

СЕУЛ - ШЫҒЫСТЫҢ ӘЛЕМДІК ҚАЛАСЫ

Жунусова Баян Ермековна

bayana2107@mail.ru

Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ Халықаралық қатынастар факультеті,
«Шығыстану» мамандығы 4 курс студенті, Нур-Султан, Қазақстан
Ғылыми жетекші – т.ғ.к., профессор м.а. К.М.Ильясова

Сеул – Оңтүстік Кореяның астанасы және ең ірі мегаполисі. Инчхон қаласы мен Кёнги провинциясын қосқанда, Сеул – елдің жалпы халық санының жартысына жуығы тұратын Сеул астаналық ауданының орталығы.

Бүгінгі күні Сеул – әлемдік көшбасшылар қатарына қосылып, өсіп келе жатқан жаһандық қала болып саналады. Бұл Оңтүстік Кореядағы «Хан өзеніндегі ғажайып» деп аталатын экономикалық серпілістің арқасында мүмкін болды. 2014 жылы Сеул қаласының ЖІӨ-і 845,9 млрд. АҚШ долларын құрайтын, Токио, Нью-Йорк және Лос-Анджелестен кейінгі әлемдегі төртінші метрополитендік экономика атанды. 2014 жылы К-рор және корей толқынының отаны болып есептелетін Сеул қаласына 10 миллионнан астам турист келген болатын, бұл оны туристтер арасында ең танымал әлемдегі 9-шы қала етті. Сеулдің Каннам мен Digital Media City аудандарында шоғырланған негізгі ірі технологиялық орталықтарында Fortune Global 500 рейтингіне кіретін 15 компаниясының штаб-пәтері орналасқан, оның ішінде Samsung, LG, Hyundai және т.б.. Global Power City индексі және Әлемдік қаржы орталықтарының индексі бойынша алтыншы орынды иеленген Сеул метрополисі әлемдік мәселелерді шешуге белсенді араласып, қабылданатын шешімдерге елеулі әсер етеді, сонымен қатар әлемдік деңгейдегі маңызды конференцияларды жиі өткізетін бес қалалардың бірі болды. Сеулде 1986 жылы Азия ойындары, 1988 жылғы жазғы Олимпиада ойындары, 2002 жылғы ФИФА Әлем кубогы мен 2010 жылы G-20 саммиті өтті.

Корея Республикасы дербес тәуелсіз мемлекет болып жарияланғаннан кейін әлемдегі ең кедей елдер қатарына кірген еді, ал Сеул 1950-1953 жж. корей соғысынан кейін толығымен дерлік қираған болатын. Осы жағдайдан шығып, бүгінгі күнгі жағдайға жету үшін корей басшылығына «экономикалық ғажайыптан» бөлек аса маңызды реформалар жүргізу қажет болды. Мәселеге осы тұрғыдан келгенде, Сеул әкімшілігінің қаланы жан-жақты дамытуға бағытталған саясаты мен реформаларының алғышарттары мен тарихын зерттеп, нәтижелері мен алдағы даму мүмкіндіктерін бағалау маңызды болып отыр. Ізденіс барысында Сеул қаласының ірі мегаполис ретінде дамуына әр кезеңде әсер еткен негізгі факторлар – урбанизацияны жоспарлау, көлік жүйесін оңтайландыру және электронды үкімет жүйесін дамытуға ерекше назар аударылғаны анықталды.

Сеул қаласын дамытудың негізгі кезеңдері. Сеул қаласының тарихы 2000 жылдан астам уақытты қамтиды, оның іргетасы Хан өзенінің жағалауындағы Пэкче мемлекетінің астанасы Виресон (위례성) қаласының пайда болуымен қаланған. Дегенмен, қаланың қарқынды дамуы оның 1394 жылы Чосон әулетінің (1392-1910) астанасы болып жарияланған кезінен бастау алады [1].

IX ғасырдың соңында порттардың ашылуынан кейін, яғни жабық есік саясатының аяқталуымен, қазіргі кездегі Сеул территориясында темір жолдар, трамвай жолдары, саябақтар, сумен қамту жүйелері, мектептер мен емханалар салына бастады. Көп ұзамай, Корея жапондардың отарына (1910-1945) айналады, бұл Кореядағы индустриализацияға ықпал етті [1]. Халық Сеул айналасына көше бастады, біраз уақыттан соң бұл шеткергі аудандар қаланың бір бөлігі болып есептелінді. 1945 жылы Кореяның тәуелсіздік алуымен қала атауы ресми түрде Сеул болып өзгертіледі, дегенмен корей соғысы кезінде әскери қимылдар салдарынан қаланың көп бөлігі қирап қалған болатын.

1950 жылдары Сеул соғыс күлінен тез өсті және оның жылдам экономикалық өсімі арқасында жарты ғасыр ішінде қала жаһандық мегаполиске айналады. Көптеген еуропалық елдер үшін индустриаландыруға бір ғасырға жуық уақыт қажет болды, ал Корея сол жолды 30 жылдан аз уақыт ішінде өтті. 50 жылда Сеул әр түрлі мәселелерді жеңіп шығып, 10 миллион адамның ыңғайлы өмір сүруін қамтамасыз ететін смарт-қалаға айналды.

Сеулдің қазіргі кездегі дамуын үш кезеңге бөлуге болады. 1960 жылдан бастап 1970 жылдарға дейін Сеул урбанизациялық мәселелерге тап болды, мысалы, халықтың жаппай Сеулге көшуі мен әлеуметтік инфрақұрылымның жетіспеушілігі салдарынан жол кептелістері, қоршаған ортаның ластануы, заңсыз қоныстарды қалыптастыру және тұрғын үй тапшылығын айтуға болады. Осы мәселелерді шешу үшін Сеул қаласының әкімшілігі жолдарды кеңейту, заңсыз елді мекендерде ресми түрде тұрғын үй кешендерін тұрғызу, Чонге жол өткелін және Йобийдо аралын салу арқылы базалық инфрақұрылымдарды құруға назар аударды [2].

1980-1990 жж. Сеул қалалық үкіметі 1986 жылы Азия ойындарын және 1988 жылғы Олимпиада ойындарын өткізуіне байланысты урбанизацияны дамыту мен қаланы белсенді түрде жетілдіру бойынша бірқатар шаралар қабылдады. Бір жағынан, Ханган өзені туралы жалпы даму жоспары құрылып, өзен бойында Ганбёнбук-ро және Олимпик-дэро жолдары салынды. Сонымен қатар Сеул метрополитен үкіметі 2-8 метро желілерін ашты және орта класс арасында тұрғын үйге деген сұраныстың өсуіне жауап ретінде Каннам, Мок-Донг, Годок-Донг, Гэпо-Донг және Санге-донг аудандарында кең ауқымды тұрғын үй кешендерін салды. Осы ауқымды инфрақұрылымды дамытудың нәтижесінде Сеул қоғамдық көлік, жолдар, сумен жабдықтау және канализациядан тұратын жоғары деңгейдегі қалалық инфрақұрылымдардың маңызды желісін қамтамасыз етті. Дегенмен, ымырасыз даму табиғи ортаны бұзу, тарихи қорларға зиян келтіру және қоғамдастықты жою сияқты елеулі жанама әсерлерге әкеп соқты.

2000 жылдары ақпараттық технологияларды дамыту және азаматтардың өмір сүру сапасын жақсартуға деген өскелең сұранысын ескере отырып, Сеул қалалық басқару саясатын озық IT технологияларына негізделген тұрақты қаланы құру бағытында өзгерді. Сеул қаласы әкімшілігі цифрландырылды, сонымен қатар Чонгечон өзенін қалпына келтіру және Сеулдің орманды белдеуін дамыту сияқты бірнеше жобалар іске асырылды. Жақында, экономикалық өсім қарқыны баяулады және халықтың қартаюуына байланысты әлеуметтік ахуал өзгерді, Сеул қаласының жаңаруына қатысты саясатында парадигма ауысуы оры алды. Бұл Seoulo 7017 және Sewoon қалпына келтіру жобаларын ілгерілетуге әкелді [2]. Осы уақыт аралығында, бұл негізгі бағыттардан бөлек урбанизациялық қауіпсіздік, халықтың әл-ауқатын көтеру, Сеулді басты экономикалық орталыққа айналдыру, әйелдердің әлеуметтік ендігін қамтамасыз ету, жастарды жұмыспен қамту, жемқорлықпен күрес пен үкімет ашықтығын қамтамасыз ету, тарихи және табиғи ескерткіштерді қорғау, корей толқынын дамыту мен корей дәстүрлі мәдениетін халықаралық деңгейде көрсету арқылы корей брендин

калыптастыру және туризм сияқты сан қырлы мәселелер қатар қарастырылып, өз уақытында шешімін тапты.

«Қаланың негізін салу» кезеңі (1960-1980 жж.). Бұл кезең Сеул тұрғындарының күрт өсуімен сипатталып, осы кезде жаңа қалалық инфрақұрылым халық санына сәйкес жаңадан құрыла бастады. Сеулді қаржыландыру жоспары, су ресурстарын басқару, арықтар мен өзен реформалары қолға алынып, «жаңа» қаланың негізі қаланды. Осы уақыттағы ең ірі жобалар қатарында Чонге экспресс тас жолының салынуы (1967), Хан өзені арқылы өтетін көпірлер (Янхва көпірі: 1966, Ханнам көпірі: 1969), қалдықтарды қайта өңдеу зауытының салынуы (1972) және 1-ші метро желісінің ашылуы (1974) болды. Қаланың дамуының негізгі жоспарлары «Каннам даму жоспары» (1970) және «Йобийдо даму жоспарын» (1971) қамтыды [3].

Жоғарыда аталған «Каннам даму жоспары», өз кезегінде, Сеул дамуы үшін өте маңызды жобалардың бірі болды. 1970 жж. басталған бұл жоспар бірнеше онжылдықтарды қамтып, нәтижесінде қазіргі кездегі Сеулдің ең гүлденген бизнес әрі тұрғын ауданының пайда болуына зор әсерін тигізді.

Сеул халық саны феноменальды қарқынмен өсті. 1953 жылы миллионға жетті, ал 1960 жылы бұл көрсеткіш 2,45 миллионға дейін өсті [2]. Мұндай халық өсімі жоспарланбаған еді, бұл урбанизация өмір сүру сапасын нашарлатып, бүкіл қала мәселелері бойынша қақтығыстарға әкелді. Халық одан сайын ұйымдастырылмаған түрде қала төңірегіне көшіп келе берді, олар таулар, өзендер, жасыл белдеу, мемлекеттік жерлер мен тіпті жолдар бойына орналаса бастады.

Ең негізгі мәселе тұрғын үйдің жетіспеушілігі мен қолданыстағы тұрғын үйлердің нашарлауы болды: 2 отбасына 1 тұрғын үй бірлігінен келді, ал барлық үйлердің кем дегенде үштен бірі оймыш тақтайдан құрастырылған уақытша баспаналар болды. Ресми түрде су тарифы 56%-ды құрады, бірақ ол сағатына бір рет берілді. Жолдардың қатынасы тек 8%-ды құрады, шығысынан батысына дейінгі ара-қашықтығы 16 км-ден аспайтын және жалпы ауданы 268 км² болатын қала ішіндегі жол жүру шамамен 2 сағатты құрады [4]. Таза сумен қамтамасыз ету мәселесі шиеленісті. Мектептер жеткіліксіз болды, мектеп маңайында тігілген шатырлар уақытша аудиториялар ретінде орнатылды. Сабақ таңертең және түстен кейін өткізілді, бірақ барлық оқушыларды орналастыру үшін жеткіліксіз болды. Азаматтардың көбісі жұмыс таба алмай, көше кезіп жүрді, қылмыс деңгейі өсті [3].

Қала әкімшілігі өсіп келе жатқан халық санына қаланы бейімдеу үшін қолданыстағы тұрғын аудандардың (мысалы, Seun Arcade) тығыздығын арттыруды жоспарды және жүйелі түрде көрші аумақтарды (мысалы, Согё, Дондэун, Мёнмок, Сую және т.б.) дамытуды жоспарлады. Алайда, бұл халықтың күрт өсуімен күресу үшін жеткіліксіз болды. Мысалы, 1960 жылы халық саны орта есеппен 298 780 адамға өсті; бұл қалада кем дегенде 50 мың тұрғын үйді (әрбір отбасы үшін 6 адам есебінен) және басқа да инфрақұрылымды талап етті, сол кездегі қалалық инфрақұрылым тек бірнеше мың адамға ғана қызмет ете алды [4]. Бұл қалалық мәселелерді шешу үшін Сеулға жаңа ірі тұрғын аудандары қажет болды.

Сон Чжон Мок, Сеул арнайы қаласы әкімшілігінің қалалық жоспарлау бюросының бұрынғы директоры, өз кітабында былай жазады: «Канбук (яғни, өзеннің солтүстік жағалауы, ескі қала) бұдан былай бұл мәселені шеше алмады. Халық өсіп келеді. Каннамның (яғни, өзеннің оңтүстік жағалауы) дамуы алғаш рет 1970-жылдары, халық саны шамамен 6 миллион болған кезде ерекше қарқынмен басталды. Канбук ендігі әрі бұл қызметпен айналыса алмады. Осылайша, Каннамның дамуы басталды» [3].

Сеул қаласының базалық жоспарында ұсынылған Каннам даму жоспары нақты сипатқа ие болды. 1967 жылы Кёнбу автомагистралінің құрылысы басталғаннан кейін жерді қайта бөлу мәселесі шешімін тапты. Жаңа Йондонг ауданының даму жоспары жасалды, ол жоспар, нақтырақ айтқанда, Йондонгтың 1-ші және 2-ші шағын аудандарында (екі ауданның жалпы ауданы 59 км²) 600 мың адамға арналған тұрғын үй құрылысына бағытталды. Йондонг-1 және Йондонг-2 жерді қайта бөлу бағдарламалары 1968 және 1971 жылдары басталды және 1985 жылы аяқталды [4]. Каннамның дамуы шын мәнінде осы кезде

басталды, себебі қаланың жаңа бөлігін енді қажет инфрақұрылыммен қамтамасыз ету және оның дұрыс қызмет жасауы үшін оны ескі қаламен байланыстыру қажет болды.

Каннамдағы тұрғын үйлер үлесінің жалпы жер үлесіне қатынасы орташа республикалық деңгейден төмен еді, ал жерді қоғамдық пайдалану үшін (мысалы, жолдар мен жасыл белдеу) жерлер қатынасы жоғары болды. Каннам тұрғын алабы ретінде құрастырылғанына қарамастан, онда Канбукқа қарағанда қоғамдық қолданысқа арналған жерлер үлесі жоғары болды [3].

Жерді қайта құрылымдау жоспарланғаннан кейін, Сеулдегі негізгі инфрақұрылымды қалыптастырған Йондонг аудандары үшін жол желісінің жоспары мен жер асты инженерлік тоннельдері әзірленді, Каннамға өз функцияларын орындауына едәуір көмектесті. Йондонг жобасына келесілер кірді: 50 м немесе одан да кең негізгі жолдар; Самнын-ро (ені: 50 м, қазіргі Тегеран даңғылы), Йондонг даңғылы (ені: 70 м) және Каннам даңғылы (ені: 50 м) сияқты магистральдық жол желілері; қазіргі кездегі Олимпик-дэро жолын құрайтын жағалау жолдары [3]. Жолдардың қатынасы 24,6%-ды құрады және дамыған елдердің ірі қалаларындағы жолдар желісінің жобасына негізделді. Жолдардың осындай жоғары қатынасы алғашында қатты сынға ұшырады, бірақ бұл жоспар 1980-ші жылдардың соңында автомобильдер саны ұлғайған кезде ақылға қонымды деп саналды.

Сеул қала метросының жоспарын өзгертілді. 1972 жылы құрылған Метро жоспары 1975 жылы айтарлықтай қайта қаралды; 2-желі Йондонның аудандарын Йондонпо және Сеул орталығымен байланыстыратын дөңгелек сызық болуы керек еді. Бұл Канбуктың тұрғындарын Каннамға тартып қана қоймай, сондай-ақ бір жылдан кейін пайда болатын үш жақты жоспарды дамытуға көмектесіп, бүгінгі Сеулге бірнеше негізгі құрылымды береді [3]. Каннамның қарқынды дамуы мен Сеул әкімшілігінің қолдауына қарамастан, Каннам даму жоспары кейбір қиындықтарға тап болды. Бұл жоспар 1970-жылдардың басында басталды, бірақ халық уақыт өткенімен де Канбукта шоғырланған. 1970 жылы Сеул халқы 5,43 млн. адамға жетті, халық саны 1969 жылы 4,78 миллион еді және бір жылда 630 мыңға өсті. Халық санының өсуі 1960-жылдарға қарағанда анағұрлым жоғары болды және жаңадан көшіп келген халықтың барлығы 1970 жылы Сеул халқының 76%-ы тұратын Канбукқа аттанды. Халық санының шектен тыс өсімі мәселесі күн сайын шиеленесе берді. Қала халқының қалған бөлігі - 24% - Хан өзенінің оңтүстігінде, негізінен Йонджунгпода орналасты [4]. Сондықтан, Йондонг бос болды, ал Сеул әкімшілігі үшін халықты бөліп орналастыру өте маңызды болды.

Осы себеппен, 1972 жылы тұжырымдаманы кеңейте отырып, Сеул әкімшілігі Хан өзенінің солтүстігіндегі тұрғын үй құрылысына тыйым салды, бұл осы аймақты арнайы мекемелермен шектеп, қаладағы басқа орталықтардың өсуін ынталандыру үшін жасалды [5]. Адамдарды бұл ауданға тартатын дүкендердің, базарлардың, университеттердің және басқа да нысандардың құрылысы немесе кеңеюіне тыйым салынды. Жаңа мейрамханалар, барлар, университеттің дайындық мектептері, жанармай құю бекеттері және басқа да нысандардың құрылысына тыйым салынды немесе рұқсат алу өте қиын болды [5]. Сеул Канбуктағы халық санының шектен тас өсуін тоқтатуға бел байлады.

1975 жылы Сеул әкімшілігі Каннамның қалалық функцияларды дамыту үшін әлеуметтік инфрақұрылымды құру жоспарын жариялады. Оның алғашқы объектілері - мэрия, сот, прокуратура, корейлік орман қызметі және мемлекеттік сатып алу қызметі секілді мемлекеттік органдар, сондай-ақ Корея Банкі, Корея Даму Банкі және Корея Валюта Банкін қосқанда жалпы 8 қаржы институттарының штаб-пәтері көшірілу жоспарланды [4]. Дегенмен, бұл қатаң оппозицияға әкеп соқты, өйткені, қалада тиісті бөлімшелермен жеткілікті келіссөздер өтпеді, сондықтан институттар Каннамға ауыстырылмады. Каннамға көшкен жалғыз мемлекеттік мекемелер Жоғарғы Сот және Прокуратура болды [5].

«Дамушы қала» кезеңі (1980-2000 жж.). Халық санының күрт өсу мәселесі біршама дәрежеде қолға алынып, халықты орналастыру мәселесі өз шешімін таба бастады. Ендігі маңызды мәселе – Сеул қала тұрғындарының инфрақұрылымын дайындау және қала орталығында қоршаған ортаны жақсарту. Осы кезеңде қабылданған кейбір негізгі қаланы

дамытудың жоспарлары: Хан өзенінің кешенді даму жобалары (1982 ж.), Көппәтерлі тұрғын кешендерін дамыту (1987), Хан өзенінің ағынды суларын басқару (1987), 180 мың тұрғын үй құрылысы (1989 ж.), т.б. 1980-2000 жж аралығында қолға алынған негізгі жобалар қатарында: 2-4 метро желілерінің қосылуы (1984-1985 жж.), қоқысты сұрыптап жинау (1992), қоғамдық көлік картасы (1996) [6].

1980 жылдары Сеулде қалалық көлік жүйесінің дамуына саясатқа қарағанда сыртқы факторлардың (индустрияландыру, урбанизация, даму бумы, инфляция) әсері көбірек болды. Әсіресе урбанизация ірі елді мекеннің құрылуына ерекше әсер етті, ал Сеулдің көлік инфрақұрылымын дамыту саясаты тек көмекші сипатқа ие болды және үлкен тұрғын тұрғын кешендерін қала орталығындағы жолдармен байланыстыруға ғана бағытталған еді.

1980-жылдарда жалғасқан халық санының өсімі көлік жүйесінің мәселелерін тереңдете түсті. Кейбір адамдар оны шырғалаң шеңберге теңеді: қалалық инфрақұрылым салынып, қала тұрғындары көбейеді, осыдан кейін қаланың инфрақұрылымын қайтадан кеңейту қажет. Сеул мен оның маңындағы қалалар кеңейе берді және Сеул әкімшілігі көлік саясатына көбірек назар аударуы керек еді. 1980-жылдардың соңында үкімет Сеулдің маңайында жаңа қала салуды жоспарлап, 2 миллион тұрғын үймен қамтамасыз етті; Сеулдің төңірегіндегі жаңа қалаларды астанамен байланыстыратын автожолдардың жеткілікті мөлшерін қамтамасыз етуге баса назар аударылды [6].

Сеулдегі көлік саны 1980 жылғы 200 мыңдық көрсеткіштен 1985 жылы 450 мыңға және 1990 жылы 1,2 миллионға бір жетті [5]. 1980-ші жылдардың соңында көлік-жол қатынасы 19%-ды құрады, бұл 1970-шы жылдары жолға дейін 11%-дан едәуір артқан еді. Шамамен осы уақытта қоғамдық көлік жүйесі – автобустар мен метро - едәуір дамыды, 1984 жылы метроның 2-желісі, 1985 жылы 3 және 4-желілері іске қосылды. Аталған 1985 жылы метрополитен жалпы трафиктің 16,5%-ын құрап, негізгі қоғамдық көлік түріне айналды [6]. Азия ойындары (1986 ж.) және Олимпиада ойындары (1988 ж.) сияқты масштабты халықаралық іс-шаралар арқасында 1980 жж ортасынан 1990 жылдардың басына дейін Сеул көлік жүйесінде көптеген өзгерістер орын алды. 1986 жылы Сеулдің шығысы мен батысын байланыстыратын Олимпик жедел автомагистралі салынды [6]. Жалпы айтқанда, 1980 жылдар Оңтүстік Корея астанасы үшін транспорт жүйесін дамыту жылдары болды. Ірі жол құрылыстары, метро желілерінің ұлғаюы, автобус жүйесінің дамуы сияқты Сеул әкімшілігінің жан-жақты талпыныстарына қарамастан, көлік жүйесі саясаты жекелеген көлік түрлерін бір-бірімен байланыстыра алмағаны мен ұтқырлықты оңтайландыра алмағаны үшін сынға алынды. Бұның себебі, жолдар жобалары, метро жүйесі мен басқа қоғамдық көлік саясаттары бір-бірінен дербес, тәуелсіз өткізілді.

Жыл	Негізгі жобалар
1984 – 1985	Метроның 2-желісі (1984 ж, мамыр), метроның 3 және 4-желісінің (1985 ж, қазан) ашылуы
1986	Олимпик жедел автомагистралі салынуы
1987	Көлікәсерінбағалаужүйесі енгізілуі
1989	TMS жүйесі енгізілуі

Кесте-1. 1980 жж. көлік жүйесіндегі негізгі өзгерістер

Сеулда тіркелген автокөліктердің саны 1990 жылы 1 млн, ал 1995 жылы 2 млн-нан асты [5]. Жолдарды оңтайландыру бойынша әкімшіліктің үнемі күш салғанына қарамастан, жол желілері сұраныстың осындай күрт өсуін жеңе алмады. 90-шы жылдары ірі магистральдарда жол кептелістері күрделене түсті. Сөйтіп, Сеул қала инфрақұрылымын қалалық жылдам жүретін жолдар, магистралды жолдар салу және Сеул төңірегіндегі жаңа қалаларды қосатын магистральдар желісі сияқты ірі жобалармен толықтырды. 90-

жылдардың басында қабылданған автономды басқарудың жергілікті жүйесі Гудың әрбір өңірлік кеңсесі өзінің Көліктік жетілдіру бағдарламасын (КЖБ) дамытуға және көлікпен байланысты мәселелерді жекелеп шешуге негіз болатын. Бұдан басқа, блоктық көлікті жетілдіру бағдарламасы көлік ортасын жақсартуға айтарлықтай әсер етті. Дегенмен, бірқатар мәселелер әлі де шешімін таппады, жолдар мен көлік құралдарын қаржыландыру расталғанына қарамастан, даму бағдарламалары әзірленді. Әрине, осындай жағдайда көліктік инфрақұрылым сұранысты қанағаттандыра алмады.

Метрополитендердің құрылысы одан әрі дами берді, ал метроның көмегімен трафиктің үлесі 2-ші фазадан кейін - 8-желі (1996 ж.), 5-желі (1996 ж.) және 7-желі (2000 ж) ұлғайтылды [5]. Сеулде көлік санағы бойынша 1998 жылы автобустар бірдей адамдар санын тасымалдады, бірақ метро 1980 жылғы 6,8%-дан 1998 жылы 30,8%-ға дейін өссе, автобустарда ол көрсеткіш 29,4% сол жылы болды [6]. Автобус операторлары олардың үлесі азайғанын сезінді, бұл өз кезегінде автобус жүйесінің қалыпты өызмет етуіне әсер етті. Жауап ретінде Сеул қаласында автобуска қызмет көрсетудің кешенді жоспары жасалды (1997) ж., бірақ ол іске асырылмады.

Жыл	Негізгі жобалар
1990	Көлік салығының енгізілуі
1995	Компанияларға арналған көліктік талаптарды басқару жүйесі енгізілді
1996	Метроның 7-желісі (1996 ж, қазан), метроның 8-желісінің (1985 ж., қазан) ашылуы, метроның 5-желісінің (1985 ж, қараша) ашылуы,
1996	Namsan Tunnel 1 және 3-ні қолданып енгізілді
1997	FTMS жүйесінің енгізілуі

Кесте-2. 1990 жж. көлік жүйесіндегі негізгі өзгерістер

«Смарт әрі тұрақты қала» кезеңі (2000 ж. – бүгінге дейін). Сеул қаласының ірі мегаполис ретінде дамуының үшінші кезеңінде бағдарламалық-бағытталған саясатқа аппараттық-бағытталған саясаттан көшу көзделді. Осы кездегі қала дамуының негізгі жоспарлары: Сеул электрондық үкіметі (2000 ж., жалғасып келеді), Сеул электрондық үкіметінің «смарт қала» бағыты (2011), үлкен деректерді басқару базалары, Сеулдің 2030 жылға арналған жоспары, тарихи мұраны сақтау жөніндегі жобалар, т.б. [7]. Осы кезде Сеул әкімшілі қолға алған негізгі жобалар: мемлекеттік қызметтегі онлайн-ұсыныс (2000 ж.), Чонгечхон өзенін қалпына келтіру (2004 ж.), Қоғамдық көлік жүйесін реформалау (2004 ж.), Сеул қалдықтарын басқару жүйесі (2005 ж.), Сеул автомобильдерді бөлісу жүйесі (Nanum-Car) (2013), Big Data Owl жүйесі (2013), Қауіпсіз қала жобасы (2013), Eco-Mileage жүйесі (2008), «Қатысушы демократия» бағытындағы «Сеулдің қатысушы қаржыландыру жүйесі» (2017 ж.), «Global Digital Seoul 2020», т.б. [7].

2003 жылдан бастап, Сеул қаласының астаналық әкімшілігі мен Корея Республикасының үкіметі Rutgers University өткізетін муниципалды электронды басқарудың Халықаралық рейтингінде, сондай-ақ Біріккен Ұлттар Ұйымының Электрондық үкіметтер рейтингінде (2003-2016) алғашқы орындарға ие болды. Соңғы 15 жылда Сеулдің астаналық үкіметі көптеген халықаралық үкіметтердің «электрондық үкімет» көрінісін анықтауға тырысты. Қала әкімшілігі электронды үкіметтің ұзақ мерзімді даму стратегиясын әзірлеуде көшбасшылықты көрсетті. Өзінің бес жылдық ұзақ мерзімді стратегиясына сүйене отырып, арнайы сарапшылар тобы қаланың стратегиясы, саясаты, инфрақұрылымы мен реттелуін басқару басты міндеті болып табылатын Муниципалитеттің АТ бөліміне жиналды. Бұл бөлім

түрлі ведомстволардың арасында жаңа инфрақұрылымдарды дамытуда, ақпарат алмасу және тиісті органдармен ынтымақтастық туралы нұсқаулықтарды анықтайды [8].

Біріккен Ұлттар Ұйымының қамқорлығымен өтетін ХЭБО (Халықаралық электронбайланыс одағы) 2013 жылдың ақпан айындағы Технологиялық қадағалау есебінің бөлігі ретінде «Ақылды қалалар – Сеул жағдайын зерттеу» атты арнайы баяндама жариялады [8]. БҰҰ-ның электрондық үкімет шолуында 2003 жылдан бері әлемдегі ең технологиялық дамыған қалалардың бірі ретінде аталатын Сеул қаласына сілтеме жасала отырып, баяндамада электрондық үкіметтің мүмкіндіктері, сондай-ақ азаматтар үшін жан-жақты бірегей цифрлық қызметтер туралы айтылады.

Сеул қаласының астаналық үкіметінің рөлі – барлық қалалық билік органдарының мемлекеттік қызметтеріне қатысты ақпараттық жүйелерді ұйымдастыру, 32 ұйымды біріктіретін телекоммуникация желісін құру және бас ақпараттық қызметкер (CIO) басқаратын электрондық үкіметті дамыту үшін кең ауқымды топ құру.

Бүгінгі күні Сеул «электронды үкіметінің» (SMG) құзыреттілігіне кіретін мәселелер – бұл: салық, қаржы, келісімшарттар мәселесі; құрылыс; көлік жүйесі; денсаулық сақтау, азық-түлік қауіпсіздігі; мәдениет, туризм, спорт, дизайн мәселелері; қоршаған орта, саябақтарды күту, сумен қамтамасыз ету мәселелері; баспанамен қамтамасыз ету, урбанизациялық жобалау, Магок жобасы; қауіпсіздік, өрт қауіпсіздігі, азаматтық қорғаныс мәселесі; экономика және жұмыспен қамту; әйел құқықтары, балаларды күту, балалар мен жастар мәселесі; әлеуметтік әл-ауқат, зейнеткерлер, мүгедектер мәселесі; жоспарлау, аудит, білім беру, ақпаратпен қамтамасыз ету, адам құқықтары мен қоғамдық мәселелер [7].

Сеул әкімшілігінің «электронды үкіметінің» бүгінгі күнге дейінгі даму тарихын төмендегідей 5 кезеңге бөлуге болады:

I кезең – 1990-1999 жж. – Ақпараттық технологияларды пайдаланудың базалық инфрақұрылымы орнатылған компьютерлендіру фазасы

II кезең – 1999-2007 жж. – Жол картасы белгіленген және қаланың әкімшілік қызметтері мен электронды ақпараты біріктірілген Онлайн желіге қосылу кезеңі

III кезең – 2007-2011 жж. – Жаңа мобильді ортаға бейімделуге бағытталған «i-Seoul» жобасы жүзеге асырылған Желінің қалыптасу кезеңі, бұл жобада «Web2.0.» жобасының пайда болуына қажетті ақпарат алмасуына ерекше көңіл бөлінді.

IV кезең – 2011-2015 жж. – Сеул қаласы «смарт үкімет» кезеңінде онлайн-сымсыз инфрақұрылымды интеграцияла, ірі дерек базаларын пайдалану және ашық деректерді жариялау арқылы жұртшылыққа жеке қызмет көрсетуді көздейтін «Смарт Сеул-2015» жобасын жариялады, осылайша азаматтық белсенділіктің артуына және ашық үкіметтің дамуына мүмкіндік туғызды.

Қазіргі жағдай – 2016~2020 жж – Сеул қаласы «Сеул жаһандық цифрлық жоспары 2020» арқылы өздерінің азаматтарының әл-ауқатын қорғауға және гипер-цифрлық технологиялар дәуірінде өз көшбасшылығын нығайтуға мүдделі.

Сеул қаласы үшін IT-ні басқа да маңызды қоғамдық мүдделермен, соның ішінде еңбек нарығы және әлеуметтік қамсыздандыру жүйесімен біріктіруі өте маңызды. Осы мақсатта «Global Digital Seoul 2020» цифрлік технологияны Сеул қаласының басқа операциялық жүйелерімен жүйелі түрде байланыстыруға ұмтылады.

Сеул астаналық әкімшілігі үнемі орталық үкіметтің мемлекеттік қызметке деген көзқарасымен санасып, атап айтқанда «ашықтық», ақпарат алмасу, қарым-қатынас және ынтымақтастыққа бағытталған «Үкімет 3.0» жобасын ескеруге тырысады [8]. Бүгінгі таңда бұл зерттеу Сеулдың электронды үкіметтің саясаты мен инновациялық бастамалары жоспарланған нәтижелердің елеулі бөлігін орындады, SMG электронды үкіметтің тиімді жұмыс ортасын құруды жалғастырады, бұл оны әрі қарай зерттеуге лайық саясат болады және басқа муниципалитеттерге экспортқа шығаруға лайық саясат деген қорытындыға келді.

Қорытынды. 1950-жылдардан бері қарай Оңтүстік Корея үкіметі және, әсіресе, Сеул қаласының әкімшілігі мемлекет астанасын дамытуға және өмір сүру мен бизнес үшін ыңғайлы қалаға айналдыру үшін жан-жақты бағыт бойынша 200-ден астам ірі жобаны іске

асырды. Ол жобалардың сипаты әр уақытта әр түрлі болды, әр қайсысы белгілі бір кезеңдегі мәселені шешу арқылы келесі деңгейге жетуге бағытталған болатын. Осылайша Сеул басшылығы 1960-70 жылдары халықтың жаппай Сеулға көшуі мен әлеуметтік инфрақұрылымның жетіспеушілігі салдарынан жол кептелістері, қоршаған ортаның ластануы, заңсыз қоныстарды қалыптастыру және тұрғын үй тапшылығы сияқты урбанизациялық мәселелерге алғаш рет тап болған қаланың мәселелерінен бастап, 1980-2000 жж. экономикалық өсімді басынан кешіріп, инфрақұрылымдардың дамуына көңіл бөлген соң, ХХІ ғасырда цифрлық технологиялар мәселелеріне көшті. Осы уақыт аралығында, бұл негізгі бағыттардан бөлек урбанизациялық қауіпсіздік, халықтың әл-ауқатын көтеру, Сеулді басты экономикалық орталыққа айналдыру, әйелдердің әлеуметтік теңдігін қамтамасыз ету, жастарды жұмыспен қамту, жемқорлықпен күрес пен үкімет ашықтығын қамтамасыз ету, тарихи және табиғи ескерткіштерді қорғау, корей толқынын дамыту мен корей дәстүрлі мәдениетін халықаралық деңгейге шығару арқылы корей бренді мен дамыған туризм жүйесін қалыптастыру сияқты сан қырлы мәселелер қатар қарастырылып, өз уақытында шешімін тапты. Бүгінгі жаһандану жағдайында Сеул әкімшілігі оның әлемдік көшбасшы позициясын сақтап қалу үшін жаңа жобаларды дайындап, оларды жүзеге асыруға дайындық барысында, және бұл жобалар көптеген кейінгі зерттеулердің нысанына айналатыны сөзсіз.

Қолданылған әдебиеттер тізімі

1. Курбанов С. История Кореи. С древности до начала ХХІвека. - СПбГУ. – 2009. –680 с.
2. Kim E.Introduction & Progress of the Land Readjustment Program in South Korea, 1983. – 18(2) - p.8-25.
3. Сон Чж. Соултоси кехвекияги: Соулкёктонъый 50 нёнгва наыйчжынъон // Ханъул. – Т.4. – С. 209-218 (손정목. 서울도시계획이야기: 서울격동의 50 년과나의증언//한울. – 2003. – 4 권. - p.209-218)
4. Kim J. Significance of ‘Comprehensive Development Framework Plan for Jamsil District’ in Seoul’s Urban Planning in the 1960s – 1970s // University of Seoul. – 2016.-p.84-86
5. Seoul Development Institute.Spatial Transition of Seoul in the 20th Century // SDI. – 2001, - p.606-611,
6. Kim H. Theory of Urban Central & Residential Areas // Jisaem. – 2004. – p.155
7. Kim Y. South Korea’s e-government initiatives: Export of established systems and development of m-government systems // Journal of information technology case and application research. – 2016. – №18(2). – p.67-71 [Электрон.ресурс] – URL: <https://doi.org/10.1080/15228053.2016.1183424>[дата обращения: 30.11.2018]
8. Seoul Metropolitan Government. Seoul Made City Award Finalist at “World Smart City Awards”. [Электрон.ресурс]. – URL: <http://english.seoul.go.kr/seoul-made-city-award-finalist-world-smart-city-awards/> [Есепке алынған күні: 2.12.2018].