



MediaNet
International Centre for Journalism



ТҮРКІТІЛДЕС
ЖУРНАЛИСТЕР ҚОРЫ



«ТҰРАҚТЫ ДАМУ МАҚСАТЫНДА ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ЖУРНАЛИСТИКАНЫ ОҚЫТУ МОДЕЛЬДЕРІ» (МТІЈ)

атты VII Халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференция

МАТЕРИАЛДАРЫ

Алматы, Қазақстан, 6 сәуір, 2023 жыл

МАТЕРИАЛЫ

VII Международной научно-практической конференции

«МОДЕЛИ ОБУЧЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЖУРНАЛИСТИКЕ В ЦЕЛЯХ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ» (МТІЈ)

Алматы, Казахстан, 6 апреля 2023 года

MATERIALS

VII International Scientific and Practical Conference

«MODELS OF TEACHING INTERNATIONAL JOURNALISM FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT» (MTIJ)

Almaty, Kazakhstan, 6 April, 2023

ӘЛ-ФАРАБИ АТЫНДАҒЫ ҚАЗАҚ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ
ЖУРНАЛИСТИКА ФАКУЛЬТЕТІ
ЮНЕСКО-НЫҢ ЖУРНАЛИСТИКА ЖӘНЕ КОММУНИКАЦИЯ КАФЕДРАСЫ

«ТҰРАҚТЫ ДАМУ МАҚСАТЫНДА ХАЛЫҚАРАЛЫҚ
ЖУРНАЛИСТИКАНЫ ОҚЫТУ МОДЕЛЬДЕРІ» (МТІҰ)
атты VII Халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференция
МАТЕРИАЛДАРЫ

*Алматы, Қазақстан
6 сәуір, 2023 жыл*

МАТЕРИАЛЫ
VII Международной научно-практической конференции
«МОДЕЛИ ОБУЧЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЖУРНАЛИСТИКЕ
В ЦЕЛЯХ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ» (МТІҰ)

*Алматы, Казахстан
6 апреля 2023 года*

MATERIALS
VII International Scientific and Practical Conference
«MODELS OF TEACHING INTERNATIONAL JOURNALISM
FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT» (MTIJ)

*Almaty, Kazakhstan
6 April, 2023*

Алматы
«Қазақ университеті»
2023

УДК 070(069)
ББК 76.01
К 81

Ғылыми редакторлар:
филол.ғ.к. Қуантайұлы Н.Қ.
филол.ғ.д. Шыңғысова Н.Т.
филол.ғ.к. Дудинова Е.И.

Жауапты редактор:
PhD, Әлімжанова А.Б.

Техникалық редактор:
Орашшаева А.Ы.

**«Тұрақты даму мақсатында халықаралық журналистиканы оқыту модельдері»
(МТІҰ) атты VII Халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференция материалдары. 6 сәуір, 2023
жыл / Жауапты ред. М.Х. Арғынбаева. – Алматы: Қазақ университеті, 2023. – 210 б.**

ISBN 978-601-04-6300-4

Бұл ғылыми еңбектер жинағында әлемдік және отандық журналистік білім берудің өзекті проблемалары, медиа коммуникацияның цифрлық стратегиялары және қоғамның тұрақты даму концепциясын жүзеге асырудағы БАҚ қызметі туралы мақалалар енгізілді. Ғылыми жинақ PR-мамандарына, журналистерге, ізденуші ғалымдарға және көпшілік оқырманға арналған.

СТЕРЕОТИПЫ ШЕЛКОВОГО ПУТИ. ПОЛИКУЛЬТУРНЫЙ ОПЫТ ДЕЛОВЫХ КОММУНИКАЦИЙ ДРЕВНОСТИ

Кудабай А.А.,

ст.преподаватель факультета журналистики
КазНУ им.аль-Фараби

В ряду первых стереотипов, связанных с названием Великий шелковый путь, как ни парадоксально, стоит само определение «шелковый». В 1877 году немецкий ученый и путешественник Фердинанд Рихтгофен (*Ferdinand von Richthofen*) в знаменитом и ставшем теперь уже классическим труде «Китай» впервые употребляет термин «Шелковый путь». Оставив на скрижалях истории знакомую ныне каждому студенту знаменитую дефиницию «шелковый путь» (*Seidentrasse*), именитый исследователь невольно и сам оказался в ряду родоначальников ярких, прочных и, как выясняется позже, далеко не единственных мифологем, штампов и клише. Встречая на пути своих изысканий упоминания о ценнейшем товаре, оставленные на древних свитках, деревянных табличках и старых бумажных листках, барон Ф. фон Рихтгофен, по результату обследований китайских месторождений и портов, проводившихся по поручению Прусского правительства с 1868 по 1872 гг., издает 5-томный атлас, в котором впервые использует указанный термин. Постепенно название получает общественное признание, и, к примеру, уже опубликованная в 1936 г. книга Свена Гединга получает весьма недвусмысленное наименование «Шелковый путь» (*The Silk Road*) [1, с.23]. Таким образом, появившаяся на свет с легкой руки немецкого географа и подхваченная научной публикой того времени дефиниция надолго закрепляет представления аудитории о древней трассе. Но Великую трассу древности с таким же успехом можно бы назвать и нефритовым, и золотым, и серебряным, и бумажным, путем поставки, к примеру, той же слоновой кости и специй, пороха, жемчуга или стекла, или даже, если хотите, конным (Жібекке жылқы). То, что это были торговые маршруты, по которым древние купцы искали просто-напросто рынки сбыта своей разнообразной продукции мы понимаем только сейчас.

Справедливости ради надо отметить, что эпитет «великий» был также добавлен последователями немецкого ученого чуть позднее, но не им самим. В свою очередь, это также содействовало формированию несколько искаженных представлений как о характере торговых связей вдоль всего пути, так и об образе самой древней трассы. «С момента ввода в обращение понятия «Шелковый путь» его обозначали в виде относительно прямого и надежно освоенного маршрута, каким он на самом деле никогда не был. За сотню лет археологических исследований так и не удалось обнаружить четко обозначенной мощеной дороги через Евразию – ничего даже отдаленно напоминающего Аппийскую дорогу между Римом и Капуей. Вместо этого исследователи обнаруживали разрозненные теряющиеся торные дороги и ничем не обозначенные пешие тропы» [1; с.23-24]. Кроме указанных в начале статьи стереотипов, связанных непосредственно с эпитетами и с наименованием древней магистрали, существует и целый разряд, характеризующий в том или ином направлении (в сторону непомерного преувеличения и несправедливого преуменьшения) представления как о специфике, так и объемах самой торговли на трассе Шелкового пути. Как и в случае первых мифологем, создававших ложные предубеждения о торговле одним лишь шелком как главным товаром, так и о торговле дорогими материями чуть ли не вдоль всего пути и времени, вторые характеристики способствуют формированию: а) в случае «преувеличения» – картин оживленной, основательно отлаженной и довольно регулярной торговли вдоль всего отрезка маршрута, б) в случае «преуменьшения» – образа случайных торговых контактов, вынуждавших купцов древности искать чуть ли не «на ощупь» рынки сбыта, полагаться лишь на волю судьбы, отправляясь в неизвестные переходы. И в первом, и втором случае «авторы» далеки от справедливости. Истина, как говорится, лежит посередине. «...Торговый поток по Шелковому пути можно представить в виде весьма слабого ручейка. Упоминания о караванах из сотен вьючных животных, отправленных на протяженные расстояния, в каких-либо исторических хрониках встречается крайне редко. Да и то обычно речь идет о дипломатическом обмене между государствами» [1; с.28].

Конечно, это был далеко не тот «прототип» логистических хабов и современных коммуникационных сетей, в образе которых любит его ныне представлять популярная пресса и литература, к тому же очень часто прерывавшийся по причине множества войн и междоусобиц, природных катаклизмов и массовых эпидемий, в сильной степени зависевших от местной обстановки и конъюнктуры. «Надо сказать, что сложилось несколько превратное представление, во-первых, о масштабах торговли, а во-вторых, о характере торговли. В реальности (к примеру - выдел.авт.) шелк

занимал не так уж много места в торговой деятельности». Торговали, по сути, всем, что годилось к обмену, большинство караванов добиралось только до ближайших соседей, где товар перекупался и перепродавался скупщиками. «Товары «путешествовали» на более длительное расстояние, чем люди. На своем пути от пункта отправления до пункта назначения товары многократно переходили из рук в руки, причем ключевую роль играли многочисленные города – перевалочные пункты» [2; с.33]. Причина же указанного частого упоминания шелка объясняется его хождением в качестве одной из распространенных «валют» того времени, ценного расчетного средства. «Наиболее популярной расчетной единицей в раннем средневековье стал шелк. Именно он становится главной меновой единицей, вытесняя из обращения даже золото. Им оплачивали лекарства, литературные произведения, продовольственные и другие товары. Шелком рассчитывались за трудовые повинности» [3; с.41-42].

«Направления Шелкового пути не были чем-то застывшим: в течение столетий наибольшую значимость непременно приобретали то одни, то другие его участки и ответвления; некоторые вообще отмирали, города и торговые станции на них приходили в упадок», – писал известный историк и археолог Карл Байпаков [4; с.37]. Касательно «даты» начала функционирования древнего маршрута, выдающийся казахстанский ученый отвечал так: «На вопрос, когда «заработал» Великий Шелковый путь, до сих пор нет ответа. Можно говорить о его отдельных участках, об обменных и торговых контактах, которые восходят к 111-1 тыс. до н.э.» [4; с.14]. Российская исследовательница Елена Кузьмина, в свою очередь, вносит осторожно другие предположения: «Функционирование этой трассы восходит к более раннему времени. О дальней транзитной торговле в скифских степях (через скифские степи - примеч.авт.) в V в. до н.э. писал Геродот». Стоит упомянуть здесь же и о другом, также довольно распространенном представлении о древней трассе, как только лишь одностороннем маршруте поставки ценных, редких и экзотических товаров с Востока на Запад. При этом упускается момент, что товары и караваны двигались в обоих направлениях. «Однако известно также, что из Рима, Византии, Индии, Ирана, Арабского халифата, а позднее – из Руси и Европы по нему в Китай ввозились товары, производимые в этих странах» [4; с.125]. К тому же товары шли не только с Запада на Восток или обратно, но и с Севера на Юг, и с Юга на Север, т.е. в разных направлениях. Были ли это различные и независимые друг от друга маршруты – пути «из варяг в греки», «из варяг в арабы», «из тюрок в греки», Янтарный путь, Индийский путь, Транссахарская дорога и т.д., – или это лишь части единых процессов, предстоит разобраться не одному поколению ученых.

Само переосмысление явления Шелковый путь способно кардинальным образом изменить многие прежние, привычные представления. К примеру, кардинальному пересмотру может подвергнуться чуть ли не вся история градостроительства, традиционно представлявшая последние как опорные пункты для военного контроля и защиты территории, – в пользу уже другой точки зрения, где большинство городов возникает как раз на пути торговых маршрутов. «Относительная слабость городищ, свидетельствует о том, что они построены не для обороны от сильного врага, а скорее являются центрами ремесла и торговли», – пишет российский историк Е.С.Галкина [5; С.320]. Большинство городов создавались с целью «контроля» именно оживленных торговых перекрестков и удобных путей, превращаясь по итогу в перевалочные пункты и точки перекупа товара у торговцев, обрастая караван-сараями, комнатами отдыха для купцов – *худжрами*, почтовыми станциями и товарными складами, водохранилищами для путников и вьючных животных – *сардобами*. Конечно, подобная «логистика» сыграла со многими городами и свою злую шутку, превращая их в легкую добычу для захватчиков. Но удивительно другое, подвергшись разграблению и нередко полному уничтожению, эти же городища вдруг вырастали вновь на прежнем месте. При этом, особо и как бы не стараясь вынести «военного» урока. Чаще всего города «умирали» окончательно, только если вдруг торговые маршруты подвергались кардинальным переменам.

Отдельным классом стоят «мнения» о роли кочевников на маршрутах Великой магистрали. Стереотипы эти разнятся от образов вечных грабителей караванов и непримиримых противников мирных, торговых и оседлых городищ – на одном конце, до важного звена в древней торговле, стражей и проводников караванов через пустыни и степи – на другом. Надо отметить, что наиболее старый и довольно прочный стереотип о «паразитизме» степняков, авторство которого приписывают *Ф. Броделю* (Fernand Braudel) [6], поддерживается не только популярной прессой, но и отдельными представителями научного сообщества. Слабое же место таких «теорий» – затруднительность каких-либо прочных торговых, деловых долговременных контактов при постоянном враждебном окружении и отсутствии поддержки местного населения, через территории которого проходили бы основные маршруты. К тому же, «Среди товаров, перечисляемых в средневековых источниках, фигурируют предметы явно «совместного» изобретения и труда ремесленников и кочевников, объединенных в товаре (именно в товаре)» [7; с.27]. Не лишена своей доли предубеждений и точка зрения,

представляющая древнюю торговлю только в форме неких зависимых и сугубо враждебных отношений иноземных купцов с властями. Местные владыки напротив довольно хорошо осознавали «транзитную» выгоду, считали чуть ли не долгом обеспечить караваны местной охраной и проводниками, снабжали охранными грамотами (тамга), по маршрутам строили караван-сарай, амбары, склады, почтовые и перекладные станции, где можно было менять уставших животных. Кочевники активно включались в торговые отношения, предоставляли на обмен вьючный скот, нанимались караван-баши, переводчиками и охранниками обозов.

Осознание выгод от деловых сделок и вынужденные поиски новых рынков, что тоже, в свою очередь, несколько противоречит представлениям о полной враждебности торговых отношений в те времена, формировали вдруг условия, когда вдоль древней трассы выростали как грибы иноземные «торговые колонии» – *фактории*, в которых на определенных условиях, но все же весьма мирно проживали и сосуществовали между собой разные этносы. К примеру, уже в древние времена согдийские и парфянские колонии располагались в Западном мире, и на территории Китая, а сирийские, еврейские и индийские торговые фактории существовали по всей ЦА, Прикаспии и Крыме... По сути, самой важной заслугой Шелкового пути является начало конца восприятия чужеземца в привычном облике врага и захватчика, и рождения нового образа – иноземного купца. Это продолжал быть все тот же «чужестранец», «иноверец» и «инородец», однако общение с которым могло сулить не меньшие выгоды... Мало кто упоминает, что на маршрутах Великого Шелкового пути были обнаружены не только древние монеты, относящиеся к различным государствам, лежащим порой на противоположных концах тогдашнего мира [8], образцы древних товаров, относящихся к совершенно разным культурам, артефакты долговых расписок, пометок таможенников и записей о торговых сделках, зафиксированные на различных языках, но, к примеру, здесь же были обнаружены и первые разговорники для общения между купцами разных этносов (хотанско-китайские разговорники в пещерной библиотеке в Дюньхуане и др. [1; с.354-355]), первые межъязыковые словари (тангутско-китайский словарь «Перл на Ладони» [9; с.77]), первые технические справочники на разных языках (санскритско-тибетско-китайский словарь буддистских технических терминов «Махавьютпаттри» [10; с.288]), первые деловые договоры, скрепленные различными письменами (персидско-еврейский документ в Дандан Уйлиге, и др. [11; с.69]), первые путеводители (Справочник Франческо Пеголотти и др. [4]) и первые указатели (Китайско-сирийская несторианская стела в Чанъани [94 с.77]). Вопреки распространенному мнению о полных опасностях караванных переходах через враждебные территории, мы вдруг становимся свидетелями поиска взаимопонимания, взаимоуважения и обоюдовыгодного диалога.

По сути, Великий Шелковый путь был предвестником не только современной экономической, культурной, научной и технологической глобализации, но и глобализации межэтнической, межкультурной и межцивилизационной. Другими словами, даже тогда Великая магистраль смогла указать будущим поколениям на те изменения, которые коснутся уже ее потомков, и непосредственными свидетелями которых являемся мы сегодня. А если к рассуждению брать во внимание еще и многовековой возраст самой великой трассы, то невольно приходишь и к сегодня часто вводят в ступор многих современных политиков и общественных деятелей. Возможно, нам стоит сегодня вновь обратить взор на опыт предшествующих поколений и, если нужно, пересмотреть сцементировавшиеся во времени убеждения. «Мы поймем наше настоящее только тогда, когда оно станет прошлым», – написал в своей известной «Краткой истории денег» журналист, главный редактор Русской службы ВВС Андрей Остальский [12; с.21]. Как жили, как мирно уживались, решали споры, приходили к компромиссам, находили общий язык, смотрели на мир общими глазами жители, проживавшие на маршрутах Шелкового пути?

Говоря о культурном, религиозном, философском, научном и технологическом обмене на маршрутах Шелкового пути, мы как-то забываем упомянуть, что именно усилиями ее непосредственных участников – купцов, безвестных или сумевших оставить свое имя на скрижалях истории, иноземных и местных, была подготовлена почва для масштабного диалога культур. Без их вклада не было бы Великой магистрали, но без Шелкового пути не было бы современного мира. Не стоит забывать, что с угасанием торговли на трассах Великого пути, пришли к своему упадку и большинство государств, так или иначе связавших себя с судьбою древней магистрали, – будь то Поднебесная Империя, государства Центральной Азии, Кавказа, Прикаспия и Причерноморья. Возможно, наша задача и состоит сегодня в том, чтобы по-новому взглянуть и переосмыслить достояния Великого Шелкового пути, оценить наследие, оставленное предками в назидание будущим поколениям, пересмотреть то ложное и вынести свои уроки из общего прошлого. «Тот, кто не помнит своего прошлого, обречен на то, чтобы пережить его вновь», – высказал однажды по схожему поводу американский философ и писатель Джордж Сантаяна. Великий Шелковый путь оказался не только

предвестником глобальных процессов, являя собой ярчайший образец делового подхода к решению политических, экономических и логистических задач своего времени, способности к кардинально новому взгляду о выгодах международного сотрудничества, но стал также и весьма наглядным примером краха чрезмерных деловых амбиций, преждевременного угасания так и не до конца использованного потенциала и надежд, неумения вовремя распознать и предсказать грядущие перемены.

Список литературы:

1. Нансен Валери, Великий Шелковый путь: Портовые маршруты через Среднюю Азию – М.: Центрполиграф, 2014
2. Винокуров Е.Ю., Либман А.М. Евразийская континентальная интеграция – СПб.: Центр интеграционных исследований Евразийского банка развития, 2012
3. Великий Шелковый путь и мировая цивилизация // Автор-состав. О.П. Кобзева. – Ташкент: Национальный Университет Узбекистана им. М. Улугбека, 2002
4. Байпаков К., Великий Шелковый путь (на террит.Казахстана). – Алматы, «Адамдар», 2007
5. Галкина Е.С., Тайны Русского каганата. – М.: Вече, 2002. - 432 с.
6. Fernand Braudel. Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e siècle, 1979
7. Сайко Э.В. // Взаимодействие кочевых и оседлых культур на Великом Шелковом пути: Тезисы докладов междунар.семинара ЮНЕСКО. – Алматы: Гылым, 1991
8. Байпаков К., Великий Шелковый путь (на террит.Казахстана). 2007; Хансен Валери, Великий Шелковый путь: Портовые маршруты через Среднюю Азию.2014; Бенстайн У.Дж., Великолепный обмен: история мировой торговли, 2014 и др.
9. Терентьев-Катанский А.П., С Востока на Запад (Из истории книги и книгопечатания в странах Центральной Азии VIII-XIII вв). – М.: Наука. Гл.редакция вост.литературы, 1990.- 232 с.
10. Булекбаев С., Тюркский вклад в мировую культуру и цивилизацию / Монография – Алматы: ТОО «BAVIS systems», 2016.- 316 с.
11. Великий Шелковый путь и мировая цивилизация: Учебно-методическое пособие / Автор-сост. О.П.Кобзева – Ташкент: Нац.университет им. М.Улугбека, 2002.- 88 с.
12. Остальский А., Краткая история денег. – М. : «Амфора», 2015.- 270 с.

ҚАЗІРГІ ЭКОЛОГИЯЛЫҚ МӘСЕЛЕЛЕРДІҢ ИНТЕРНЕТ КЕҢІСТІКТЕГІ ОРНЫ

Әбіғаппар М.,

Журналистика факультетінің докторанты

Экология мәселелері адамның табиғи ортаға және биологиялық әртүрлілікке өз іс-әрекеті арқылы әсер етуінен пайда болады. Оны шешу үшін үкімет, бизнес өкілдері мен қоғам мүшелерінің ынтымақтастығы, бірлескен жобалары қажет. Ғылыми зерттеулер климаттың өзгеруі, түрлердің жойылуы, ауа, су және топырақ сапасының нашарлауы адам мен жануар денсаулығына, сондай-ақ экономика мен әлеуметтік салаға теріс әсер ететінін көрсетін отыр. Ал оны өзгертуге қоғамның әрбір мүшесі жауапты. Бұл орайда журналистиканың, әсіресе, салалық журналистиканың бір тармағы экологиялық журналистиканың атқарар қызметі ерекше (Sachsman, 2020).

Теледидар, радио, газет, журналдар және онлайн сайттар сияқты бұқаралық ақпарат құралдары экология туралы ақпарат таратып, қоғамдық пікір мен экологиялық мәдениет қалыптастыруға үлкен әсер ете алады. Арнайы айдарлар мен хабарлар жасап, соңғы ғылыми зерттеулерді баяндап, жаһандық мәселелерді талқылап, сонымен қатар, қоршаған ортаға зиян тигізбеу үшін практикалық кеңестер ұсынса, халықтың да эко-сауаты артады. Бұқаралық ақпарат құралдарындағы ашық пікірталастар қоғамдық диалогқа ұласып, тек ұжым боп шешілетін мәселелерге назар аударта алады. Осылайша, медиа саласындағы экологияның маңызы зор екенін бір түйіндеп алдық: барлық журналист пен медиа қызметкер экологиялық тұрғыдан саналы қоғам құруға үлес қоса алады.

ЮНЕСКО-ның 2030 жылға дейін белгіленген БҰҰ-ның Тұрақты даму мақсаттары бар. Ол планетадағы барлық адам үшін әділетті, гүлденген және тұрақты әлем құруға ұмтылатын 17 мақсатты қамтиды. Қоғамның тұрақты дамуы мен экология бір-бірімен тығыз байланысты. Қоғамның тұрақты дамуының негізгі аспектілерінің бірі - табиғи ресурстарды қалпына келтіру және келешекке сақтай алу. Өз кезегінде, экология қоғамның тұрақты дамуында маңызды рөл атқарады, себебі экономика,

МАЗМҰНЫ

Карпов С.	ПРЕДИСЛОВИЕ	3
Қуантайұлы Н.	ЖУРНАЛИСТІК БІЛІМ БЕРУДІҢ БҮГІНІ МЕН БОЛАШАҒЫ	4
Шыңғысова Н.Т.	ТДМ АЯСЫНДА ЖУРНАЛИСТІК БІЛІМ БЕРУ МӘСЕЛЕЛЕРІ ТАЛҚЫЛАНДЫ	6
Avşar Z.	AFET YÖNETİMİNDE İLETİŞİMİN ROLÜ; AFETZEDELER İLE İLETİŞİM	8
Abdinassir N.	THE ROLE OF CROSS-CULTURAL COMMUNICATION IN THE DEVELOPMENT OF KAZAKH-HUNGARIAN SCIENTIFIC RELATIONS' DOSZ	16
Урманбетова Ж.К.	ТОЛЕРАНТНОСТЬ В КОНТЕКСТЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ	18
Каныбекова А. К.	ФАКТЧЕКИНГ ЖАНА АНЫН ҚЫЗМАТЫ	22
Сердәлі Б.К.	ЖУРНАЛИСТИКА – ИНКЛЮЗИЯ АЛАҒЫ	26
Зуева Г. С.	ФАКТОРЫ СТРЕССА В РАБОТЕ РОССИЙСКИХ ЖУРНАЛИСТОВ	28
Ашенова С.В.	НОВЫЕ КОММУНИКАЦИОННЫЕ ФОРМАТЫ: ИГРОВАЯ ЖУРНАЛИСТИКА	30
Аренова А. А.	ЦИФРОВЫЕ СТРАТЕГИИ ЖУРНАЛИСТИКИ СМИ В РЕАЛИЗАЦИИ КОНЦЕПЦИИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ОБЩЕСТВА	33
Неғизбаева М.О Дудинова Е.И	ЯЗЫК ВРАЖДЫ В ЦИФРОВЫХ МЕДИА – УГРОЗА ИНТЕГРАЦИИ КАНДАС И МИГРАНТОВ	36
Әлімжанова А.Б. Орынбасарова А.	ЗАМАНАУИ ЦИФРЛЫҚ ОРТАДАҒЫ ЛОНГРИД ФОРМАТЫНЫҢ РОЛІ	38
Борибаева С.Б., Иманова А.С.	БАҚ-ТАҒЫ ЖАҒАНДАНУ: ТРЕНДЕНЦИЯЛАР МЕН БОЛАШАҒЫ	41
Жетпісбаева М. С., Қыдырмолданова І.С.	ҚАЗАҚСТАННЫҢ БІЛІМ БЕРУ ЖҮЙЕСІНДЕГІ ИНТЕРНЕТТІҢ РОЛІ	44
Каймульдина А.Ж.	LIFELONG LEARNING В НОВЫХ РЕАЛИЯХ МЕДИАРЫНКА: СОВРЕМЕННЫЕ ТРЕНДЫ И ТРЕБОВАНИЯ	48
Иманалиев Ж., Жанабаев К.	ВОПРОСЫ МЕЖКУЛЬТУРНОГО ДИСКУРСА В УСЛОВИЯХ ФОРМИРОВАНИЯ ЕДИНОГО МЕДИАПРОСТРАНСТВА	53
Қутпанбаева Ж.Б. Нуржанова Ш.С.	МАССОВАЯ КУЛЬТУРА В ОБЩЕСТВЕННОМ СОЗНАНИИ	56

Ошанова О.Ж.	«РУХАНИ ЖАҢҒЫРУ»: БІЛІМНІҢ САЛТАНАТ ҚҰРУЫ МЕН САНАНЫҢ АШЫҚТЫҒЫ	60
Сапаралы А. Қалиаждарова Ш.	ҚАЗІРГІ ҚОҒАМДАҒЫ ФЕЙК АҚПАРАТТЫҢ СИПАТЫ	61
Дудинова Е.И Негизбаева М.О.	ИНФОРМАЦИОННЫЙ ФАКТОР РЕПАТРИАЦИИ И МИГРАЦИИ: АЛГОРИТМЫ ЦУР	63
Кудабай А.А	СТЕРЕОТИПЫ ШЕЛКОВОГО ПУТИ. ПОЛИКУЛЬТУРНЫЙ ОПЫТ ДЕЛОВЫХ КОММУНИКАЦИЙ ДРЕВНОСТИ	66
Әбіғаппар М.	ҚАЗІРГІ ЭКОЛОГИЯЛЫҚ МӘСЕЛЕЛЕРДІҢ ИНТЕРНЕТ КЕҢІСТІКТЕГІ ОРНЫ	69
Әбдіназар С.А.	ИСКУССТВЕННЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ В МАССМЕДИА: ОБЗОР, ПРОБЛЕМЫ И ТРЕНДЫ МЕДИАСФЕРЫ	72
Аяпбергенова А. К.	РОЛЬ КРЕАТИВНЫХ ХАБОВ И СОЗДАНИЕ НОВЫХ МЕДИА ПРОДУКТОВ, В ДОСТИЖЕНИИ ЦУР, МЕТОД ДОСТИЖЕНИЯ 11 ЦЕЛИ УСТОЙЧИВОСТИ ГОРОДОВ	76
Анитова Ж.	ДАТА ЖУРНАЛИСТИКА: ҚАЗАҚСТАН ТЕЛЕАРНАЛАРЫ ЖАҢАЛЫҚТАР ҚЫЗМЕТІНДЕ	83
Ахмерова М.	СТУДЕНТТІК ЖОБАЛАРДАҒЫ СТОРИТЕЛЛИНГ ЖАНРЫ: IPTV ЖОБАЛАРЫ	88
Бегимов Р.М.	КИНОБРЕНДЫ: СИМВОЛИЧЕСКАЯ ИНТЕРПРЕТАЦИЯ ОТНОШЕНИИ ЧЕЛОВЕК-ЖИВОТНОЕ	91
Болат К.	ТАҢҒЫ БАҒДАРЛАМАДАҒЫ ИНФОРМЕЙНМЕНТ: 31-АРНАДАҒЫ «ТАҢСӘРІ» ХАБАРЫ	93
Есенгельдиева Ш.	ҚАЗАҚСТАН МЕДИАСЫНДАҒЫ ЖАРНАМАНЫҢ ҚОҒАМДАҒЫ ТҰРАҚТЫ СТЕРЕОТИПТЕРДІҢ ҚАЛЫПТАСУЫНА ӘСЕРІ	95
Үестемес А.	WOMEN'S RIGHTS PROBLEMS IN CENTRAL ASIA	98
Дусенбаева Н.М.	ЦИФРЛЫҚ ДАҒДЫЛАРДЫ ДАМУҒА ҮШІН МЕДИА МЕКТЕПТІҢ БІЛІМ БЕРУ РЕСУРСТАРЫН ПАЙДАЛАНУ	101
Жетписбаева А.	ӘЛЕУМЕТТІК ЖЕЛІДЕ ҚОЛДАНЫЛАТЫН ҚҰРАЛДАР. ТАРГЕТИНГ	102
Кенжебек Д.	ҚАЗІРГІ ЖУРНАЛИСТИКАДАҒЫ ШЕШЕНСОЗДІҢ МАҢЫЗЫ	107
Кенжебеков И.Ж.	PR - ДАҒЫ БИЗНЕС КОММУНИКАЦИЯ: ЖАҢАШЫЛДЫҚТАР ЖӘНЕ ЖАҢА ТРЕНДТЕР	107
Керимбаева А.Ж.	ИНКЛЮЗИВТІ БІЛІМ БЕРУДІҢ НЕГІЗГІ ПРИНЦИПТЕРІ МЕН ТЕХНОЛОГИЯЛАРЫ	108

«ТҰРАҚТЫ ДАМУ МАҚСАТЫНДА ХАЛЫҚАРАЛЫҚ
ЖУРНАЛИСТИКАНЫ ОҚЫТУ МОДЕЛЬДЕРІ» (МТІ)
атты VII Халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференция
МАТЕРИАЛДАРЫ

*Алматы, Қазақстан
6 сәуір, 2023 жыл*

Авторлық редакциямен шығарылды

ИБ № 15018

Басуға 16.05.2023 жылы қол қойылды. Пішімі 60×84 ¹/₈.
Көлемі 13,125 б.т. Офсетті қағаз. Сандық басылыс. Тапсырыс № 942.
Электронды таралым. Бағасы келісімді.
Әл-Фараби атындағы Қазақ ұлттық университетінің
«Қазақ университеті» баспа үйі.
050040, Алматы қаласы, әл-Фараби даңғылы, 71.

«Қазақ университеті» баспа үйі баспаханасында басылды.