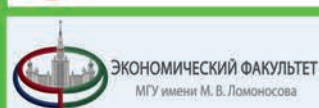




Университет "ТУРАН"



МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА И ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ В НОВЫХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

Материалы международной
научно-практической конференции,
посвященной 25-летию
университета «Туран»

6 октября 2017 г.



Hochschule
Zittau/Görlitz



МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА И ПРОФЕССИОНАЛЬНОЕ ОБРАЗОВАНИЕ В НОВЫХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

*Материалы международной
научно-практической конференции,
посвященной 25-летию университета «Туран»*

6 октября 2017 г.

Алматы
2017 г.

УДК 330(063)
ББК 65.5
М 64

Редакционная коллегия:
Тазобеков К.А.,
Исламгулова С.К. (ответственный редактор),
Куандыкова Д.Р., Нурмуханова Г.Ж.,
Сулейменова С.Ж., Курбатова Н.В. (редактор)

М 64 Мировая экономика и профессиональное образование в новых геополитических условиях: Материалы международной научно-практической конференции, посвященной 25-летию университета «Туран», 6 октября 2017 г. - Алматы: Университет «Туран», 2017. - 360 с.

ISBN 978-601-214-202-0

Проблемы интенсификации интеграционных процессов и интернационализации образования, новые тенденции во взаимодействии рынка труда и сферы образования, роль предпринимательских университетов, современные тенденции глобализации и роль региональных экономических союзов, значение человеческого капитала в условиях ускорения инновационных процессов были рассмотрены на международной научно-практической конференции «Мировая экономика и профессиональное образование в новых геополитических условиях», посвященной 25-летию университета «Туран». В конференции приняли участие ведущие ученые и специалисты из России, Казахстана, Польши, Германии, Кореи.

УДК 330(063)
ББК 65.5

ISBN 978-601-214-202-0

© Университет «Туран», 2017

**ГЕОПОЛИТИЧЕСКИЕ, ЭКОНОМИЧЕСКИЕ
И ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ КОНЦЕПЦИИ
«НОВОГО ШЕЛКОВОГО ПУТИ»**

За последние четыре года идея «Пояс и путь» стала известной во всем мире, однако ее стратегические цели до сих пор остаются весьма размытыми. Вопреки распространенному мнению, инициатива «Нового Шелкового пути» не является транспортным проектом, а представляет собой широкомасштабную геоэкономическую стратегию развития Китая, обеспечивающую достижение его внутренних и внешнеполитических целей, а также регионального превосходства. В статье проанализированы геополитические, экономические и финансовые аспекты, связанные с продвижением этой инициативы, представлены различия в определениях «экономический» и «транспортный» коридор.

Ключевые слова: инициатива «Пояс и путь», «Один пояс - один путь», «Новый Шелковый путь», Китай, инициатива «16+1», экономический пояс, геополитика, геоэкономика, торгово-экономические связи, сухопутный мост, транспортный коридор, железнодорожный коридор, контейнерные перевозки.

В сентябре 2013 г. в Астане в рамках визита председателя КНР Си Цзиньпина в страны Центральной Азии и Индонезию была представлена идея международного сотрудничества под названием «Один пояс - один путь». Неотъемлемой частью этой инициативы является концепция «Нового Шелкового пути». В сентябре 2015 г. инициатива получила новое официальное название: «Экономический пояс Шелкового пути и морской Шелковый путь XXI века», в сокращении «Пояс и путь». Инициатива была не только включена в план 13-й пятилетки КНР на 2016-2020 гг., но и стала широкомасштабным инструментом долгосрочной внешней, инвестиционной, торговой и транспортной политики Китая, а ее реализация считается примером наиболее амбициозного геоэкономического проекта XXI в., который может изменить существующую геополитическую расстановку сил в мире [1].

За последние четыре года идея стала известной во всем мире, однако ее стратегические цели до сих пор представляются весьма неоднозначными и размытыми, что в результате приводит к далекому от

реальной ситуации пониманию и представлению в различных источниках, особенно средствах массовой информации, сути предпринимаемой инициативы.

1. Геополитические и геоэкономические цели «Нового Шелкового пути» (НШП).

Суть представленной в 2013 г. инициативы заключалась в создании и продвижении новой модели международного сотрудничества, а также развитии совместных инвестиционных проектов путем укрепления действующих региональных двусторонних и многосторонних механизмов и структур с участием Китая. Идея зародилась в Министерстве торговли КНР как продолжение кампании «Идти на Запад», целью которой было развитие западной провинции Синьцзян, начатой еще в 1999 г. [2].

Несмотря на то, что инициатива «Один пояс - один путь» с самого начала продвигалась китайскими властями как сугубо экономический проект, который не предполагает каких-либо политических целей и принесет выгоду каждому государству-участнику, некоторые авторы стали называть ее «современным планом Маршалла», нацеленным на распространение своего влияния в мире и геополитическое переустройство Евразии. И хотя китайская сторона отрицает сходство целей с планом Маршалла [1], реализация концепции НШП в принципе невозможна без политической поддержки. В то же время она является примером применения геоэкономического подхода, обеспечивающего достижение внешнеполитических целей, мирового и регионального могущества с помощью экономических инструментов [2, 3, 4].

Это подтверждает выступление председателя КНР во время международного форума «Пояс и путь», который прошел в мае 2017 г. в Пекине. Как было подчеркнуто, начиная с 2013 г. более 100 стран и международных организаций одобрили инициативу, в ее рамках было подписано около 50 межправительственных соглашений о сотрудничестве. В политической сфере удалось осуществить согласование с такими странами, как Россия (сопряжение с Евразийским экономическим союзом - ЕАЭС), Казахстан (сопряжение с казахстанской программой «Светлый путь»), Турция (сопряжение с проектом «Центральный коридор»), Монголия (программа «Путь развития»), Великобритания (стратегия «Northern Powerhouse»), Польша (план «Янтарный путь»), а также с членами Ассоциации государств Юго-Восточной Азии - АСЕАН, в том числе с Вьетнамом (проект «Два коридора, один круг»). На сегодняшний день главным полем сотрудничества Китая со странами Центральной Азии является Шанхайская организация сотрудничества (ШОС) [5].

В свою очередь, для активизации сотрудничества со странами Центральной и Восточной Европы планируется использовать формат «16+1». Первый саммит в рамках этой инициативы прошел в 2012 г.

в Варшаве, т.е. еще до того, как была представлена концепция «Один пояс - один путь». В сфере экономики приоритетными направлениями сотрудничества являются инфраструктура, высокие технологии и «зеленые» технологии. В 2016 г. был принят документ («Рижская декларация») по более тесному сотрудничеству в области логистики, предусматривающий содействие развитию сухопутного транспортного коридора между Китаем и Европой, а также инициативы «трех морей» (Адриатического, Балтийского и Черного). Таким образом, механизм «16+1» стал еще одним инструментом, служащим продвижению идеи НШП. Главным фактором, который ограничивает реализацию поставленных приоритетов, является отсутствие единой политики среди европейских стран, что обусловлено стремлением к получению наиболее выгодных условий сотрудничества с Китаем на уровне отдельных стран.

Таким образом, концепция по развитию НШП, которая направлена на решение внутренних проблем КНР, отвечает одновременно экономическим и политическим интересам Китая, которые преследуют три основные цели внешней политики [6, 7]:

1) ускорение товарооборота грузов между Китаем и еврозоной (экономический вектор);

2) усиление влияния Пекина на бывшие советские республики, которые в своей политике опираются в основном на Москву (геополитический вектор);

3) создание альтернативы тихоокеанскому транспортному направлению, которая поможет снизить доминирующую позицию США и их союзников в регионе (вектор безопасности).

Различные эксперты обращают внимание на целый ряд слабых сторон концепции НШП и потенциальных рисков для отдельных регионов. Так, например, с точки зрения Центральной Азии необходимо учитывать следующие риски [6, 8, 9]:

- ♦ рост геополитического влияния и экономического присутствия Китая в регионе;

- ♦ конкурентную борьбу между мировыми державами в регионе;

- ♦ противоречия среди стран Центральной Азии по поводу выбора направлений интеграции;

- ♦ обострение региональных конфликтов;

- ♦ последствия торгово-экономической и миграционной экспансии со стороны Китая;

- ♦ сырьевую ориентацию центральноазиатских стран в торгово-энергетическом сотрудничестве с Китаем;

- ♦ проблемы Китая в собственной экономике;

- ♦ ограниченные финансовые ресурсы и растущий долг центральноазиатских республик перед Китаем.

2. Экономические и транспортные коридоры НШП

Вопреки своему названию, «Новый Шелковый путь» имеет мало сходства с «Великим Шелковым путем», т.е. караванной дорогой, которая связывала Восточную Азию со Средиземноморьем в древности и в средние века. С помощью такого образа делается попытка оживить воспоминания об эре процветания торговли в древнем Китае и его культурном наследии [9, с. 10].

Что касается самой идеи возрождения исторического Шелкового пути, она зародилась намного раньше, чем была представлена концепция «Один пояс - один путь», а ее авторами следует считать супругов Хельгу и Линдона Ларуш. Интересно отметить, что американский экономист и политический деятель Л. Ларуш является автором концепции «физической экономики», основателем нескольких политических организаций, называемых также движением Ларуша, а начиная с 1976 г. он выставлялся кандидатом на восьми президентских выборах в США. Его супруга Х. Цепп-Ларуш в 1984 г. основала Шиллеровский институт. Еще в начале 90-х гг. XX в., после падения Берлинской стены и развала Советского Союза они обобщили ряд программ развития и предложили концепцию, предназначенную связать воедино весь Евразийский континент. Для осуществления этой цели предполагалось развить систему железных дорог, тем самым способствуя более активному включению в международную торговлю и развитию промышленности во вновь образованных государствах Центральной Азии, не имеющих выхода к морю, а также малонаселенных и слабо развитых регионах центральной России. Эту концепцию экономического развития супруги Ларуш называли «Евразийский сухопутный мост» [10].

В результате встреч и дискуссий с представителями правительства Китая, состоявшихся в начале 90-х гг., под эгидой Министерства науки и технологии КНР в 1996 г. была организована конференция «Экономическое развитие территорий вдоль Нового евроазиатского континентального моста». На ней Х. Ларуш выступила с докладом о проекте сухопутного моста, который следует понимать как «экономический пояс», или «экономический коридор». Основными транспортными осями экономического пояса между Европой и Азией должны были стать железнодорожные маршруты, ведущие из китайских портов в Европу, которые условно можно объединить в три транзитных транспортных коридора (рисунок 1, стр. 105):

- 1) Северный: по Транссибирской магистрали (через Забайкальск);
- 2) Центральный: через Казахстан с выходом на Транссибирскую магистраль;
- 3) Южный: по территории Казахстана и других стран Центральной Азии и Закавказья и далее - через Иран и Турцию.



Рисунок 1 - Главные железнодорожные коридоры между Китаем и Европой

В 1985-1996 гг. на сети железных дорог Китая были проведены интенсивные работы по строительству новых участков и модернизации существующих линий.

Уже к концу 1992 г. была возможна организация контейнерных перевозок на трассе общей протяженностью почти 11 тыс. км из порта Ляньюньган через Чжэнчжоу, Ланьчжоу, Урумчи в Китае, Хоргос (на границе Казахстана и КНР), Алма-Ату, Кызылорду и Актобе в Казахстане и далее - через Россию (Оренбург, Казань, Нижний Новгород, Москва), Беларусь (Орша, Минск, Брест), Польшу (Варшава, Познань), Германию (Берлин) до голландского порта Роттердам [11, с. 40]. Именно по этому маршруту, наиболее оптимальному с точки зрения времени и стоимости доставки, в настоящее время осуществляется значительная часть (более 40%) существующего транзитного грузопотока между Китаем и Евро-союзом. За последние годы в Казахстане были сделаны значительные инвестиции в укрепление его позиций в качестве транзитного коридора, в том числе более 3,5 млрд долл. США направлено на развитие сухого порта Хоргос на восточной границе с Китаем [12].

Не следует забывать, что разработка схем международных железнодорожных маршрутов в сообщении Европа - Азия с целью интенсификации перевозок с использованием концепции транспортных коридоров ведется также под эгидой Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД). В 1997 г. были предложены 13 основных трансконтинентальных маршрутов (железнодорожных коридоров ОСЖД) и их ответвлений, 5 из которых проходят по территории Казахстана.

Активному продвижению проекта «Евроазиатский сухопутный мост» в конце XX в. помешали азиатский финансовый кризис 1997 г.

и кризис российского рубля 1998 г. [10]. Как уже было сказано выше, новый виток развития этой идеи начался в 2013 г.

Таким образом, с самого начала с реализацией современной концепции НШП связаны два понятия: «экономический пояс (коридор)» и «транспортный коридор», которые очень часто используются в неправильном контексте. Экономический коридор НШП предполагает комплексное социально-экономическое развитие регионов, лежащих на огромной территории, охватывающей 65 стран и 3 млрд человек (60% мирового населения), а также реализацию многочисленных проектов развития инфраструктуры (рисунок 2), промышленности, торговли и сферы услуг.

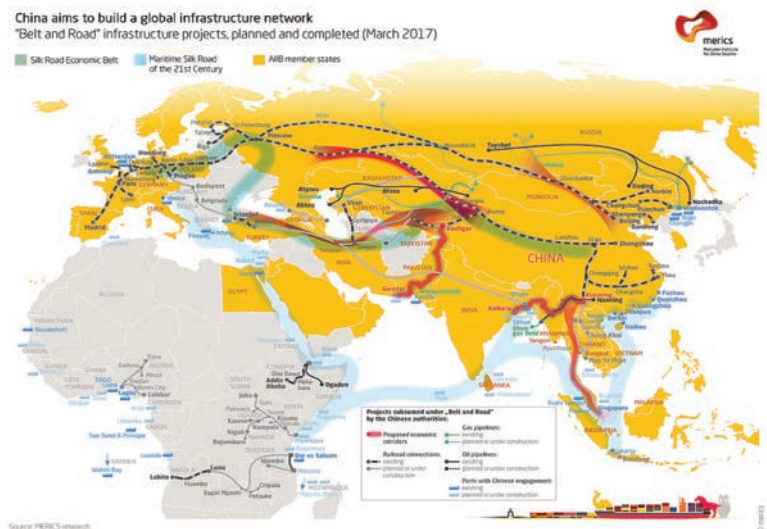


Рисунок 2 - Инфраструктурные проекты в рамках инициативы «Один пояс - один путь» (по состоянию на март 2017 г.)

По официальным данным, в 2014–2016 гг. общий объем инвестиций Китая в экономику стран, лежащих вдоль НШП, превысил 50 млрд долл. США. Китайские предприятия создали более чем в 20 странах 56 зон экономического сотрудничества, а также обеспечили налоговые поступления в размере около 1,1 млрд долл. США и создали в этих странах 180 тыс. рабочих мест [5].

Следует подчеркнуть, что слабым пунктом НШП является значительная несбалансированность оборотов внешней торговли из Азии в Европу и в обратном направлении, что негативно влияет на экономику

организации перевозок. По данным Европейской торговой палаты в Китае, лишь каждый пятый поезд из ЕС в КНР заполняется товарами, остальные четыре обратные идут порожними. Своего экспорта в Европу у западных регионов Китая почти нет: экспортные кластеры по-прежнему концентрируются на востоке КНР и оттуда грузы дешевле отправляют морем. Более того, многие запущенные маршруты контейнерных поездов КНР - Европа субсидируются китайскими властями через специальные компенсационные фонды [13]. Как показал опыт программы ЕС по поддержке развития интермодальных перевозок «Марко Поло», многие проекты после окончания периода софинансирования оказались нерентабельными и перевозки были прекращены.

Сутью транспортных коридоров является связанность регионов. На практике различные маршруты перевозок конкурируют между собой. Международные трансконтинентальные коридоры соединяют крупные метрополии, страны, являющиеся лидерами экономического роста, а также мировые финансовые центры, поэтому являющиеся элементами геополитической игры. Используя концепцию Збигнева Бжезинского, в данном случае можно применить термин «великая шахматная доска коридоров».

3. Финансовые инструменты поддержки НШП

Реализация широкомасштабной концепции НШП в ближайшие десятилетия потребует привлечения огромных финансовых средств. Суммарный объем инвестиций исчисляется десятками триллионов долларов США, но точные цифры не называются. По данным некоторых источников, например, рейтингового агентства Фич, объем инвестиций для уже реализуемых проектов составляет почти 300 млрд долл. США, а запланированных - около 600 млрд долл. США. Успех реализации инициативы НШП во многом будет зависеть от эффективности многоуровневой сети финансового сотрудничества, в том числе новых инструментов, которые были созданы с целью реализации крупных инфраструктурных проектов.

Осенью 2014 г. был создан Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ). Его уставный капитал составил 100 млрд долл. США. Первоначально «Меморандум о взаимопонимании» подписали представители 21-й страны. По состоянию на конец июня 2017 г. к Меморандуму присоединились в общей сложности 77 стран. Крупнейшими акционерами являются Китай (27,52% голосов), Индия (7,93%) и Россия (6,25%). В рамках инициативы «Пояса и пути» АБИИ предоставил заем для 15 проектов на сумму 1,7 млрд долл. США.

В конце 2014 г. был также создан Фонд Шелкового пути (ФШП). По состоянию на конец 2016 г. ФШП привлек 40 млрд долл. США, выделенных в основном из золотовалютных резервов КНР (65%), а также из активов Китайской инвестиционной корпорации, Экспортно-импортного

банка Китая и Банка развития Китая. Предполагалась, что фонд станет главным финансовым институтом для инвестиций в рамках инициативы НШП. По данным ФШП, за прошедшие три года профинансировано 15 проектов на общую сумму 6 млрд долл. США.

Как показывает анализ структуры финансирования, роль новых институтов пока остается маргинальной. Главным финансовым институтом, из средств которого до настоящего времени финансировались проекты в рамках НШП, являлся Банк развития Китая с общим объемом инвестиций в 110 млрд долл. США (по состоянию на конец 2016 г.). Остальные четыре государственных коммерческих банка финансировали проекты на сумму 150 млрд долл. США. Чтобы обеспечить поддержку проектов в рамках инициативы «Пояс и путь», планируется наладить сотрудничество с Новым банком развития, созданным странами-членами БРИКС, а также со Всемирным банком и другими международными институтами развития.

Через четыре года после того, как впервые на международном форуме была озвучена амбициозная инициатива «Пояс и путь», оценка ее реальных целей по-прежнему остается неоднозначной. Вопреки тому, что во многих источниках концепция НШП представляется как развитие транспортной инфраструктуры и создание новых маршрутов в Евразии, использование образа «Великого Шелкового пути» имеет, по сути, маркетинговый характер. Несмотря на то, что официальный Китай подчеркивает прежде всего экономические выгоды данной инициативы для всех стран, которые будут вовлечены в ее реализацию, доминирующими остаются геополитические аспекты. Следует согласиться с мнением М. Глянца, что инициатива НШП стала своего рода брендом, усилия которого направлены на превращение Китая в ведущую мировую политическую державу [9, с. 17]. Однако бренд, популярный в данный момент времени, не может поддерживать товары или услуги в долгосрочном периоде. Без создания рыночных механизмов для устойчивого экономического и торгового сотрудничества, а также эффективных механизмов финансирования проектов инициатива «Пояс и путь» останется всего лишь политическим лозунгом.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Sharma B.K., Das Kundu N. (eds.). China's One Belt One Road: Initiative, Challenges and Prospects, New Delhi: United Service Information of India. 2016.

2 Escobar P. China widens its Silk Road to the world. 13 May 2017: <http://www.atimes.com/article/china-widens-silk-road-world/> (проверено 25.09.2017 г.).

3 Бафоев Ф.Г., Темиров Ш.Т. Геоэкономика «Шелкового пути» // Фундаментальные научные исследования: теоретические и практические аспекты: сборник материалов международной научно-практической конференции. - Кемерово: Западно-Сибирский научный центр, 2016. - С. 149-151.

4 Блэквилл Р., Харрис Дж.М. Война иными средствами. Геоэкономика и искусство управлять государством. - АСТ, Neoclassic, 2017.

5 «Один пояс, один путь»: полный текст речи Си Цзиньпина. 19 мая 2017 г.: <http://inosmi.ru/politic/20170519/239391693.html> (проверено 25.09.2017 г.).

6 Литвинов А.И. Политика современных «Шелковых путей» // Вестник МГИМО университета. - 2016. - № 4(49). - С. 176-180.

7 К Великому океану - 3. Создание Центральной Азии. «Экономический пояс Шелкового пути» и приоритеты совместного развития евразийских государств. Аналитический доклад Дискуссионного клуба «Валдай», 2015: <http://ru.valdaiclub.com/files/11300/> (проверено 25.09.2017 г.).

8 Шерматова С. «Экономический пояс Нового Шелкового пути»: возможности для Центральной Азии. 19 декабря 2015 г.: <http://eurazvitiye.org/publication/20151219> (проверено 25.09.2017 г.).

9 Глянц М. Китайская инициатива «Один пояс - один путь»: что может сделать «бренд» // Проблемы постсоветского пространства. - 2017. - 4(1):00-00. DOI: 10.24975/2313-8920-2017-4-1-8-19. С. 8-19.

10 Джонс У. Хельга Цепп-Ларуш представила доклад EIR о Новом Шелковом пути на симпозиуме в Пекине. - 3 октября 2015 г.: <http://newparadigm.schillerinstitute.com/ru/blog/2015/11/05/хельга-цепп-ларуш-представила-доклад-eir/> (проверено 25.09.2017 г.).

11 Xingwen R. The start of a new era for a new civilization // EIR special Report. The Eurasian Land-Bridge. The 'New Silk Road' - locomotive for worldwide economic development, January 1997.

12 Казахстан и Новый Шелковый путь. PwC Казахстан. Сентябрь 2017 г.: <https://www.pwc.kz/en/publications/new-2017/silk-way-publication-rus.pdf> проверено 25.09.2017 г.).

13 Габуев А. Шелковый путь в никуда. - 14 мая 2017 г.: <https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2017/05/15/689763-shelkovii-put> (проверено 25.09.2017 г.).

Resume

In the last four years, the idea of 'Belt and Road' has become known around the world, but its strategic goals are still very vague. Contrary to the popular belief, the initiative of the 'New Silk Road' is not a transport project, but a large-scale geo-economic strategy for China's development, ensuring its domestic and foreign policy goals, as well as regional superiority. The article analyzes geopolitical, economic, and financial aspects related to the promotion of this initiative. The differences between the concepts of 'economic' and 'transport' corridors are explained.

СОДЕРЖАНИЕ

ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ

<i>Алишанов Р.А.</i> Конкурентоспособность современного образования	3
<i>Алиев У.Ж.</i> Современное состояние и перспективы развития университетского образования и науки Казахстана.....	8
<i>Поспелова Т.В., Вуйменков С.А.</i> Роль вузов в структуре развития инновационно-территориальных кластеров.....	13
<i>Ряховская А.Н.</i> Инновационная, научно-техническая деятельность вузов: состояние, направления развития	22
<i>Гизе Р.</i> Полный и единый учет как основа цифрового пространства	34
<i>Хаирова С.М.</i> Взаимодействие рынка труда и сферы образования в развитии профильной направленности выпускников вузов.....	39
<i>Слободзян Л.</i> Влияние научно-информационной революции на геоэкономику и учебный процесс в XXI веке.....	46
<i>Хаиров Б.Г.</i> Повышение конкурентоспособности международного образования в евразийском пространстве.....	56
<i>Черникова Т.В.</i> Экспресс-диагностика потенциального ресурса преподавателей высшей школы в повышении научной квалификации	63
<i>Курыйшжан А.А. / Aliya Kuryshzhan</i> К вопросу языкового обучения при процессах интернационализации университетского образования	72
<i>Никитинский Е.С., Демеев А.Б., Аяпбекова А.Е.</i> Формирование евразийской культуры личности средствами активных видов туризма	80
<i>Вуколов В.Н.</i> Современные подходы к организации профессиональной подготовки специалистов туристской индустрии	86

**СЕКЦИЯ I СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ
ГЛОБАЛИЗАЦИИ И ИНТЕНСИФИКАЦИЯ
ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ В НОВЫХ
ГЕОПОЛИТИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ**

<i>Roland Giese.</i> Humankapital als Wachstumsfaktor - sprachliche und fachliche Qualifikation	94
<i>Перегуд Я.А.</i> Геополитические, экономические и финансовые аспекты концепции «Нового Шелкового пути»	101
<i>Нұрмағанбетова М.Т.</i> Экономикалық дағдарыстарды мемлекеттік реттеудің объективті қажеттілігі, мәні және мағынасы.....	110
<i>Утегулова Б.С.</i> Методика оценки результативности стратегического управления на промышленных предприятиях в условиях глобализации	113
<i>Оспанова А.К.</i> Глобальное управление в сфере возобновляемой энергетики: международные тенденции и Казахстан	120
<i>Джубалиева З.У.</i> Роль человеческого капитала в реализации инновационного процесса	126
<i>Серикова Г.С., Тынгишева А.М.</i> Некоторые аспекты развития страхового рынка Казахстана в условиях интеграции ЕАЭС.....	131
<i>Хаитбаева Ш.К.</i> Международное сотрудничество Туркменистана в области охраны окружающей среды	137
<i>Артеменко Т.В.</i> Новые подходы к обеспечению кадрами развития Дальнего Востока России на современном этапе	141
<i>Иванюк Т.Н., Арышев В.А.</i> Теоретические аспекты оценки бизнеса	148
<i>Маргацкая Г.С., Маргацкий Р.В.</i> Новые тенденции глобального валютного рынка	154
<i>Колмакова А.А.</i> Гармонизация налогообложения в рамках Таможенного союза.....	161
<i>Иманбай И.Ә.</i> Жаһандану барысындағы заманауи қаржы құралдарының инновациялық дамуы.....	168
<i>Леонтьева Н.С.</i> Особенности учета кредитов и займов	171
<i>Құдайберген М.Ж.</i> Басқару есебі туралы жалпы ақпарат	176
<i>Асилова А.С., Мусабекова А.Н.</i> Обзор концепций контроллинга	182

<i>Мұрат М.Ж.</i> Басқару есебіндегі шешімдерді қабылдау. Басқару үдерісі	191
<i>Талимова Л.А., Калкабаева Г.М.</i> Состояние и основные тенденции развития долгосрочного банковского кредитования экономики в Республике Казахстан	197
<i>Оразалинова М.С.</i> Кәсіпорынның материалдық емес активтерін талдау	203
<i>Кораблев В.А.</i> Новые тенденции во взаимодействии рынка труда туристской отрасли и сферы образования	210
<i>Демеуов А.Б., Байзакова А.С.</i> Туризм географиясының жаһандану үрдісіндегі орны	216
<i>Жанузакова Л.Т.</i> Вопросы повышения роли Парламента Казахстана в условиях конституционной реформы	222
<i>Акимжанов Т.К.</i> О некоторых социальных аспектах противодействия преступности в Республике Казахстан	229

**СЕКЦИЯ II РОЛЬ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКИХ
УНИВЕРСИТЕТОВ И НОВЫЕ ТЕНДЕНЦИИ
В СФЕРЕ ОБРАЗОВАНИЯ**

<i>Сальменова С.К., Каражанова М.Х., Байзакова А.С.</i> Роль инновационно-предпринимательской деятельности университета в повышении его конкурентоспособности	237
<i>Тойболдинова З.Г.</i> Конкурентоспособность современного образования в условиях глобализации	241
<i>Айсина А.Г.</i> Обучение основам предпринимательства в системе среднего профессионального образования	246
<i>Паршина Г.Н., Алаева Г.Т.</i> Управление образовательными программами в университете «Туран»	249
<i>Судейменова С.Ж., Алтынбекқызы А.</i> Развитие и создание «программ двойных дипломов (совместных степеней)»	256
<i>Жұманбаева Н.А.</i> «Тұран» университетінің мамандар даярлаудағы инновациялық-кәсіпкерлік бағытты қолдануының мүмкіндіктері мен ерекшеліктері	261
<i>Кубеков Б.С., Балгабаева Л.Ш., Жаксыбаева Н.Н.</i> Парадигма образования в контексте современных тенденций во взаимодействии рынка труда и сферы подготовки инженерных кадров	267

Тлеубердиева Ж.К., Аленова Р.А.	
Новые тенденции в системе образования.....	273
Судибор О.Л. Зарубежный опыт принятия управленческих решений в области интернационализации высшего образования: Канада	279
Ералина Э.М., Гизе Р. Инновационное развитие системы высшего образования при модернизации экономики.....	286
Липовка А.В. Гендерный диссонанс сферы образования и рынка труда: подготовка и трудоустройство менеджеров.....	291
Қуанова С.Б., Молдақалықова Б.Ж.	
Интеллектуалдық ақпараттық жүйені қолдау мүмкіндіктері	299
Балбабаева Л.Ш., Қауанова А.М.	
Разработка информационных систем мониторинга и управления грузовым транспортом с использованием GPS-технологии	306
Атабаева Ф.К. Концепция информатизации англоязычного обучения на основе современных достижений информационно-коммуникативных технологий	312
Науменко В.В., Усатова О.А., Қонысбаев А.Т.	
Глубокий анализ образовательного портала edu-kz.com инструментами Яндекс	318
Баяндина Г.А. Тренердің кәсібі рефлексиясының тәжірибесі	325
Ермаганбетова Ф.А. Өзгеріске апарар жолда тиімді жоспарлаудың рөлі.....	331
Тлеубай С.Т. «Өрлеу» SMART педагогының кәсібі дамуы	337
Қаршығаева А.А. Қазақ тілі оқулықтарындағы артикуляциялық модельдің салыстырмалы үлгісі	343
Полихрониди А. Современные аспекты организации обучения детей с особыми образовательными потребностями на уроках музыки	348

**Мировая экономика и профессиональное
образование в новых геополитических условиях**

*Материалы международной
научно-практической конференции,
посвященной 25-летию университета «Туран»,
6 октября 2017 г.*

Редактор Курбатова Н.В.
Компьютерная верстка Жуйковой М.А.

Усл.печ.л. 22,5. Усл.-изд.л. 23,4.

Адрес редакции:
г. Алматы, ул. Сатпаева, 16-18, 18а, университет «Туран».
Оригинал-макет подготовлен редакционно-издательским
отделом университета «Туран».
г. Алматы, ул. Сатпаева, 16-18, 18а.
Тел.: 260-70-00, 260-40-18.