

Т.М.Григорьева

ОБЩЕНИЕ В ГОРОДСКОМ ТРАНСПОРТЕ В АСПЕКТЕ КУЛЬТУРЫ РЕЧИ

Представлены результаты наблюдений за речью в ситуации общественного транспорта на материале Красноярска. Конкретно рассмотрены три составляющих речевой ситуации в транспорте: печатные тексты в плане их соответствия действительности и речевым жанрам предписания или просьбы; радиоинформация с точки зрения ее содержания, жанрового соответствия и требований современной орфоэпии, включая интонационный рисунок высказываний; а также речь пассажиров в плане отступления от мобильного этикета, которые создают в общественном транспорте атмосферу дискомфорта. Анализ этих сторон речи в транспорте приводит к выводу о том, что необходима работа по повышению качества всех трех видов текстов, что послужит созданию атмосферы высокой речевой и общей культуры в городском транспорте.

Ключевые слова: речь в городе, городской транспорт, печатные тексты, радиоинформация, речевые жанры, языковые нормы, мобильный этикет

Общение в городском транспорте как важный фрагмент современных городских коммуникаций привлекает внимание исследователей. Так, проблема общения в городском транспорте рассмотрена на материале Красноярска, при этом выявлен репертуар речевых жанров всех участников этой коммуникативной ситуации — водителей, пассажиров, кондукторов [1]. Как к новому явлению в жизни города и его речи лингвисты обращаются к «языковому миру маршрутки» [2], анализируя главным образом печатные тексты, обращенные к пассажирам в Петербурге и Минске [2], Уфе [3], Белгороде [4]. Кроме того, объектом анализа становится устная речь пассажиров, в частности в плане двуязычия [3]. Опыт изучения речи в городском транспорте показывает, что для современной лингвистики это сложный многоаспектный коммуникативный феномен, в исследовании которого есть как общие моменты, так и характерные для каждого города.

Настоящая работа посвящена проблеме общения в городских автобусах, главным образом — красноярских. Цель исследования — осмыслить этот коммуникативный феномен с позиций культуры речи, при этом рассматриваются три его аспекта — печатные тексты, радиоинформация и общение с помощью мобильных телефонов.

Рассматривая традиционные для городского транспорта **печатные тексты**, следует остановиться на предписаниях. Предписание держаться за поручни выражается в таком тексте: *Уважаемые пассажиры, во избежание травмы держитесь за поручни в салоне*. Избыточность локатива в этой фразе очевидна, поскольку, в этой ситуации, кроме салона автобуса, нет никакого другого пространства. Кроме вполне уместного объявления о необходимости готовиться к выходу заранее («Для выхода на нужной остановке готовьтесь заранее»), звучит информация рекомендательного характера, например, требование заранее нажимать кнопки до остановок, и это выражается в радио и настенных текстах такого содержания: «Для выхода на нужной остановке нажимайте кнопку заранее»; «Не нажал кнопку, проехал остановочку»; «Кнопка на выход! Нажимай ...ля!» (размещено рядом с фотографией бывшего мэра города П.И.Пимашкова как бы от его имени). Это требование, безусловно, нарушает право пассажира: пассажир вынужден думать о «кнопочке», в то время как в одних автобусах она расположена над дверью (причем так высоко, что не каждому удастся ее достать); в других — на поручне слева или справа, в третьих — вообще отсутствует. Поэтому не случайно такое требование имеет определенную реакцию адресата ПРОТИВ, которая выражается вербально в расклеенных на стенах транспортного средства минитекстах: «Водитель обязан делать остановку без дополнительного предупреждения на каждой остановке. Не нажимайте кнопку!!!»; «Кнопку нажимают только дебилы». Эта стихийная полемика пассажиров с теми, кто выступает автором таких объявлений, говорит о неудачности официальных предписаний и их нереалистичности.

Таким образом, печатные тексты в автобусах, несмотря на давнюю традицию их использования в этой ситуации, не отвечают еще требованиям речевой культуры, что вызывает полемические тексты пассажиров, которые не хотят воспринимать тексты, не соответствующие действительности. Иначе говоря, недостаточно продуманные тексты руководства автопарков приводят к коммуникативным сбоям и провоцируют пассажиров на авторство текстов, не предусмотренных общением в городском транспорте.

Официальная **радиоинформация** для большинства городов России (включая Красноярск) представляет собой достаточно новый феномен общественной жизни: в «дорadioинформационный» период роль информаторов обычно исполняли водители или кондукторы. Очевидно, что радиоинформация в общественном транспорте отражает разные коммуникативные намерения: сообщить 1) информацию об остановках, предстоящей и следующей, и 2) информацию воспитательного характера: о поведении в транспорте и в пределах городского пространства. При этом следует сказать, что коммуникативное пространство общественного транспорта образует дихотомию «адресант и адресат» («отправитель и получатель»), где адресант / отправитель представлен в двух ипостасях: автор-составитель текста и озвучивающий его радиоголос.

Содержание радиотекстов. С большим сожалением приходится констатировать, что тексты составлены чаще всего непродуманно, они производят впечатление безответственных, нелогичных, противоречащих действительности.

В большинстве случаев в красноярском транспорте радиоинформаторы не соответствуют самым минимальным требованиям публичной речи, о которой писал М.В.Панов: «Публичная речь — это не то, что болтовня на кухне; нужны, конечно, не котурны, но особая дистанция, отстояние от бытовой речи, нужна особая культура говорения» [5]. Эти слова одного из ведущих лингвистов XX века, чрезвычайно актуальны в исследуемом случае, поскольку радиоинформация — это и есть не «болтовня на кухне».

Между тем радиообъявления озвучиваются голосом, не соответствующим критериям «поставленного голоса». Радиоинформация — это своего рода общественная деятельность, и для достижения цели необходим голос с хорошим звуковысотным диапазоном, богатством тембровых красок, хорошей дикцией, чего нельзя обнаружить в исследуемой ситуации. Помимо этого, нарушаются и другие важные составляющие культуры публичного общения:

— нарушение акцентной нормы: торговый квАртал (вм. квартАл), улица МаерчАка (вм. МаерчакА), ЧеремУшки (вм. ЧерЁмушки) и др. В течение долгого времени разные коллективы безрезультатно «сражались» против ненормативного ударения в названии остановки Торговый квартал (автобусе № 32 с конечной остановкой Госуниверситет);

— нарушение акцентной нормы;

— иногда радиоречи присуща неуместная для официального регистра речи торжественность и чрезмерная эмоциональность, что часто создает в данной коммуникации комический эффект;

В соответствии с интонационной концепцией Е.А.Брызгуновой, ИК-3 в зависимости от синтаксического строения и лексического состава высказывания выступает средством выражения 1) вопроса *Он при³ехал?*; 2) повторения вопроса при ответе *Ког³да он приехал? — Вероятно, вчера*; 3) незавершенности высказывания *Он при³ехал, но не звонит*; 4) оценки *Ве³селый же он!* 5) просьбы *Приез³жайте пораньше!* [7]. В наземном транспорте Красноярска можно услышать: «Следующая остановка «Педаго³гический универси³тет»; «Физкуль³турный³ техникум» и др.

Жанровое соответствие. Известно, что любому высказыванию присущи «относительно устойчивые типические формы построения» и «даже в самой свободной и непринужденной беседе мы отливаем нашу речь по определенным жанровым формам, иногда штампованным и шаблонным, иногда более гибким, пластичным и творческим; что эти речевые жанры даны нам почти так же, как нам дан родной язык, которым мы свободно

владеем и до теоретического изучения грамматики» [9, 10]. В ситуации общественного транспорта обыденный взгляд не замечает тех отступлений радиотекста, которые очевидны исследователю:

Уважаемые пассажиры, пожалуйста, к выходу готовьтесь заблаговременно, перед своим выходом;

Уважаемые пассажиры, пожалуйста, не забывайте предъявлять транспортные карты (социальные транспортные карты, социальные и транспортные карты).

Как очевидно, обращение оформлено в жанре просьбы, где участники диалога находятся в неравных отношениях и где обычно адресант-проситель имеет некоторую потребность (материальную, эмоциональную и пр.), а адресат-получатель в состоянии ее удовлетворить. Иными словами, проситель и исполнитель находятся в асимметричных отношениях, но при этом проситель заинтересован в исполнении просьбы, а у исполнителя такой заинтересованности нет, и впоследствии за просьбой вполне закономерно может последовать выполнение или отказ. На различие речевых жанров просьбы и предписание обращается внимание в теории Анны Вежбицкой, где даются толкование этих жанров [11].

В данной коммуникативной ситуации более уместно было бы оформление радиообращения в жанре такой разновидности императивного жанра, как *предписание*, которое заключает в себе необходимую степень императивности. Императивные глаголы *готовьтесь, не забывайте* побуждают к конкретному действию.

Таким образом, радиоречь в автобусах обнаруживает целый ряд несоответствий современной речевой культуре, что ставит перед руководством транспортных предприятий необходимость обратиться к специалистам, пересмотреть практику подготовки радиотекстов с содержательной стороны и со стороны произносительной культуры.

Третий аспект речи в городском транспорте касается **мобильного этикета**. Мобильный телефон — это довольно новое явление современной действительности, и у нас нет кодекса пользования этим видом связи, хотя во многих странах такие кодексы существуют. Например, в Болгарии запрещено пользоваться телефоном в транспорте: поскольку электронные детали немецкого и чешского производства дают сбой, это может привести к аварии.

Использование мобильного телефона в общественных местах — на работе, в библиотеке, в кафе, в ресторане, в музее, в кинотеатре или на выставке, включая общественный транспорт — предполагает устанавливать минимальную громкость звукового сигнала или ограничиться вибросигналом. Помимо этого, необходимо установить беззвучный набор кнопок, поскольку звуковые сигналы при наборе СМС негативно сказываются на нервной системе находящихся рядом пассажиров. Длительные разговоры (более 3—5 минут) в общественном транспорте с точки зрения этической нормы расцениваются как проявление дурного тона. Разговор по мобильному телефону не должен травмировать окружающих. Ответить на звонок в транспорте лучше всего через СМС и лаконичным обещанием позвонить позже. Если же обстоятельства неотложны, то разговор можно вести вполголоса и по возможности коротко. В соответствии с правилами хорошего тона ждать ответа на звонок не следует более пяти гудков, однако распространенная тенденция замены гудков мелодией нарушает эту этикетную норму. Таков мобильный этикет.

В нашем случае мы имеем разговоры в полную силу голоса, длительно и часто ни о чем. Иногда одно прощание может длиться так долго, что кажется вечностью и пыткой для окружающих, создает коммуникативный дискомфорт: *Ну, ладно! Ну, давай! Ага, ну, пока. Ну, давай. Ага, пока. Пока. Пока. Ну, давай!* Стоит подчеркнуть, что эта сторона культуры речи в транспорте зависит только от пассажиров, от их воспитанности и умения учитывать присутствие окружающих. Именно об этом ч. 3 ст. 17 Конституции РФ, в которой прописано: «Осуществление прав и свобод человека и гражданина не должно нарушать права и свободы других лиц».

Подводя итоги рассмотрения особенностей городской речи в транспорте на примере красноярских автобусов, следует отметить, что целый ряд несоответствий современной речевой культуре, включая ее этический компонент, создает особый фактор недостаточно высокой общей культуры городского общения. Как было показано в анализе, ответственны за это как руководство автопредприятий, так и пассажиры. А это означает, что все участники городских коммуникаций в транспорте могут внести свой вклад в повышение речевой и общей культуры. При этом важно прислушиваться к специалистам, в частности, по культуре речи и языку города, чтобы не пребывать в атмосфере «культурной нищеты» или «фастфуда от культуры», как выразился глава государства в выступлении на заседании президентского Совета по культуре и искусству в сентябре 2012 года (<http://www.interfax.ru/politics/news.asp?id=267503>).

1. Киселева Л.А. Речевые жанры в городском транспорте: фактор адресата // Филология — журналистика '94. Научные материалы. Красноярск, 1995. С. 53-54.
2. Норман Б.Ю. В языковом микромире маршрутки // Антропотекст-1: Сб. статей / Отв. ред. Л.Г.Ким. Томск: Изд-во Том. ун-та, 2006. С. 70-77.
3. Ярмухаметова Л.Ф. Внутреннее и внешнее пространство автобуса как элемент речевой ситуации «транспорт» // Концепт: научно-методический электронный журнал. 2016. Т. 11. С. 576-580. URL: <https://e-koncept.ru/2016/86126.htm> (дата обращения: 01.10.2020).
4. Свойкина Л.Ф., Фуникова С.С., Щербакова Н.В. Специфика коммуникации в городском транспорте // Вестник Череповецкого государственного университета. 2018. № 5(86). С. 107-116.
5. Панов М.В. О балансе внутренних и внешних зависимостей в развитии языка // Res Philologica. Филологические исследования: Памяти академика Г.В.Степанова. М., 1990. С. 200.

6. Никитина С.Е. Устная народная культура как лингвистический объект // Изв. АН СССР. Сер. Лит. и яз. 1982. Т. 41. № 5. С. 420-421.
7. Брызгунова Е.А. Формы простого предложения. §1918 // Русская грамматика. Т. 2. М.: Наука, 1980. С. 99.
8. Миронова Д. Михалков на Кольцевой и Кобзон на «серой»: чьими языками говорит метро // Москва 24. 05.05.2015. URL: <http://www.m24.ru/articles/72563> (дата обращения: 01.10.2020).
9. Бахтин М.М. Проблема речевых жанров // Эстетика словесного творчества. М., 1979. С. 257.
10. Шмелева Т.В. Речевой жанр. Возможности описания и использования в преподавании языка // Russistik. Русистика. Научный журнал актуальных проблем преподавания русского языка. Берлин, 1990. № 2. С. 20-32.
11. Вежицка А. Речевые жанры // Жанры речи. Вып. 1. Саратов, 1997. URL: <https://www.sgu.ru/structure/philological/linghist/sbornik-zhanry-rechi/materialy-vypuskov/vypusk-1> (дата обращения: 01.10.2020).

References

1. Kiseleva L.A. Rechevy'e zhanry' v gorodskom transporte: faktor adresata [Speech genres in urban transport: the addressee factor]. Filologiya — zhurnalistika '94. Nauchny'e materialy'. Krasnoyarsk, 1995, pp. 53-54.
2. Norman B.Yu. V yazy'kovom mikromire marshrutki [In the language microcosm of a minibus]. Kim L.G., ed. Antropotekst-1: Sbornik statey. Tomsk, 2006, pp. 70-77.
3. Yarmuxametova L.F. Vnutrennee i vneshnee prostranstvo avtobusa kak e'lement rechevoj situacii "transport" [Internal and external space of the bus as an element of the speech situation "transport"]. Koncept: nauchno-metodicheskiy e'lektronny'y zhurnal, 2016, vol. 11, pp. 576-580. Available at: <https://e-koncept.ru/2016/86126.htm> (accessed: 01.10.2020).
4. Svoynina L.F., Funikova S.S., Shherbakova N.V. Specifika kommunikacii v gorodskom transporte [The specificity of communication in public transport]. Vestnik Cherepoveczkogo gosudarstvennogo universiteta, 2018, no. 5(86), pp. 107-116.
5. Panov M.V. O balanse vnutrennix i vneshnix zavisimostey v razvitii yazy'ka [On the balance of internal and external dependencies in language development]. Res Philologica. Filologicheskie issledovaniya: Pamyati akademika G.V.Stepanova. Moscow, 1990, p. 200.
6. Nikitina S.E. Ustnaya narodnaya kul'tura kak lingvisticheskiy ob'ekt [Oral folk culture as a linguistic object]. Izv. AN SSSR, Ser. Lit. i yaz., 1982, vol. 41, no. 5, pp. 420-421.
7. Bry'zgunova E.A. Formy' prostogo predlozheniya [Forms of a simple sentence]. §1918. Russkaya grammatika, vol. 2. Moscow, 1980, p. 99.
8. Mironova D. Mixalkov na Kol'cevoy i Kobzon na "seroy": ch'imi yazy'kami govorit metro [Mikhalkov takes a Koltsevaya line and Kobzon takes a "grey" line: whose languages Moscow metro speaks]. Moskva 24, 05.05.2015. Available at: <http://www.m24.ru/articles/72563> (accessed: 01.10.2020).
9. Baxtin M.M. Problema rechevy'x zhanrov [The problem of speech genres]. E'stetika slovesnogo tvorchestva. Moscow, 1979, p. 257.
10. Shmeleva T.V. Rechevoy zhanr. Vozmozhnosti opisaniya i ispol'zovaniya v prepodavanii yazy'ka [Speech genre. Possibilities of description and use in language teaching]. Russistik. Rusistika. Nauchny'y zhurnal aktual'ny'x problem prepodavaniya russkogo yazy'ka. Berlin, 1990, no. 2, pp. 20-32.
11. Vezhiczka A. Rechevy'e zhanry' [Speech genres]. Zhanry' rechi, iss. 1. Saratov, 1997. Available at: <https://www.sgu.ru/structure/philological/linghist/sbornik-zhanry-rechi/materialy-vypuskov/vypusk-1> (accessed: 01.10.2020).

Grigorieva T.M. Communication in urban transport in the aspect of speech culture. The article presents the results of observations of speech in public transport in Krasnoyarsk. Three components of the speech situation in transport are specifically considered: printed texts in terms of their compliance with reality and speech genres of instructions or requests; radio information in terms of its content, genre compliance and requirements of modern orthoepy, including the intonation pattern of statements; and passenger speech in terms of deviation from mobile etiquette, which create an atmosphere of discomfort in public transport. Analysis of these aspects of speech in transport leads to the conclusion that work is needed to improve the quality of all three types of texts, which will serve to create an atmosphere of high speech and general culture in urban transport.

Keywords: speech in the city, urban transport, printed texts, radio information, speech genres, language norms, mobile etiquette.

Сведения об авторе. Татьяна Михайловна Григорьева — доктор филологических наук, профессор, профессор кафедры русского языка и речевой коммуникации Сибирского федерального университета; ORCID: 0000-0002-5877-3407; annysten@yandex.ru.

Статья публикуется впервые. Поступила в редакцию 10.10.2020. Принята к публикации 01.11.2020.