

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ Н.Г. ЧЕРНЫШЕВСКОГО»

Кафедра русского языка и речевой коммуникации

Речевое общение в городском транспорте Саратова

полное наименование темы выпускной квалификационной работы

АВТОРЕФЕРАТ ВЫПУСКНОЙ КВАЛИФИКАЦИОННОЙ РАБОТЫ МАГИСТРА

Студентки 2 курса 253 группы

45.04.01 Филология

Русский язык как родной и иностранный: система и ее речевые
реализации

Института филологии и журналистики

Тихоновой Дарии Святославовны

фамилия, имя, отчество

Научный руководитель (руководитель)

проф., докт. филол.н., доц. _____

Должность, место работы, уч. степень, уч. звание

подпись, дата

А.Н. Байкулова

инициалы, фамилия

Зав. кафедрой

докт. филол.н., проф. _____

Должность, место работы, уч. степень, уч. звание

подпись, дата

М.А. Кормилицына

инициалы, фамилия

Саратов 2018

Введение

Город в настоящий период развития общества стал наиглавнейшей социально-пространственной формой бытия (Китайгородская, Розанова 2010). Не случайно изучение города является одной из центральных лингвистических проблем, имеющих богатую традицию. Ещё в 20-е годы XX в. Б. А. Ларин высказал идею о необходимости изучать «речевую повседневность, состав и структуру языкового быта города» (Ларин 1977).

Исследование языка города в современной лингвистике идёт в разных направлениях: социологическом, региональном, коммуникативно-прагматическом, культурологическом (см. работы Ю. М. Лотмана, Б. А. Ларина, Л. В. Щербы, Л. П. Якубинского, Е. А. Земской, Б. М. Гаспарова, Л. П. Крысина, О. Б. Сиротининой, М. А. Кормилицыной, Е. В. Красильниковой, Т. И. Ерофеевой, В. В. Колесова, Р. Ратмайр, М. В. Китайгородской, Н. Н. Розановой, А. Н. Байкуловой, Н. А. Бобарыкиной, Д. И. Яхиной и мн. других), но ясно одно: оно не перестаёт быть **актуальным**.

Вектор регионального изучения, пожалуй, является основным. Как отмечают М. В. Китайгородская и Н. Н. Розанова, в исследованиях последних лет наблюдается возрождение интереса к языковой жизни таких городов, как Саратов, Пермь, Челябинск, Екатеринбург, Красноярск и др. (Китайгородская, Розанова 2010). Именно это и определило выбор темы данного исследования – «Речевое общение в городском транспорте Саратова».

Жизнь современного города и коммуникативные процессы в нём связаны с устойчивым набором типовых коммуникативных ситуаций, где горожане выступают в разных статусах и исполняют соответствующие этим статусам ситуативные роли (роль продавца или покупателя, пассажира, прохожего, пациента, посетителя и др.). Наше исследование направлено на изучение одной из таких повседневных речевых практик, связанной с

поездками в общественном транспорте. Вслед за М. В. Китайгородской и Н. Н. Розановой мы дали этой ситуации условное название «Транспорт».

Цель нашего исследования – рассмотреть с лингвистических позиций характер и специфику речевого общения в саратовском общественном транспорте.

Для реализации цели предстояло решить следующие **задачи**:

1) проанализировать существующую научную литературу с целью формирования научной базы исследования, определить суть основных понятий;

2) собрать материал: сделать и расшифровать записи речи водителей, кондукторов и пассажиров в общественном транспорте Саратова;

3) представить ситуацию «Транспорт» в виде набора типовых микроситуаций, выявить набор основных стереотипных конструкций и их вариантов, а также показать возможные отступления от них;

4) определить виды общения, реализуемые в коммуникативном взаимодействии горожан;

5) выявить общее и специфическое в речи водителей, кондукторов и пассажиров разных видов транспорта: автобусов, трамваев и маршрутных такси;

6) на основе наблюдений, записанного материала и результатов интернет-опроса проанализировать культуру речи горожан в ситуации «Транспорт».

Объект исследования – городская коммуникация.

Предмет исследования – речь водителей, кондукторов и пассажиров в автобусах, трамваях и маршрутных такси г. Саратова.

Актуальность исследования определяется тем, что работа написана в русле современных лингвистических направлений – прагмалингвистики, социолингвистики и антропоцентрической лингвистики. Изучение культуры статусно-ролевого общения и речи в транспорте способствует выработке норм бесконфликтной коммуникации, а значит, влияет на повышение уровня

бытовой культуры людей и способствует их успешному взаимодействию в повседневных коммуникативных практиках.

В данной работе используется описательный **метод**, включающий приёмы дискурсивного анализа, методику опроса и включённого наблюдения.

Материалом для данного исследования послужили блокнотные и диктофонные записи устной речи жителей г. Саратова, сделанные автором в период с 2017 по 2018 г.

Новизна исследования определяется обращением к региональному аспекту изучения городской коммуникации: общение в саратовском транспорте комплексно ещё не исследовалось.

На защиту выносятся следующие положения:

1. Общение в городском транспорте имеет региональную специфику, которая обусловлена экстралингвистическими факторами: наличием / отсутствием тех или иных видов транспорта, кондукторов, технических средств допуска пассажиров в транспортное средство и их оповещения.

2. В городском транспорте реализуются разные типы и виды общения: официальное, неофициальное (преимущественно общение незнакомых) и смешанное, или полуофициальное. Встречается персонально адресованное общение, персонально не адресованное (безличностное), общение с самим собой (говорящие выражают мысли вслух). В ситуации «Транспорт» реализуются профессиональные (водитель, кондуктор) и временные (пассажир) роли, в общении проявляется их непаритетность: главные – роли водителя и кондуктора.

3. Ситуация «Транспорт» типична для повседневного общения горожан, что способствует формированию поведенческих и речевых стереотипов. Вербальные стереотипы – регулярные разговорные эллиптические конструкции, нередко сокращённые до одного-двух слов; невербальные – закреплённые в повседневной практике автоматизированные

действия участников ситуации «Транспорт». Отход от стереотипов вызван конфликтами и нетипично развивающимися ситуациями.

4. Общение в разных видах транспорта представлено набором микроситуаций: «Посадка», «Оплата проезда», «Поездка», «Продвижение пассажиров по салону», «Выход из салона», в которых проявляется общее, свойственное всем видам саратовского общественного транспорта, и специфическое. Общее определяется поведенческими стереотипами, обусловленными навыками горожан в ситуации «Транспорт», а специфическое связано с условиями общения, временем и местом оплаты проезда, культурой речи коммуникантов.

5. В ситуации «Транспорт» реализуются строго официальные (сообщения об остановках, объявления-инструкции и объявления-напоминания с помощью голосовых автоинформаторов), профессиональные и общеупотребительные речевые стереотипы. Пассажиры в своей речи используют общеупотребительные повседневные стереотипные конструкции в их вариантах, например, *До жд вокзала доеду? / В Заводской идет?* и др.

6. В речи горожан используется особая система номинаций, представленная следующими видами: предметные номинации (*билет, билетик* и др.), номинации участников транспортной ситуации (*водитель, женщина, кондуктор* и др.), пространственные (внешние и внутренние – салонные,) номинации и др. Внешние пространственные номинации могут быть официальными и неофициальными (объектные, масштабные, абсолютные и относительные).

7. Материал исследования и проведённый опрос саратовцев показал невысокий уровень речевой культуры пассажиров и обслуживающего персонала саратовского общественного транспорта.

Структура работы: работа состоит из двух глав: глава 1 – «Теоретические основы исследования», глава 2 – «Специфика речевого общения в разных видах саратовского общественного транспорта», списка использованной литературы и приложений.

Основное содержание работы

Первая глава «Теоретические основы исследования» посвящена проблемам, связанным с изучением речевого взаимодействия горожан в транспорте г. Саратова. Глава состоит из семи подразделов: «Суть понятий «общение», «коммуникативный акт»», «Понятие «речевое общение», «речевая деятельность» и «речевое поведение»», «Типы и виды общения», «Общение незнакомых» «Понятие «стереотип» и «речевой стереотип», «Исследование стереотипов в повседневной коммуникации в работах М. В. Китайгородской, Н. Н. Розановой», «Конфликтогенность городского общественного транспорта».

В первой главе определена суть понятий: «коммуникативный акт»; «речевая деятельность» и «речевое поведение»; «общение официальное, неофициальное и смешанного типа», «общение незнакомых», «стереотип», «речевой стереотип» и др. – и выявлено их соотношение. Это позволило системно рассматривать городской дискурс (городское повседневное общение) как общение коммуникантов, водителей, кондукторов и пассажиров, между которыми происходит коммуникативный процесс, состоящий из микроситуаций, в которых реализуются коммуникативные акты, связанные с продажей и покупкой проездного билета, просьбами об остановке и пр.

В работе рассмотрены и проанализированы различные классификации типов и видов общения (работы В. Е. Гольдина, О. Б. Сиротининой, М. А. Ягубовой, О. М. Казарцевой, А. Н. Байкуловой, Э. Д. Розенталя, М. А. Теленковой и др.). За основу взята классификация типов и видов устного неофициального общения А. Н. Байкуловой (Байкулова 2014, 2015).

В работах разных исследователей представлены различные классификации стереотипов. В ситуации «Транспорт» использование стереотипов связано с типичными микроситуациями: посадка; продвижение по салону; поездка; выход из салона; остановка.

Проанализировав работы Н. А. Бобарыкиной и Д. И. Яхиной мы выяснили, что коммуникативное пространство городского общественного транспорта конфликтогенно.

Глава 2. «Специфика речевого общения в разных видах саратовского общественного транспорта» посвящена анализу городского дискурса. Глава состоит из следующих разделов: «Характеристика транспортной ситуации в г. Саратове», «Общение в маршрутных такси», «Общение в автобусе», «Общение в трамвае», «Номинации, специфичные для ситуации «Транспорт»», «Культура речи горожан в ситуации «Транспорт» по результатам опроса».

Проведенный анализ позволил нам сделать выводы о региональной специфике (г. Саратов) общения горожан в ситуации «Транспорт». Во многом эта специфика обусловлена экстралингвистическими факторами: в Саратове перевозки пассажиров осуществляются преимущественно на маршрутных такси, автобусах, трамваях и троллейбусах (общение в троллейбусе не рассматривалось, поскольку ограничен объём выпускной работы); отсутствует, в отличие от Москвы и некоторых других крупных городов, такой вид транспорта, как метро. Немаловажным оказался и такой фактор, как: наличие / отсутствие кондукторов в автобусах и маршрутных такси. Функции кондуктора выполняют водители, что оказывает влияние на коммуникативную ситуацию. Процессы коммуникации обусловлены и такими экстралингвистическими факторами, как наличие / отсутствие автоматизированных средств пропуска в транспорт и оплаты проезда (в Саратове таких средств нет); технических средств оповещения пассажиров (в Саратове они встречаются нечасто, в основном в трамваях и автобусах).

В транспорте наблюдается реализация разных типов общения: официального, неофициального (преимущественно общение незнакомых) и смешанного (термин А. Н. Байкуловой). Встречается персонально адресованное общение и персонально не адресованное (безличностное), общение с самим собой (говорящие выражают мысли вслух). Например:

персонально не адресованное: женщина, заходя в автобус, спрашивает: *Это Энгельс?*; персонально адресованное: *Девушка / это Энгельс?*; реплика вслух: *Куда же? Мне в Энгельс!*

На речевое общение влияют ролевые позиции коммуникантов. В ситуации «Транспорт» реализуются профессиональные роли – водитель, кондуктор и временные – пассажир. Роли водителя, кондуктора и пассажира не паритетны: водители и кондукторы демонстрируют свой более высокий ролевой статус. Например: водитель: *Я вам говорю, Так / здесь у меня кто оплатил?* (об этом свидетельствуют местоимение *Я / у меня*, инициальное *Так*). В конфликтных ситуациях пассажиры нередко не признают этот статус.

Ситуация «Транспорт» относится к типичным ситуациям повседневного городского общения, поэтому в рамках этой ситуации, в силу её регулярности, формируются шаблоны поведения коммуникантов и вырабатываются речевые стереотипы. Стереотипны как вербальные, так и невербальные формы общения. Вербальные стереотипы представляют собой разговорные эллиптические конструкции, иногда сокращённые до одного-двух слов, обычно информативной или регулятивной направленности, например: вопросительные конструкции: *Места есть? Вы выходите?*; Императивы: *Проезд оплачиваем! Продвигаемся! Двери освободите!* и др. Невербальные стереотипы – закреплённые в практике общения реакции пассажиров на необходимость оплатить проезд, предъявить проездные документы и др. Стремление отойти от стереотипов побуждает горожан использовать в речи не свойственные ситуации «Транспорт» высказывания (обычно это бывает в конфликтных или нетипичных ситуациях, например, если сломалось транспортное средство: П. *Водитель / у вас задняя дверь открылась!* В. *И че? Подержи пока / щас до остановки доедем / закрою!* П. *А если мы выпадем?* В. *Тогда держи крепче!*

Общение в разных видах транспорта в Саратове рассматривалось нами в наборе микроситуаций: «Посадка», «Оплата проезда», «Поездка», «Продвижение пассажиров по салону», «Выход из салона». В каждой из этих

ситуаций проявляется общее, то, что свойственно всем рассматриваемым видам транспорта, и специфическое. Общее определяется необходимостью зайти в салон транспортного средства, оплатить проезд, осуществить поездку, продвигаться по салону и выйти из транспортного средства, это сопровождается привычными речевыми стереотипами: *Выходите?; Возьмите* (деньги за проезд). Специфическое связано с коммуникативными контактами (например, оплата проезда кондуктору в автобусе и трамвае или водителю в маршрутном такси); временем (начало или конец поездки) и местом оплаты (около передней двери или в любом месте салона). Например, в маршрутном такси водитель следит за вошедшими пассажирами и оплатой проезда. В результате возможны такие реплики: *Кто не заплатил? Передаём!*; в автобусе и трамвае такого не происходит.

Особое внимание в работе уделено речевому взаимодействию участников поездок. Рассматривались такие линии этого взаимодействия, как водитель ↔ пассажир, кондуктор ↔ пассажир, пассажир ↔ пассажир.

С помощью голосовых автоинформаторов в транспорте реализуется строго официальное общение: сообщения об остановках, объявления-инструкции и объявления-напоминания (*Следующая остановка Микрорайон Улеша // Уважаемые пассажиры/ будьте внимательны / не оставляйте в салоне автобуса свои вещи / при обнаружении подозрительных предметов / оставленных без присмотра вещей / немедленно сообщайте водителю или кондуктору //*), профессиональные общеупотребительные и ограниченные в употреблении салоном определенного вида транспорта речевые стереотипы – реплики-вопросы к пассажирам, реплики-требования оплаты проезда, требования предъявления проездных, которые исходят от кондукторов и водителей (*Оплачиваем проезд! Кто не оплатил?*). В саратовских автобусах и трамваях общение с водителем минимизировано. В маршрутных такси общение с водителем носит регулярный характер, поскольку отсутствуют кондукторы и технические средства для оповещения пассажиров.

Пассажиры в своей речи используют общеупотребительные повседневные стереотипные конструкции в их вариантах: *До железнодорожного вокзала доеду? / До Елшанки идет?; Вы у Берила не выходите? / у Берилла?; На следующей не выходите?; Разрешите!; На вокзале?; Два (билета); На Стрелке остановите* и др. Мы объясняем это самой спецификой протекания процесса поездки в разных типах транспорта.

Специфическими для общения в маршрутных такси являются требования остановки: *На Горе останови; У школы (пожалуйста)* и др. Анализ речевого взаимодействия пассажиров с водителем в других видах саратовского транспорта таких стереотипных конструкций не выявил. Обычно пассажиры используют стереотипную реплику-стимул *остановите* + именной пространственный указатель в предложно-падежной форме. Часто пассажиры используют стереотипы с измененным порядком слов: сущ. в Пред. или Род. пад. + глагол в повелительном наклонении: ***На Рабочей остановите!***; ***У Магнита остановите!*** В нашем материале встретились и другие стереотипные конструкции, характерные именно для такси: сущ. в Пред. пад. + глагол *можете / можете остановить*: П. *На старой Авиастроителей можете остановить? На остановке можете?*. Встретились и нетипичные просьбы: П. *У Поликлиники тормозните пожалуйста!* Иногда просьба или требование сокращается до минимума, используется только сущ. в Им., Род. или Пред. пад.: *Вторая Садовая; Газавтоматика; Красный мост; Беговая; у магазина; у Магнита* и др. В ряде ситуаций водитель сам спрашивает у пассажиров, где нужно остановить: *Красный мост выходим?; Беговая нужна?; Газоавтоматика / есть на выход?* В этих стереотипных вопросительных конструкциях на первом месте – номинации городских объектов или разговорные названия остановок.

Специфично и речевое общение в микроситуации оплаты проезда: в разных видах саратовского транспорта. Если в маршрутных такси оплата проезда осуществляется преимущественно при входе в салон (деньги

отдаются водителю), то в трамваях – во время поездки (расчёт производит кондуктор). В некоторых маршрутных такси и во всех автобусах оплата осуществляется на выходе из салона (деньги принимает водитель). Требование водителя оплатить проезд часто состоит из стереотипных эллиптических реплик: *Оплачиваем проезд!* с использованием глагола 1 л., мн. ч. (значение совместного действия) и др. В маршрутных такси оплата проезда может передаваться по цепочке: П1. *Передайте! Передайте два!* – П2. (передает деньги дальше) *Передайте!* обращается к П1. *Сколько?* – П1. *Два!* – П2. *Два!* При оплате часто употребляются стереотипы, состоящие только из количественного числительного, обозначающего количество оплачиваемых мест или билетов: *Один, два.* Такой способ оплаты является специфической чертой речевого общения пассажиров в маршрутных такси. В трамваях и автобусах такого общения не происходит.

Большую роль в общении водителя и пассажиров играет невербальная коммуникация. Особую значимость невербальное общение приобретает в микроситуациях оплаты проезда (пассажир отдаёт деньги, а водитель / кондуктор принимает). Водитель может не отвечать на просьбу об обстановке, а просто останавливать такси. Негативной реакции у пассажиров это не вызывает.

В своей работе мы рассмотрели и отступления от привычных стереотипов, обычно они возникают в конфликтных ситуациях.

В речи горожан используется особая система номинаций, представленная следующими видами: предметные номинации, номинации участников транспортной ситуации, пространственные (внешние и внутренние) номинации (см. рис.1.). К предметным номинациям мы относим названия документов, предоставляющих право на проезд: *проездные документы, проездной, билет, билетик.* Номинации участников транспортной ситуации связаны со статусно-ролевыми характеристиками коммуникантов (*водитель, кондуктор, пассажиры, просторечное командир*), их поло-возрастной принадлежностью (*женщина, мужчина, девушка,*

молодой человек, бабушка, с локусом (первая площадка / площадочка; средняя площадка; задняя площадка), с количеством пассажиров (двое, трое); с действиями пассажиров (вошедшие, вновь вошедшие, зашедшие).

| Предметные | Номинации участников транспортной ситуации | Пространственные | | | |
|---|--|------------------|--|---|---|
| | | | внешние абсолютные | внутренние «салонные» | |
| <p><i>проездные документы, проездной, билет, билетик.</i></p> | <p>Статусно-ролевые характеристики коммуникантов - водитель, кондуктор, пассажиры, просторечное командир)</p> | объектные | <p>Официальные</p> | <p>Неофициальные</p> | <p><i>двери, там, тут, назад, внутрь, туда.</i></p> |
| | <p>Поло-возрастная принадлежность коммуникантов-женщина, мужчина, девушка, молодой человек, бабушка</p> | | <p><i>Улечи, Радуга</i></p> <p><i>Белоглинская, Заводская, Кутякова, Пятый Нагорный проезд, Третья Дачная, Пензенская ; «Рабочая» / «улица Чапаева» и др.</i></p> | <p><i>Второй Детский</i></p> <p><i>На стадионе</i></p> <p><i>У поликлиники</i></p> <p><i>Торговый Центр, У Автобани, На Манипуляторе! У Магнита</i></p> <p><i>У школы</i></p> <p><i>Газавтоматика</i></p> <p><i>На Вокзале</i></p> <p><i>У Бани и т. д.</i></p> | |
| | <p>По локусу - первая площадка / площадочка; средняя площадка; задняя площадка</p> | масштабные | <p><i>Торговый центр Город, Торговый Центр, Газавтоматика (завод Саратовгазавтоматика), Автовокзал, железнодорожный вокзал, Стадион Волга, Шарик (шарикоподшипниковый завод), У Поликлиники, На Космосе, у магазина, У школы, У Бани и др.</i></p> | | |
| | <p>Количество пассажиров - двое, трое</p> | | внешние относительные | | |
| | <p>Действия пассажиров - вошедшие, вновь вошедшие, зашедшие</p> | | ситуативные наименования, формирующиеся в спонтанной речи. <i>На / у светофоре(а), На / у повороте(а), там, здесь, на остановке.</i> | | |

Пространственные номинации делятся на два типа – внутренние, «салонные», и внешние. Внутренние номинации относятся к общеупотребительной лексике и звучат обычно в речи кондукторов трамваев и водителей маршрутного такси: *двери, там, тут, назад, внутрь, туда*. Внешние пространственные номинации могут быть официальными и неофициальными, среди которых выделяются объектные, масштабные, абсолютные и относительные номинации.

В **Заключении** отражены основные результаты исследования:

1) Исследуя общение саратовцев в транспорте, следует отметить важность учёта языковой ситуации, которая обусловлена экстралингвистическими факторами. Например, в отличие от Москвы, в Саратове нет метро, транспортные средства плохо оснащены техническими средствами, минимизирующими персонально адресованное общение между водителем и пассажирами. В качестве проездных документов в Саратове используются билеты и проездные (нет жетонов).

2) Различия выявлены в специфике обслуживания пассажиров в транспорте (коммуникативный аспект): при отсутствии технических средств (голосовых автоинформаторов) остановки не сообщаются. При наличии технических средств качество объявлений оставляет желать лучшего: наблюдаются нечёткость записи, орфоэпические ошибки в речи дикторов. Кондукторы нередко не владеют нормами литературного языка.

3) В саратовском транспорте не звучат объявления, призывающие уступать место пожилым людям и беременным женщинам.

4) Записи речи в общественном транспорте позволили выявить специфику употребления саратовских разговорных номинаций городских объектов, названий остановочных пунктов (например, встречаются одинаковые названия разных остановок или вариативные названия одних и тех же остановок), выявить стереотипные конструкции, которые упрощают и автоматизируют общение, но иногда и вредят ему.

Следует отметить многочисленные нарушения правил пассажирских перевозок: водители маршрутных такси и автобусов во время движения разговаривают по телефону, нередко выясняют отношения с другими водителями, используя бранную лексику, курят, включают низкопробную музыку. Это вызывает конфликтные ситуации: пассажиры возмущаются таким поведением водителей. В свою очередь и пассажиры не всегда соблюдают нормы поведения в транспорте: громко разговаривают по телефону или друг с другом, используют наушники и не слышат обращённой к ним речи. Обращает на себя внимание то, что очень редко пассажиры здороваются с водителем, заходя в транспортное средство, или благодарят его за поездку. Таким образом, мы представили на имеющемся у нас материале типичную повседневную ситуацию «Транспорт» не только в региональном, но и в культурно-речевом аспекте.

5) Обучение исполнению социальных ролей, в том числе и ролей пассажиров, водителей, находит отражение в образовательных программах вузов: предписано формировать общекультурные компетенции студентов, обучая их исполнению повседневных коммуникативных ролей, что даёт надежду на изменение ситуации общения в саратовском транспорте в лучшую сторону.