение процедур и устранение посредников. Как отмечают Bhatnagar и Apikul (2006), цифровые сервисы «стандартизируют» порядок предоставления услуг, устраняют волокиту и многократное заполнение бумаг, что «снижает возможность злоупотреблений властью» [5]. Электронное правительство поощряет контроль за расходованием ресурсов – от обязательной электронной отчётности до открытых данных о торгах – что повышает гражданскую активность и страх перед наказанием за коррупцию [6].

Транспортная отрасль традиционно характеризуется множеством крупных инфраструктурных проектов и сложной бюрократической структурой, что создаёт высокие коррупционные риски. По данным аналитиков ООН/UNDP, транспортный сектор включает десятки задействованных учреждений и позволяет перекрёстно контролировать ресурсы, что облегчает «образование множества уязвимых точек» undp-aciac.org. В таких условиях цифровизация может играть критическую роль. Например, повсеместное внедрение электронных закупок и систем мониторинга строительства дорог (электронные тендеры, онлайн-реестры контрактов, GPS-трекеры техники) уже используется как инструмент антикоррупционного контроля. Хотя в литературе мало конкретных эмпирических оценок транспортного сектора, концептуальные работы указывают, что автоматизация учёта активов и открытость реестров госзакупок способны резко затруднить схемы откатов и хищений.

Мировой опыт демонстрирует эффективность цифровых технологий в борьбе с коррупцией. Так, в Южной Корее столичные власти Сеула уже в 2000-х годах реализовали программу «прозрачного» электронного правительства: электронные заявки и публичные реестры позволили устранить коррупционные «черные ящики» в обслуживании бизнеса. Эти меры сделали процессы более прозрачными и облегчали доступ граждан к информации, что привело к заметному снижению коррупционных проявлений [7]. Открытые данные стали ещё

одним важным компонентом международной практики: идея открытых данных основывается на предположении, что «открытость государственных операций позволяет подвергать их общественному контролю и привлекать чиновников к ответственности» [6]. В ряде случаев создание отдельных государственных порталов по прозрачности (открытые бюджеты, реестры прав собственности, онлайн-карты проектов) привело к сокращению теневых финансовых потоков и росту вовлечённости граждан в контролирующие механизмы.

Таким образом, логика работы основывается на выявлении и доказательстве того, что внедрение электронных услуг, информационных систем и автоматических процедур в транспортной сфере снижает коррупционные риски. Для обоснования гипотезы анализируются отечественные нормативные акты и проекты, а также практический опыт ведущих стран, что позволяет сформулировать пути совершенствования правового механизма цифровизации в данном секторе.

Введение

Современный Казахстан продолжает активную борьбу с коррупцией, признавая её одной из основных угроз социально-экономической стабильности. Транспортная отрасль страны занимает ключевое место в экономике, и недавние отчёты Агентства по противодействию коррупции указывают на системные риски именно в области строительства и эксплуатации дорог, а также в транспортном контроле. К примеру, коррупционные схемы при выдаче разрешений на грузоперевозки негативно влияют на качество дорог и эффективность перевозок. В то же время цифровые технологии во всём мире рассматриваются как эффективный инструмент противодействия коррупции [8]. В соответствии с этим Казахстан в 2017 году утвердил Программу «Цифровой Казахстан»³, где цифровизация транспорта и логистики выделена в число приоритетных задач. Переход на электронное управление и автоматизацию процедур должен способствовать реализации национальных целей по повышению открытости государственной службы и улучшению качества инфраструктуры.

Цель исследования – комплексно оценить правовые аспекты цифровизации управления в транспортной отрасли Казахстана как механизма снижения коррупции. Для её достижения ставятся следующие задачи: систематизировать нормативные акты и государственные программы, касающиеся цифровизации транспорта; выявить существующие цифровые решения и их антикоррупционный потенциал; провести сравнительно-правовой анализ с зарубежной практикой; определить проблемные места правового регулирования; а также предложить рекомендации по совершенствованию законодательства и управленческих практик. Методологической основой служат методы формально-юридического и сравнительно-правового анализа законодательства, а также системный подход к изучению цифровых процессов и их влияния на коррупцию. В работе используются официальные данные, научные публикации за последние 5–7 лет, а также примеры из зарубежной практики.

Первая законодательная база цифровизации в Казахстане сформировалась в 2000–2010-е годы: приняты законы «Об электронном документе и электронной цифровой подписи»⁴, «Об информатизации»⁵, ряд подзаконных нормативов об электронном правительстве и информационно-коммуникационных технологиях. Во второй половине 2010-х гг. в рамках господержательных инициатив концептуально оформились проекты «Цифровой Казахстан» и

³ Постановление Правительства Республики Казахстан от 27 июня 2017 года №827 «Об утверждении Государственной программы «Цифровой Казахстан» //Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет»

⁴ Закон Республики Казахстан от 7 января 2003 года №370-ІІ «Об электронном документе и электронной цифровой подписи» //Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет»

⁵ Закон Республики Казахстан от 24 ноября 2015 года №418 V ЗРК «Об информатизации» //Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет»

создания «электронного правительства», направленные на оцифровку государственных услуг и процессов. В транспортной отрасли первые шаги включали введение электронных деклараций на экспортно-импортные операции (единое окно) и строительство «умных» дорог с автоматизированными пунктами весового контроля. Тем не менее, исторически цифровизация продвигалась неравномерно: таможенные и миграционные службы стали «электронными» рано, тогда как системы контроля перевозок, выдачи разрешений и учета транспортных средств до недавнего времени во многом оставались бюрократизированными. Отдельно стоит отметить, что антикоррупционная политика Казахстана налагает на государственные органы обязанность снижать коррупционные риски, но до недавнего времени непосредственных связей с цифровизацией эти документы практически не устанавливали. Новая политика главы государства 2020-х годов особое внимание уделяет цифровым технологиям как способу борьбы с теневой экономикой и взяточничеством. Тем не менее, комплексного научного анализа цифровизации транспортного управления именно как инструмента противодействия коррупции не проводилось, что обуславливает актуальность настоящего исследования.

Материалы и методы

Методологической основой исследования является диалектический метод научного познания, позволивший всесторонне проанализировать правовые процессы цифровизации в транспортной отрасли. В исследовании использовались частнонаучные методы: системно-структурный, сравнительно-правовой, формально-логический и метод анализа нормативно-правовых актов Республики Казахстан и международных источников.

Результаты и обсуждение

Казахстан обладает развитой законодательной базой в области противодействия коррупции: приняты принципы антикоррупционной политики, Закон «О противодействии коррупции»⁶ определил основные понятия и меры, действуют отраслевые антикоррупционные программы. С 2017 г. в стране действовала программа «Цифровой Казахстан» (утративший силу), актуализированная постановлениями Правительства, с чёткой целью «увеличения темпа роста экономики и повышения качества жизни за счёт внедрения цифровых технологий». В числе 17 задач программы была - «цифровизация транспорта и логистики», что официально закрепило приоритет цифровизации в отрасли. В 1994 гг. законодательство о транспорте пополнилось новыми инициативами: так, был принят Закон «О транспорте»⁷, а в 2024 г. одобрен закон «О цифровизации дорожной безопасности»⁸, закрепляющий правовой статус сертифицированных автоматизированных контрольно-измерительных систем, фиксирующих скорость, весовые и габаритные параметры транспортных средств, а также вводящий положения, позволяющие учитывать среднюю скорость движения при фиксации нарушений. Кроме того, в рамках сокращения бюрократических процедур постепенно внедряются цифровые решения: осуществляется переход на электронные ветеринарные сертификаты для сопровождения продукции животного происхождения, а также введён электронный обмен международными разрешениями на перевозку грузов в соответствии с положениями закона «О международных автомобильных перевозках».

⁶ *О противодействии коррупции: Закон Республики Казахстан от 18 ноября 2015 г. №410-V ЗРК //Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет»*

⁷ *О транспорте в Республике Казахстан: Закон Республики Казахстан от 21 сентября 1994 г. №156 //Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет»*

⁸ *[О внесении изменений и дополнений в Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях по вопросам организации движения отдельных видов транспортных средств и цифровизации дорожной безопасности: Закон Республики Казахстан от 3 октября 2024 г. № 131-VIII ЗРК //Информационно-правовая система нормативных правовых актов Республики Казахстан «Әділет»*

Правовое регулирование ИТ в целом основывается на законах «Об информатизации» (2015) и «Об электронном документе» (действует новый Закон 2025 г.), а также на нормативных актах об электронном правительстве (например, НПА о едином портале eGov.kz). Законодательство об авторских правах и защите данных тоже обновлялось в контексте ИКТ. Однако специальных норм о «цифровом управлении» в транспорте пока мало: лишь общее положение о внедрении цифровых систем входит в программы и отраслевые стратегии (например, в Концепции развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года). Казалось бы, существующие нормы уже позволяют разворачивать цифровые инструменты, но на практике наблюдается их фрагментарность и несинхронизированность. Так, в законах о транспорте и дорогах часто указаны цели и общие подходы, но отсутствуют детальные требования к электронному документообороту, обязательному электронному мониторингу и т.д.

Антикоррупционное законодательство также описывает механизмы ответственности за взятки и злоупотребления, но прямых указаний о цифровых мерах в нём нет. Тем не менее, в последних государственных документах (указах Президента, концепциях) подчёркивается роль ИКТ: отмечается, что *«цифровизация как инструмент минимизации коррупции»*. Учреждаются электронные реестры, расширяется e-procurement, что должно закрепиться и в специализированных законах.

Антикоррупционный потенциал цифровых решений в транспорте

Современные цифровые технологии способны существенно ограничить традиционные коррупционные схемы. Как показывают и зарубежные исследования, и казахстанские авторы, ключевое преимущество цифровизации - устранение посредников и создание «прозрачного потолка» в процессах. Например, Шерьязданова в своей работе отмечает, что переход на электронные сервисы подразумевает «однооконное» обслуживание, исключая необходимость непосредственного контакта гражданина с чиновником, что сводит к минимуму «разрешительную функцию» бюрократии и снижает коррупционные риски [8].

В транспортной сфере конкретные цифровые решения уже демонстрируют результаты. Так, введение электронных разрешений на грузовые перевозки по «единому окну» позволило автоматизировать оформление проездных документов и исключило множество факторов субъективности. Системы электронного декларирования сокращают время и коррупционные возможности при прохождении таможни и транспортного контроля. Внедрение GPS-мониторинга и видеокамер на автомобильных дорогах автоматически фиксирует нарушения ПДД и перегрузки, не требуя взаимодействия водителя или перевозчика с инспектором. К примеру, устанавливаемые АО «ҚазАвтоЖол» автоматические весовые комплексы позволяют непрерывно контролировать вес груза в движении: как следствие, отпадает необходимость «задушевных» переговоров с дорконтролем за беспрепятственный проезд. Это прямой антикоррупционный эффект применения цифровых систем в дорожной инфраструктуре.

Кроме того, цифровые реестры транспорта и логистики повышают прозрачность распределения ресурсов. Открытые данные о дорожном строительстве (реестр контрактов, подрядчиков и смет) дадут общественности и СМИ возможность отслеживать ход дорог и расход средств. Устранение бумажного документооборота (переход на электронные контрактирование, электронные СНИП и отчётность) способствует уменьшению теневых полей в госзакупках, что отмечают как ключевой фактор улучшения. Luminita Ionescu в своем обзоре делает акцент на «положительном влиянии системы электронного правительства на уменьшение коррупционных рисков в системе государственных закупок» [9]. Это очень важно для транспортных проектов, где объёмы госфинансирования велики и схемы завышения смет известны.

Наконец, использование продвинутых технологий (блокчейн, искусственный интеллект, Big Data) открывает новые возможности. Данные, операции и процессы, записанные на блокчейн, могут не только сократить бюрократический аппарат, устранить бумажный

документооборот, снизить транзакционные издержки, но и в итоге повысить доверие к правительству со стороны бизнеса и граждан, поскольку обеспечат достоверность информации и контроль над деятельностью чиновников» [10]. Вправе ожидать, что введение блокчейн-систем (например, для учёта собственности или цепочек поставок при госзакупках) ещё сильнее укрепит доверие к процессам. Искусственный интеллект может служить для выявления подозрительных аномалий в данных (необычно большие откаты в тендерах, истории перевозок и т.п.), заранее сигнализируя о коррупционных схемах.

Несмотря на очевидный потенциал, в Казахстане имеются и объективные препятствия. Во-первых, законодательство по цифровизации транспорта не успевает за скоростью технологических изменений. Отдельных норм, детально регулирующих все аспекты «цифрового транспорта», пока нет. Законы о дорогах и транспорте не всегда содержат понятия электронных процедур или четко не закрепляют обязанность использовать ЕДО (единый документооборот). Отсутствуют нормы, непосредственно предписывающие автоматизированную схему работы контрольных органов. Это создает правовую неопределённость и разобщённость: одни службы переходят в электронный формат, а другие продолжают работать по-старому. В результате часто невозможно скоординировать системы.

Во-вторых, для успешной цифровизации необходима грамотная организационно-правовая база. Это касается не только транспортных органов, но и их взаимодействия с ИТ-компаниями. На практике возникают бюрократические барьеры: государственные структуры могут сопротивляться полному переводу процессов в электронный вид, опасаясь потери «контроля». Недостаточно разработаны требования к информационной безопасности и защите персональных данных при цифровом взаимодействии перевозчиков с госорганами. Внутренние нормативы часто отстают от реальности: например, Автотранспортный департамент может не располагать полномочиями в области cyber-мониторинга грузоперевозок.

Третья группа проблем связана с техническими и кадровыми факторами. В регионах не везде есть надёжная связь и оборудование для внедрения «умных дорог». Порой отсутствуют стандарты и единые технические регламенты для ИТС (интеллектуальных транспортных систем). Кроме того, цифровая грамотность работников и граждан еще оставляет желать лучшего: без подготовки пользователей система эффективна лишь частично. Всё это снижает ожидаемый антикоррупционный эффект, поскольку вмешательство в систему по-прежнему возможно через людей и обходы технологий.

При сравнении с международной практикой видно, что многие страны активно преодолевают подобные препятствия. Так, страны ЕС уже создали единую систему электронных разрешений на грузоперевозки (например, NCTS – New Computerised Transit System) и комплексные реестры дорог и транспорта, синхронизированные с e-порталами госуслуг. Они предъявляют строгие требования к открытости данных: все контракты по дорогам публикуются в единой базе данных. Казахский подход к цифровизации транспорта всё еще отстаёт по масштабу (еще нет аналогов EC Directive 2014/24/EU о полностью электронной системе госзакупок или британского портала Open Data Roads). Однако примеры позитивных сдвигов уже есть: Казахстан внедряет электронный ЕПС (единую предустановленную платежную систему) для оплаты транспорта, создает цифровые системы для рельсовых и водных перевозок.

В свете выявленных проблем и потенциала цифровых технологий предлагаются следующие меры совершенствования:

Необходимо принять отраслевые нормативы, которые прямо обяжут органы транспортного управления использовать электронные сервисы и автоматизированные системы во всех лицензирующих, контролирующих и статистических процедурах. Например, закон «О цифровом управлении транспортом» мог бы установить требования к созданию единой платформы для регистрации всех документов (разрешений, лицензий, ДТП и т.д.) и обязанности взаимодействия между ведомствами через неё.

В сфере автомобильных и мультимодальных перевозок необходимо унифицировать обмен данными через портал электронных сервисов. На практике это означает обязательную интеграцию электронного паспорта транспортного средства, цифровых путевых листов и Таможенной транзитной системы. Законодательно стоит закрепить принцип «единых документов» без наличия бумажных аналогов.

Блокчейн-технология «позволит минимизировать уровень бюрократии и коррупции» в госорганах. Эту идею следует развить, создав правовые рамки для внедрения децентрализованных реестров: например, на базе блокчейна можно вести реестр дорожно-строительных контрактов или отслеживать цепочки поставок товаров при госзакупках (от склада до стройки дороги). Законодатели могут предусмотреть эксперименты в ключевых подсистемах (земельный кадастр, таможенный учёт, списания автопарков), что повысит доверие к цифре и устранил зоны коррупционного влияния.

Необходимо укрепить нормы об открытых данных и публичном контроле в транспортной сфере. Закон «О дорожном движении» и иные отраслевые акты целесообразно дополнять статьями о публикации на портале «Электронного правительства» информации об итогах дорожных тендеров, бюджете ремонта и экспертизах. Это даст гражданам и бизнесу возможность участвовать в мониторинге и выявлении нарушений.

Целесообразно ввести систему электронного декларирования при принятии ключевых управленческих решений (например, назначениях подрядчиков или ремонтах дорог). Благодаря «электронной приемной» и соцсетям граждане будут напрямую информированы о планируемых работах и смогут оперативно сообщать о злоупотреблениях.

Использование ИТ-решений для автоматического анализа транзакций и контрактов позволит спецслужбам и аудиторам выявлять подозрительные схемы. Следует наложить на контролирующие органы (например, Комитет государственных доходов) обязанность применять аналитические программы при проверках в транспортной сфере.

Казахстану полезно активнее обмениваться данными в рамках международных соглашений, например, с соседними странами по «Электронному коридору» транзита. Инициативы ЕАЭС по взаимному признанию электронных транспортных разрешений стоит отразить в национальном законодательстве. Это повысит прозрачность трансграничных перевозок и уменьшит коррупцию, связанную с международными маршрутами.

Наконец, любые технологические решения будут неэффективны без обученного персонала и осведомлённого общества. Требуются программы повышения квалификации госслужащих по ИКТ и антикоррупционному аудиту данных, а также информирование бизнеса о новых электронных сервисах. Системный подход, комбинирующий правовые нормы с образовательными мерами, усилит заявленный эффект «прозрачности через цифру».

В совокупности эти меры образуют многослойный правовой механизм: с одной стороны, чётко обязующий органы власти переходить на цифровые процедуры, с другой - усиливающий ответственность за их правильное применение. Такой подход позволит реализовать рекомендации о том, что «информационные коммуникационные технологии создают предпосылки и для превентивных мер по противодействию коррупции, делая доступ к информации и распределению ресурсов открытым».

Заключение.

В исследовании подтверждена исходная гипотеза: цифровизация управления транспортом действительно рассматривается как эффективный правовой механизм снижения коррупционных рисков. Основные результаты работы таковы: во-первых, в Казахстане сформировано обширное программно-правовое поле для цифровизации (программа «Цифровой Казахстан», госпрограммы развития транспорта, законы об информатизации и т.д.), однако оно носит преимущественно стратегический характер и требует дальнейшей детализации. Во-вторых, выявлено, что цифровые решения - от электронных услуг до

блокчейн-реестров и систем мониторинга - обладают значительным антикоррупционным потенциалом: они повышают прозрачность, снижают прямой человеческий фактор и создают возможности для гражданского контроля. В-третьих, обнаружены проблемы: правовые нормы оцифровывают не все этапы транспортного управления, остаются разобщёнными информационные системы и дефицит единых стандартов. Международная практика демонстрирует, что одновременное применение цифрового и антикоррупционного подхода даёт синергетический эффект.

На основе анализа предлагаются конкретные авторские рекомендации: уточнить и расширить законодательство о цифровых технологиях в транспорте (включая обязательность электронных процедур), внедрить современные ИТ (блокчейн, Big Data), усилить открытость информации и контроль. Реализация этих мер будет способствовать достижению глобальной цели – построению «государства для граждан» с минимальным уровнем коррупции. В перспективе цифровые методы могут стать одним из фундамента нормотворчества: например, новые модификации Уголовного и Административного кодексов могут предусматривать повышенные санкции за саботаж цифровых систем или нарушение процедур электронного документооборота. Подобные изменения закрепят цифровизацию не просто как техническую задачу, а как неотъемлемый элемент правового пространства.

Таким образом, цифровизация управления в транспортной отрасли – это не только технический процесс, но и мощный институциональный инструмент повышения качества государственного управления и противодействия коррупции.

Вклад авторов

Алимбетова А.Р. разработала концептуальные основы исследования, провела анализ нормативно-правовой базы и сформулировала выводы. Чокина М.В. участвовала в сборе и систематизации эмпирического материала, а также в сравнительно-правовом анализе зарубежного опыта. Оразалинов М.Н. обеспечил методологическое сопровождение исследования и внёс вклад в формулирование предложений по совершенствованию правового регулирования.

Благодарности

Данное исследование было профинансировано Алматинским Гуманитарно-Экономическим университетом (инициативный проект №0125РКИ0085 «Цифровизация государственного и местного управления с целью снижения коррупции в транспортной отрасли РК»).

Список использованной литературы:

1. Шерязданова Г., Нуртазина Р., Бюлегенова Б., Рысшина И. Correlation Between E-Government and Corruption Risks in Kazakhstan // *Utopía y Praxis Latinoamericana*. – 2020. – Т. 25, спец. вып. №7. – С. 41-48. – URL: <https://doi.org/10.5281/zenodo.4009592>
2. Казиева А.Н., Шалбаева Ш.Е., Кадырова К.Ж. Цифровая трансформация как процесс изменения системы государственного управления в Казахстане // *Государственный аудит*. – 2022. – №3(56). – С. 47-57. – DOI: <https://doi.org/10.55871/2072-9847-2022-56-3-47-57>
3. Darusalam, Darusalam, Janssen, M., Said, J., Omar, N., Jayanti, S. D. Public Administration Digitalization Effect on Corruption: Lesson Learned from Indonesia [Electronic resource] // SSRN. – 2022. – Available at: <https://ssrn.com/abstract=4282956>
4. Seiam, D.A., Salman, D. Examining the global influence of e-governance on corruption: a panel data analysis. *Futur Bus J* 10, 29 (2024). <https://doi.org/10.1186/s43093-024-00319-3>
5. Bokayev, B., Davletbayeva, Z., Amirova, A., Rysbekova, Z. Transforming E-government in Kazakhstan: A Citizen-Centric Approach // *The Innovation Journal: The Public Sector Innovation Journal*. – 2021. – Vol. 26, No. 1, P. 1-21.

6. Martinez T.M., Whitley E.A. Open data as an anticorruption tool? Using distributed cognition to understand breakdowns in the creation of transparency data // *Data & Policy*. – 2023. – Vol. 5. – Article e13. – P. 1-20. – DOI: 10.1017/dap.2023.10.

7. Moon, M. J. *E-Government Development in Korea: A Case Study Approach* [Electronic resource] / Moon M. J. – Seoul: Korea Institute of Public Administration (KIPA), 2023. – 58 p.

8. Шеръязданова Г.Р. Электронное правительство как инструмент борьбы с коррупцией: мировой обзор и опыт Казахстана // *Государственное управление и государственная служба*. – 2016. – №1. – С. 74-82.

9. Ionescu L. The impact that e-government can have on reducing corruption and enhancing transparency // *Economics, Management and Financial Markets*. – 2013. – Vol. 8, №2. – P. 210-215.

10. Зейнельгабдин А.Б., Ахметбек Е.Е. Блокчейн в государственном управлении Казахстана. // *Вопросы государственного и муниципального управления*. – 2021. – №3. – С. 111-134.

References

1. Sherjazzdanova G., Nurtazina R., Bjulegenova B., Rysshina I. Correlation Between E-Government and Corruption Risks in Kazakhstan // *Utopía y Praxis Latinoamericana*. – 2020. – T. 25, spec. vyp. №7. – S. 41–48. – URL: <https://doi.org/10.5281/zenodo.4009592>

2. Kazieva A.N., Shalbaeva Sh.E., Kadyrova K.Zh. Cifrovaja transformacija kak process izmenenija sistemy gosudarstvennogo upravlenija v Kazahstane // *Gosudarstvennyj audit*. – 2022. – №3(56). – S. 47–57. – DOI: <https://doi.org/10.55871/2072-9847-2022-56-3-47-57>

3. Darusalam, Darusalam, Janssen, M., Said, J., Omar, N., Jayanti, S. D. Public Administration Digitalization Effect on Corruption: Lesson Learned from Indonesia [Electronic resource] // SSRN. – 2022. – Available at: <https://ssrn.com/abstract=4282956>

4. Seiam, D.A., Salman, D. Examining the global influence of e-governance on corruption: a panel data analysis. *Futur Bus J* 10, 29 (2024). <https://doi.org/10.1186/s43093-024-00319-3>

5. Bokayev, B., Davletbayeva, Z., Amirova, A., Rysbekova, Z. Transforming E-government in Kazakhstan: A Citizen-Centric Approach // *The Innovation Journal: The Public Sector Innovation Journal*. – 2021. – Vol. 26, No. 1, P. 1-21.

6. Martinez T.M., Whitley E.A. Open data as an anticorruption tool? Using distributed cognition to understand breakdowns in the creation of transparency data // *Data & Policy*. – 2023. – Vol. 5. – Article e13. – P. 1–20. – DOI: 10.1017/dap.2023.10.

7. Moon, M. J. *E-Government Development in Korea: A Case Study Approach* [Electronic resource] / Moon M. J. – Seoul: Korea Institute of Public Administration (KIPA), 2023. – 58 p.

8. Sher'jazzdanova G. R. Jelektronnoe pravitel'stvo kak instrument bor'by s korrupciej: mirovoj obzor i opyt Kazahstana // *Gosudarstvennoe upravlenie i gosudarstvennaja sluzhba*. – 2016. – № 1. – S. 74-82

9. Ionescu L. The impact that e-government can have on reducing corruption and enhancing transparency // *Economics, Management and Financial Markets*. – 2013. – Vol. 8, №2. – P. 210-215.

10. Zejnel'gabdin A.B., Ahmetbek E.E. Blokchejn v gosudarstvennom upravlenii Kazahstana. // *Voprosy gosudarstvennogo i municipal'nogo upravlenija*. – 2021. – №3. – S. 111–134.