

DOI 10.52260/2304-7216.2025.1(58).37

УДК 351.81

ГРНТИ 73.43.75

М.Т. Есенова*, докторант PhD¹

Р.О. Бугубаева, к.э.н., профессор¹

Р.Е. Жапарова, PhD²

Карагандинский университет Казпотребсоюза,

г. Караганда, Казахстан¹

Карагандинский Университет имени Е.А. Букетова,

г. Караганда, Казахстан²

*- основной автор (автор для корреспонденции)

e-mail: emt_2005@mail.ru

ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ СИСТЕМЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ ГОРОДСКИМ ТРАНСПОРТНЫМ КОМПЛЕКСОМ

В статье рассмотрены современные вызовы и проблемы, связанные с обеспечением эффективности системы государственного управления городским транспортным комплексом в условиях ускоренной урбанизации и роста численности населения в Казахстане. Проведён статистический анализ динамики пассажирооборота на примере Казахстана в целом и Карагандинской области. С использованием методов сравнительного и количественного анализа рассчитаны абсолютные изменения, темпы роста и среднегодовые темпы роста (CAGR), что позволило выявить устойчивую негативную динамику показателей, особенно в постпандемийный период. Показано, что основной спад пассажирооборота наблюдается в 2020 году, что обусловлено влиянием пандемии COVID-19, с последующим медленным восстановлением.

Определены ключевые факторы, сдерживающие развитие городской транспортной системы: недостаточная институциональная координация, ограниченные финансовые ресурсы, слабая интеграция различных видов транспорта, низкий уровень цифровизации, а также отсутствие стратегического планирования на региональном уровне. На основе анализа международного опыта развития транспортных систем выявлены лучшие практики, адаптируемые для условий казахстанских городов.

Проведён сопоставительный институционально-функциональный анализ, на основе которого разработаны рекомендации по совершенствованию государственной политики в данной сфере. В качестве приоритетных направлений предложены: развитие цифровой инфраструктуры, внедрение интегрированных систем управления, усиление роли стратегического планирования, расширение практики государственно-частного партнёрства и повышение финансовой устойчивости транспортных проектов.

Полученные результаты имеют практическое значение для разработки программ устойчивого развития городского транспорта, повышения качества жизни населения и обеспечения экономической активности в городах Казахстана.

Ключевые слова: городской транспортный комплекс, транспортная инфраструктура, государственное управление, транспортная политика, пассажирооборот, транспортная система, оптимизация.

Кілт сөздер: қалалық көлік кеінені, көлік инфрақұрылымы, мемлекеттік басқару, көлік саясаты, жоллаушылар айналымы, көлік жүйесі, оңтайландыру.

Keywords: urban transport complex, transport infrastructure, public administration, transport policy, passenger turnover, transport system, optimization.

Введение. В современных условиях развития урбанизации и роста численности городского населения система управления городским транспортным комплексом становится одним из ключевых элементов государственной политики. Оптимизация транспортной системы и эффективное ее управление являются ключевыми факторами повышения качества жизни населения, снижения экологической нагрузки и сбалансированного развития городской инфраструктуры.

В настоящее время в Казахстане остаются актуальными проблемы транспортной отрасли, включая снижение объемов пассажирских перевозок в региональных центрах, низкий уровень цифровизации управленческих процессов, а также техническое устаревание инфраструктуры общественного транспорта. Указанные проблемы усугубились в условиях ковидной пандемии в 2020 году, спровоцировав резкое снижение пассажирооборота и ухудшение экономических показателей транспортных операторов. Данная ситуация продемонстрировала уязвимость

транспортных систем к экзогенным шокам, актуализировав потребность во внедрении цифровых технологий и устойчивых моделей управления.

Актуальность настоящего исследования обусловлена необходимостью анализа текущих тенденций транспортного комплекса и разработки обоснованных рекомендаций по повышению эффективности управления городской транспортной системой в условиях новых вызовов, в том числе цифровой трансформации, изменения потребительского поведения и экосистемного подхода к городской инфраструктуре с учетом современных вызовов и внедрения цифровых технологий.

Целью исследования является выявление и анализ динамики пассажирооборота автобусного транспорта в Казахстане и Карагандинской области, а также определение ключевых факторов, влияющих на снижение объемов перевозок. Задачами исследования являются описание и оценка текущих тенденций в пассажирообороте, определение факторов, влияющих на снижение пассажиропотока, выработка предложений по повышению устойчивости и цифровизации управления транспортным комплексом.

В качестве информационной базы использованы официальные статистические данные Бюро национальной статистики. Методология исследования основывается на математическом анализе статистических данных о пассажирообороте в Казахстане и Карагандинской области путем расчета абсолютных изменений, анализа темпов роста, среднегодовых темпов роста (CAGR), анализа внешних и внутренних факторов влияния. В аналитическом инструментарии также применялся сравнительный метод и метод факторного анализа, позволившие выявить ключевые факторы, влияющие на эффективность государственного управления транспортным комплексом РК.

Таким образом, в условиях активной цифровизации и глобальных изменений климатической повестки управление городским транспортом становится не только вопросом удобства передвижения, но и важным аспектом устойчивого развития и экологической ответственности.

Обзор литературы. Проводимые научные исследования акцентируют внимание на анализе текущего состояния транспортной инфраструктуры Казахстана с акцентом на городские транспортные системы, рассматривая проблемы планирования и финансирования, а также предлагая рекомендации по повышению эффективности управления [1]. Ряд исследований посвящен влиянию цифровых технологий на развитие транспортного сектора, анализу примеров внедрения информационных систем в управление городским транспортом и их влияния на пассажиропоток [2].

Особое внимание уделяется анализу социальных и экономических факторов, влияющих на развитие транспортной инфраструктуры, а также стратегиям повышения эффективности управления пассажирским транспортом [3]. Ряд научных исследований направлен на изучение взаимосвязи между качеством управления городским транспортом и уровнем жизни населения в городах Казахстана со сравнительным анализом регионов [4].

Все большее внимание уделяется вопросам интеграции устойчивых технологий в транспортный комплекс Казахстана, анализируются примеры успешных внедрений цифровых решений [5].

Значимость системы государственного управления городским транспортным комплексом определена в ряде законодательных инициатив и Посланиях Президента народу Казахстана [6], [7], [8].

Ряд международных исследований подчеркивает важность управления умной мобильностью, акцентируя внимание на цифровых технологиях и инновационных решениях для городского транспорта [9]. Глобальные тренды в управлении городским транспортом охватывают внедрение цифровых платформ, электрических транспортных средств и системы умного города [10].

Данное исследование позволяет предложить научно-обоснованные подходы к совершенствованию управления городским транспортным комплексом, адаптированные к условиям Казахстана, включая внедрение цифровых технологий, развитие транспортной инфраструктуры, снижение экологической нагрузки и повышение качества транспортных услуг, способствуя устойчивому развитию и улучшению качества жизни граждан.

Основная часть. Современные условия урбанизации и динамичного роста численности городского населения предъявляют повышенные требования к эффективности работы транспортных систем. Городской транспортный комплекс играет ключевую роль в обеспечении мобильности граждан, экономического развития и повышения качества жизни населения. Страны

активно обмениваются опытом и лучшими практиками в области развития транспортной инфраструктуры, позволяющим внедрять передовые подходы и решения.

Внедрение передовых подходов и цифровых технологий требует опоры на точные и систематизированные данные. Для этого необходимо проанализировать статистические показатели, характеризующие пассажирооборот в Казахстане и Карагандинской области, и провести расчет:

- абсолютных изменений, как разницы пассажирооборота между годами;
- темпов роста, как отношения изменения к предыдущему году в процентах;
- среднегодовых темпов роста (CAGR), как усредненного значения ежегодного прироста (рисунок 1, 2).

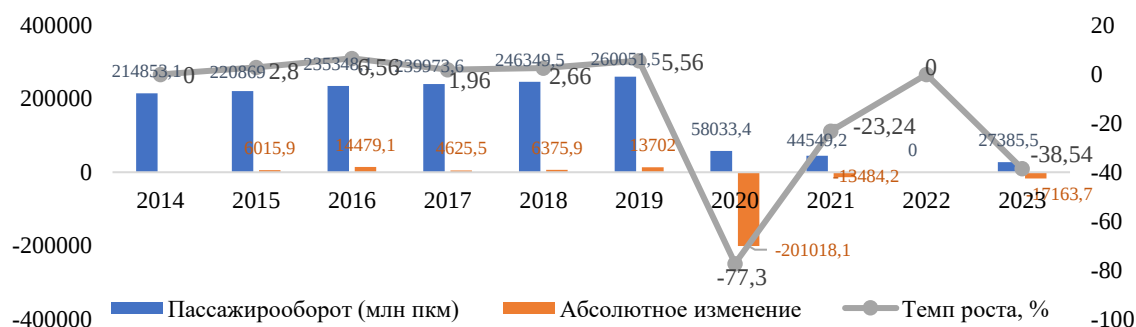


Рисунок – 1. Динамика пассажирооборота Казахстана, млн пкм / %

* составлено автором по источнику [11].

Как видно из рисунка 1, пассажирооборот в Казахстане демонстрирует устойчивый рост до 2019 года. Однако в 2020 году наблюдается значительный спад (-77,3%) из-за влияния пандемии COVID-19. В дальнейшие годы восстановление идет медленными темпами.

По Карагандинской области темпы роста пассажирооборота также сокращаются в ковидном 2020 году (-71,21%) на фоне постепенного сокращения годами ранее, начиная с 2016 года (-9,3%) (рисунок 2).

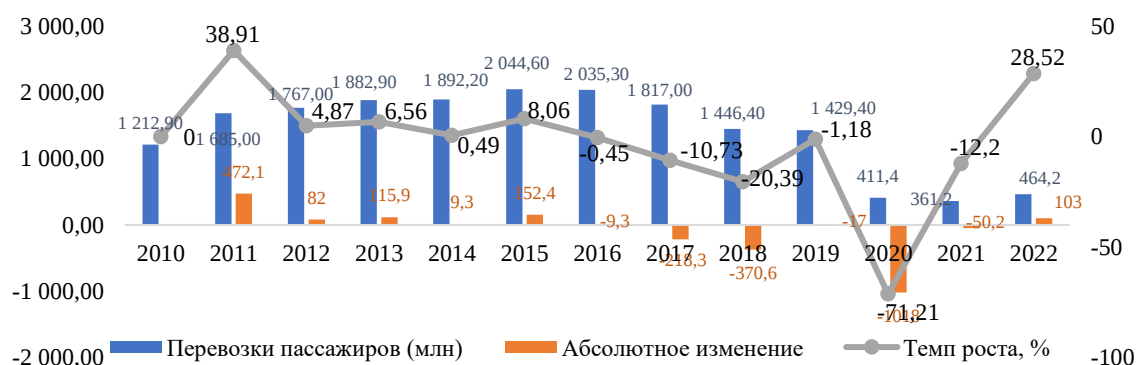


Рисунок – 2. Динамика пассажирооборота Карагандинской области, млн / %

* составлено автором по источнику [11].

Далее определим среднегодовой темп роста (CAGR) для Казахстана в целом по формуле (1):

$$CAGR = \left(\frac{\text{пассажирооборот в 2023}}{\text{пассажирооборот в 2014}} \right)^{1/\text{количество лет} - 1}, \quad (1)$$

Среднегодовой темп роста для Казахстана (CAGR) за период 2014 – 2023 гг. составил:

$$CAGR = \left(\frac{27385,5}{214853,1} \right)^{1/9} - 1 = -18,7\%.$$

Расчет показал, что за указанный период показатель сократился в среднем на **18,7% в год**. Данный результат указывает на **устойчивую негативную динамику** в развитии пассажирских

перевозок на национальном уровне, что может свидетельствовать о недостаточной эффективности транспортной политики, а также последствия внешних шоков, включая пандемию COVID-19. Это свидетельствует о необходимости адаптации системы государственного управления транспортом к кризисным ситуациям.

Теперь определим среднегодовой темп роста (CAGR) для Карагандинской области по формуле (2):

$$CAGR = \left(\frac{\text{перевозки в 2022 году}}{\text{перевозки в 2010 году}} \right)^{1/\text{количество лет}} - 1, \quad (2)$$

Среднегодовой темп роста (CAGR) для Карагандинской области за исследуемый период составил:

$$CAGR = \left(\frac{464,2}{1212,9} \right)^{1/12} - 1 = -8,6\%.$$

Расчет по Карагандинской области показал среднегодовое снижение объема пассажирских перевозок в регионе на 8,6%, что в целом показывает **более мягкое сокращение,** чем в целом по стране. Тем не менее это может быть связано с уменьшением количества маршрутов или неэффективностью их планирования.

Полученные результаты анализа пассажирооборота городского транспорта в Казахстане и Карагандинской области демонстрируют значительное снижение показателей, особенно в период 2020-2023 годов. Это напрямую связано с рядом факторов, затрагивающих управление транспортным комплексом в РК, и дает основу для анализа текущего состояния и возможностей оптимизации государственной политики в этой сфере.

Ключевыми факторами, влияющими на эффективность государственного управления транспортным комплексом в РК, являются как внешние, так и внутренние системные проблемы, требующие комплексного подхода к их решению.

Во-первых, значительное воздействие на транспортную систему оказала пандемия COVID-19. Этот кризис выявил уязвимость отрасли и необходимость внедрения более гибких стратегий управления. В условиях резкого снижения пассажиропотока особенно актуальными стали меры поддержки перевозчиков, стимулирование спроса на общественный транспорт и ускоренное развитие соответствующей инфраструктуры.

Во-вторых, на состояние транспортной системы влияет недостаточная эффективность в планировании и регулировании. Существует потребность в более глубоком анализе потребностей пассажиров и обеспечении равного доступа к транспортным услугам, особенно в отдалённых и слабообеспеченных районах страны.

В-третьих, наблюдаются трудности в интеграции различных видов городского транспорта. Отсутствие единой маршрутной системы и универсального билета снижает удобство пользования общественным транспортом. Решением данной проблемы может стать создание интегрированной транспортной сети, объединяющей автобусы, трамваи и другие виды транспорта в рамках единого цифрового решения.

Кроме того, важным барьером остается недостаточная цифровизация управления транспортной системой. Для повышения эффективности необходима разработка и внедрение цифровых инструментов управления пассажиропотоком, включая мобильные приложения для отслеживания маршрутов, электронные билеты, а также интеграция этих решений с государственными сервисами.

Наконец, существенным фактором является ограниченность финансовых ресурсов. Для устойчивого развития транспортного комплекса требуется пересмотр действующих механизмов финансирования и субсидирования, в том числе с акцентом на привлечение частных инвестиций через инструменты государственно-частного партнёрства.

Комплексное решение указанных проблем позволит повысить устойчивость, доступность и эффективность городского транспорта, что, в свою очередь, положительно скажется на уровне жизни населения и социально-экономическом развитии страны.

В этом контексте особенно важно обратить внимание на ключевые направления, требующие первоочередного вмешательства. Полученные результаты свидетельствуют о необходимости пересмотра государственной политики в сфере управления транспортным комплексом. Для

повышения его эффективности следует сосредоточиться на цифровизации, интеграции транспортных систем, стратегическом планировании и устойчивом финансировании. Успешная реализация этих мер позволит не только стабилизировать пассажиропоток, но и улучшить качество жизни граждан (рисунок 3).



Рисунок –3. Рекомендации для совершенствования системы государственного управления транспортным комплексом

**составлено авторами.*

Изучение международного опыта развития транспортных систем позволило провести сопоставительный анализ развития транспортной системы Казахстана и ее регионов с зарубежными примерами. В результате были сформулированы ключевые выводы, касающиеся институциональных и функциональных задач, что, в свою очередь, дало возможность определить приоритетные направления для совершенствования транспортной инфраструктуры, расширения консультационной поддержки и привлечения инвестиций (таблица 1).

Таблица – 1.

Результаты сопоставительного анализа развития транспортных систем в городах Казахстана и за рубежом

№	Направление деятельности	Мировая практика городов	Проблемы казахстанских городов	Необходимые меры
Институциональные задачи				
1	Стратегическое планирование и развитие транспортных систем	Наличие документов стратегического планирования развития	Не разрабатывается практически во всех городах – кроме крупных	- разработка стратегии развития транспортных систем – для всех городов; - при разработке стратегического планирования развития транспортной системы необходим охват всей территории городской агломерации;

		транспортных систем		- консультирование в процессе подготовки документации по стратегии развития городского транспорта. - консультирование по альтернативным подходам к организации работы на уровне городской агломерации; - консультирование по составу функций и возможным организационным схемам на местном уровне; - внесение изменений в законодательство по территориальному планированию в целях обеспечения их соответствия со стратегией развития городского транспорта.
2	Институциональная и организационная структура	Структурированная координация проводимой транспортной политики	Чрезмерная Раздробленность стратегических и институциональных полномочий	- упорядочивание и рационализация административно-правовых основ.
3	Финансирование	Предсказуемые финансовые ресурсы	Дискреционное распределение ресурсов, непредсказуемость	- повышение долгосрочной устойчивости бюджета; - переход на планирование выделяемых финансовых ресурсов; - финансирование первоначальных затрат на создание современных центров организации дорожного движения; - содействие в финансировании капитальных затрат на планирование развития транспортного комплекса, а также на новую систему закупок; - адресная поддержка внедрения электронных систем продажи билетов; - содействие в финансировании первоначальных затрат на формирование информационно-аналитического центра развития транспортных систем.
4	Скоростной внеуличный транспорт	Высокое качество и комфорт перевозок, обеспечение имеющегося спроса в целях повышения конкурентоспособности с легковым автомобилем	Низкое качество обслуживания	- оптимизация существующих перевозок, которые потенциально могут быть финансово жизнеспособными; - развитие скоростного пассажирского транспорта и системная интеграция всех видов транспорта.
5	Наземный общественный пассажирский транспорт	Практика проведения стратегических конкурсных торгов и обеспечение коммерческой ответственности оператора	Низкое качество услуг, предоставляемых традиционными видами транспорта. Недостаточный уровень конкуренции и неправильные	- целевые пилотные программы развития скоростного автобусного сообщения; - коммерциализация местных транспортных предприятий и консолидация частных перевозчиков в условиях роста конкуренции; - консультирование по структуре тарифов; - консультирование по процедурам планирования маршрутной сети; - консультирование по вопросам организации альтернативных систем конкурсных торгов;

			стимулы. Неэффективное законодательство.	- внесение поправок в законы о конкурсных торгах (на региональном уровне); - подготовка предварительных вариантов контрактной документации; - изменение правового статуса местных предприятий наземного общественного транспорта.
--	--	--	--	---

** составлено авторами*

Развитие транспортной системы предполагает, прежде всего, совершенствование транспортной инфраструктуры с разграничением по институциональным и функциональным задачам. С точки зрения **институционального блока**, особое внимание следует уделить следующим направлениям:

- **совершенствование нормативной базы и механизмов регулирования**, включая повышение эффективности регулирующих органов, что обеспечит более скоординированное и прозрачное управление транспортной системой;
- **развитие механизмов государственно-частного партнёрства** с созданием благоприятных условий для частных инвесторов, что позволит привлечь дополнительные ресурсы в развитие транспортной инфраструктуры;
- **подготовка и повышение квалификации кадров**, особенно в части владения цифровыми и инновационными технологиями, необходимых для современного управления транспортным комплексом;
- **оптимизация моделей финансирования**, направленных на устойчивое развитие транспортных проектов и повышение их инвестиционной привлекательности.

Функциональная составляющая направлена на практическую оптимизацию условий мобильности и обеспечение устойчивости городской среды, реализуемые через модернизацию общественного транспорта с повышением его доступности и минимизацией дорожных перегрузок; создание инфраструктурных объектов для пешеходного и велосипедного перемещения, способствующих экологизации и повышению гибкости транспортной системы; внедрение интеллектуальных систем управления дорожным движением для сокращения заторов и усиления безопасности; экологизацию транспорта за счет использования возобновляемых энергоисточников и низкоэмиссионных транспортных средств; интеграцию цифровых инноваций, включая smart-системы и мобильные приложения для планирования поездок.

Заключение. Для эффективного государственного управления городским транспортным комплексом необходимо обеспечить тесное и скоординированное взаимодействие между государственными органами, частным сектором и местными сообществами. Только в условиях согласованной работы всех заинтересованных сторон возможно создание устойчивой и современной транспортной системы, способной эффективно поддерживать экономический рост, повышать качество жизни населения и обеспечивать комфортную мобильность в условиях активной урбанизации.

Одним из ключевых инструментов в этом направлении может стать модель государственно-частного партнерства, которая позволяет эффективно привлекать ресурсы и управленческие компетенции частного сектора для реализации крупных инфраструктурных проектов, обладающей рядом значительных преимуществ.

Во-первых, это привлечение инвестиций. Государственно-частное партнерство создаёт условия для притока частного капитала, что особенно важно в условиях ограниченности бюджетных ресурсов и высоких инвестиционных потребностей транспортного сектора. Во-вторых, такой подход способствует сокращению нагрузки на государственный бюджет, позволяя распределить финансовую ответственность между государством и бизнесом. Это, в свою очередь, высвобождает государственные средства для финансирования других приоритетных направлений социально-экономического развития.

В-третьих, участие частного сектора способствует повышению качества и эффективности предоставляемых транспортных услуг за счёт внедрения инновационных решений, современных подходов к управлению и эксплуатации объектов. В-четвертых, реализация инфраструктурных проектов через механизмы государственно-частного партнерства, как правило, происходит в более сжатые сроки благодаря оперативности и гибкости частных операторов.

Дополнительно, развитие транспортной инфраструктуры на основе государственно-частного партнерства может способствовать созданию новых экономических зон и улучшению инвестиционного климата, тем самым способствуя общему экономическому росту. Важно также отметить потенциал технической модернизации: частные партнёры приносят с собой новейшие технологии, обеспечивая повышение эффективности и устойчивости транспортных объектов.

Особое значение имеет соблюдение международных стандартов в процессе реализации проектов государственно-частного партнерства. Это особенно актуально в условиях интеграции Казахстана в международные торгово-экономические процессы. Кроме того, внедрение государственно-частного партнерства способствует повышению безопасности перевозок и экологической устойчивости транспорта, что соответствует современным требованиям устойчивого развития.

Казахстану важно адаптировать лучшие международные практики, формируя собственную эффективную модель ГЧП с учетом этих факторов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Садыкова Г., Абжапбарова А., Жатканбаева Э., Урсарова А. Сравнительный анализ инфраструктуры международных транспортных систем // Вестник КазАТК. – 2024. – 134(5). – С. 102–114. – <https://doi.org/10.52167/1609-1817-2024-134-5-102-114>
2. Самиева Г.Т., Молдакенова Е.К., Утегенова Ж.С. Комплексный анализ состояния транспортной инфраструктуры Республики Казахстан // Вестник университета «Туран». – 2022. – №4. – С. 262–274. – <https://doi.org/10.46914/1562-2959-2022-1-4-262-274>
3. Зоихидов А.А. Центрально-Азиатская транспортная система: инициативы по совместной координации, проблемы и решения / А. А. Зоихидов // Экономика Центральной Азии. – 2020. – Т. 4. – №3. – С. 185–196. – <https://doi.org/10.18334/asia.4.3.110886>
4. Смагулова Ш.А., Абдулина Б.А., Саржанов Т.С., Жакупова С.Т. Развитие государственно-частного партнерства в создании транспортной инфраструктуры Казахстана // Качество жизни и управление. – 2023. – №2(59). – С. 82–92. – <https://doi.org/https://doi.org/10.55871/2072-9847-2023-59-2-82-92>
5. Тайсаринова А., Гармаш О., Умирзакова Д. Цифровизация транспортной инфраструктуры Республики Казахстан // Вестник КазАТК. – 2023. – №127(4). – С. 24–32. – <https://doi.org/10.52167/1609-1817-2023-127-4-24-32>
6. Послание Президента Республики Казахстан от 17 января 2014 года Казахстанский путь-2050: Единая цель, единые интересы, единое будущее. – URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K1400002014>
7. Послание Президента Республики Казахстан от 11 ноября 2014 года Нұрлы Жол - путь в будущее. – URL: https://adilet.zan.kz/rus/docs/K14002014_2
8. Послание Президента Республики Казахстан от 31 января 2017 года Третья модернизация Казахстана: глобальная конкурентоспособность. – URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K1700002017>
9. Docherty I., Marsden G., Anable J. The governance of smart mobility // Transportation Research Part A: Policy and Practice. – 2018. – №115. – P. 114–125. – <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.09.012>
10. Lerner W. The future of urban mobility. Towards networked, multimodal cities of 2050. – 2021. – URL: https://www.adlittle.com/sites/default/files/viewpoints/adl_the_future_of_urban_mobility_report.pdf
11. Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан. Отраслевая статистика. Транспорт. Динамические ряды. – URL: <https://stat.gov.kz/ru/industries/business-statistics/stat-transport/>

REFERENCES

1. Sadykova G., Abzhapbarova A., Zhatkanbaeva E., Ursarova A. Sravnitel'nyj analiz infrastruktury mezhdunarodnyh transportnyh sistem. [Comparative analysis of the infrastructure of international transport systems] // Vestnik KazATK. – 2024. – №134(5). – S. 102–114. – <https://doi.org/10.52167/1609-1817-2024-134-5-102-114> [in Russian].

2. Samieva G., Moldakenova E., Utegenova Z. Kompleksnyj analiz sostoyaniya transportnoj infrastruktury Respubliki Kazakhstan [Comprehensive analysis of the state of the transport infrastructure of the Republic of Kazakhstan] // Vestnik universiteta «Turan». – 2022. – №4. – S. 262–274 – <https://doi.org/10.46914/1562-2959-2022-1-4-262-274> [in Russian].
3. Zohidov A. Central'no-Aziatskaya transportnaya sistema: iniciativy po sovmestnoj koordinacii, problemy i resheniya [Central Asian transport system: initiatives for joint coordination, challenges and solutions] / A. Zohidov // Ekonomika Central'noj Azii. – 2020. – T.4. – №3. – S. 185–196. – <https://doi.org/10.18334/asia.4.3.110886> [in Russian].
4. Smagulova S., Abdulina B., Sarzhanov T., Zhakupova S. Razvitie gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v sozdanii transportnoj infrastruktury Kazakhstana [Development of public-private partnership in the creation of Kazakhstan's transport infrastructure] // Kachestvo zhizni i upravlenie. – 2023. – №2(59). – S. 82–92. – <https://doi.org/10.55871/2072-9847-2023-59-2-82-92> [in Russian].
5. Tajsarinova A. Garmash O., Umirzakova D. Cifrovizaciya transportnoj infrastruktury Respubliki Kazakhstan [Digitalization of the transport infrastructure of the Republic of Kazakhstan] // Vestnik KazATK. – 2023. – №127(4). – S. 24–32. – <https://doi.org/10.52167/1609-1817-2023-127-4-24-32> [in Russian].
6. Poslanie Prezidenta Respubliki Kazakhstan ot 17 janvarja 2014 goda Kazahstanskij put'-2050: Edinaja cel', edinye interesy, edinoe budushhee [Message of the President of the Republic of Kazakhstan dated January 17, 2014 Kazakhstan's Way-2050: Common goal, common interests, common future.] – URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K1400002014> [in Russian].
7. Poslanie Prezidenta Respubliki Kazakhstan ot 11 nojabrja 2014 goda Nyrly Zhol - put' v budushhee [Address of the President of the Republic of Kazakhstan dated November 11, 2014 Nurly Zhol - the way to the future]. – URL: https://adilet.zan.kz/rus/docs/K14002014_2 [in Russian].
8. Poslanie Prezidenta Respubliki Kazakhstan ot 31 janvarja 2017 goda Tret'ja modernizacija Kazakhstana: global'naja konkurentosposobnost' [Address of the President of the Republic of Kazakhstan dated January 31, 2017 The third modernization of Kazakhstan: global competitiveness]. – URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K1700002017> [in Russian].
9. Docherty I., Marsden G., Anable J. The governance of smart mobility // Transportation Research Part A: Policy and Practice. – 2018. – №115. – P. 114–125. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.09.012>
10. Lerner W. The future of urban mobility. Towards networked, multimodal cities of 2050. – 2021. – URL: https://www.adlittle.com/sites/default/files/viewpoints/adl_thefuture_of_urban_mobility_report.pdf
11. Bjuro nacional'noj statistiki po strategicheskemu planirovaniju i reformam RK za 2010-2022gg. [Bureau of National Statistics of the Agency for Strategic Planning and Reforms of the Republic of Kazakhstan. Industry statistics. Transport. Dynamic series]. – URL: <https://stat.gov.kz/ru/industries/business-statistics/stat-transport/> [in Russian].

Есенова М.Т., Бугубаева Р.О., Жапарова Р.Е.

ҚАЛАЛЫҚ КӨЛІК КЕШЕНІН МЕМЛЕКЕТТІК БАСҚАРУ ЖҮЙЕСІНІҢ ТИІМДІЛІГІН ҚАМТАМАСЫЗ ЕТУ МӘСЕЛЕЛЕРІ

Аңдатпа

Мақалада Қазақстанда жедел урбанизация мен халық санының өсуі жағдайында қалалық көлік кешенін мемлекеттік басқару жүйесінің тиімділігін қамтамасыз етуге байланысты заманауи сын-қатерлер мен мәселелер қарастырылған. Қазақстан және Қарағанды облысы мысалында жолаушылар айналымы динамикасына статистикалық талдау жүргізілді. Салыстырмалы және сандық талдау әдістерін қолдану арқылы абсолюттік өзгерістер, өсу қарқыны және жылдық орташа өсім қарқыны (CAGR) есептеліп, әсіресе пандемиядан кейінгі кезеңде көрсеткіштердің тұрақты теріс серпіні анықталды. Негізгі құлдырау 2020 жылы COVID-19 пандемиясының әсерінен болғаны және одан кейін қалпына келу үдерісі баяу жүріп жатқаны көрсетілді.

Қалалық көлік жүйесінің дамуын тежейтін негізгі факторлар анықталды: институционалдық үйлестірудің жеткіліксіздігі, қаржылық ресурстардың шектеулілігі, көлік түрлерінің әлсіз интеграциясы, цифрландыру деңгейінің төмендігі, сондай-ақ өңірлік деңгейде стратегиялық жоспарлаудың болмауы. Халықаралық көлік жүйелерін дамыту тәжірибесіне талдау жасау арқылы қазақстандық қалалар жағдайына бейімдеуге болатын озық тәжірибелер анықталды.

Институционалдық-функционалдық салыстырмалы талдау жүргізіліп, оның негізінде осы саладағы мемлекеттік саясатты жетілдіру бойынша ұсыныстар әзірленді. Басым бағыттар ретінде: цифрлық

инфрақұрылымды дамыту, басқарудың біріктірілген жүйелерін енгізу, стратегиялық жоспарлаудың рөлін арттыру, мемлекеттік-жекеменшік әріптестікті кеңейту және көлік жобаларының қаржылық тұрақтылығын күшейту ұсынылды.

Алынған нәтижелер Қазақстан қалаларында қалалық көлікті тұрақты дамыту бағдарламаларын әзірлеу, халықтың өмір сүру сапасын арттыру және экономикалық белсенділікті қамтамасыз ету үшін практикалық маңызға ие.

Yessenova M., Bugubayeva R., Zhaparova R.

CHALLENGES IN PUBLIC URBAN TRANSPORT GOVERNANCE SYSTEM

Annotation

The article examines contemporary challenges and issues related to ensuring the effectiveness of public administration in the urban transport system under the conditions of rapid urbanization and population growth in Kazakhstan. A statistical analysis of passenger turnover dynamics is conducted, using Kazakhstan as a whole and the Karaganda region as case studies. Based on comparative and quantitative methods, absolute changes, growth rates, and compound annual growth rates (CAGR) were calculated, which revealed a persistent negative trend in indicators, particularly during the post-pandemic period. The analysis shows that the most significant decline in passenger turnover occurred in 2020, due to the impact of the COVID-19 pandemic, followed by a slow recovery.

Key factors constraining the development of the urban transport system were identified: insufficient institutional coordination, limited financial resources, weak integration of different transport modes, a low level of digitalization, and the absence of strategic planning at the regional level. Based on an analysis of international experiences in transport system development, best practices adaptable to the context of Kazakhstani cities were identified.

A comparative institutional and functional analysis was carried out, leading to the development of policy recommendations aimed at improving the public governance of urban transport. Priority areas include the development of digital infrastructure, the implementation of integrated management systems, strengthening the role of strategic planning, expanding the use of public-private partnerships, and enhancing the financial sustainability of transport projects.

The findings have practical relevance for designing sustainable urban transport development programs, improving the quality of life for citizens, and supporting economic activity in Kazakhstan's urban areas.

