

## СПЕЦИФИКА МЕЖЛИЧНОСТНЫХ КОММУНИКАЦИЙ (ВЕРБАЛЬНЫХ И НЕВЕРБАЛЬНЫХ) В ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ

© 2013 Т.Ф.Резник<sup>1</sup>, В.В.Шарапов<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Самарский научный центр Российской академии наук

<sup>2</sup>Поволжская государственная социально-гуманитарная академия

Статья поступила в редакцию 30.09.2013

В статье рассматриваются особенности формирования тезауруса для рационального коммуницирования акторов дорожного движения.

*Ключевые слова:* актор, дорожное движение, знаковая система, коммуникативный акт, коммуникативная рациональность, тезаурус.

Увеличение числа автомобилей личного пользования, принадлежность водителей к различным возрастным, гендерным, этническим группам, а также невозможность полного регламентирования Правилами дорожного движения всех вероятных ситуаций, позволяют говорить о необходимости поиска акторами дорожного движения новых форм взаимодействия.

Любому наблюдателю сразу же становятся заметны различия как в общей картине дорожно-транспортной системы, так и в конкретных актах взаимодействия между водителями на дороге в отдельных странах и регионах. Отличия заметны даже на разных уровнях муниципальных образований: город с численностью населения от 2 млн. человек и выше, город с численностью населения до 200 тыс. человек, поселок городского типа и т.д.

Согласимся, что не только модельный ряд автомобилей, четкость разметки, лево- либо правостороннее движение определяют специфику дорожной ситуации. В первую очередь, это поведение водителей, их контактность между собой и взаимодействие со средой движения. Взаимодействие на дороге невозможно без зрительного контакта, невербального общения и особой системы знаков. Все это преобразуется в уникальный для каждого региона коммуникационный инструментарий водителей автотранспорта, наполняемый знаками и символами, ритуалами и закрепленными традициями.

Для формирования психологического единства людей важнейшую роль играет язык. Вильгельм фон Гумбольдт отмечал, что язык – не только средство передачи информации, но и ор-

ган социального мышления, это орган, с помощью которого категоризируется внешний мир<sup>1</sup>.

Ю.Хабермас развертывает теорию коммуникативного действия или координации планов различных акторов в условиях социального взаимодействия, исследуя функцию социальной интеграции языка<sup>2</sup>.

Из кибернетики (термин *кибернетика* использовался Платоном в «Законах» для обозначения *управление людьми*<sup>3</sup>) пришло слово «тезаурус» – общий знаковый запас. Сюда отнесены не только слова, но и знаки. Чтобы передать что-то другому человеку (реципиенту), коммуникатору следует закодировать информацию, чтобы реципиент мог легко её декодировать в конкретной ситуации.

С ситуацией всегда связано выражение, представляющее собой внешнее проявление или обнаружение чего-нибудь. Каждое (не только языковое) выражение, по Г.Мишу<sup>4</sup>, имеет как субъективную сторону (некто выражает себя), так и объективную (всегда выражается нечто). Выражение не ограничено языком, ему могут быть присущи также жесты, мимика, которые мы принимаем и интерпретируем.

По мнению Г.Липпса слово перестаёт быть нейтральным выражением внутреннего движения мысли или положения вещей. Оно активно взаимодействует с ситуацией<sup>5</sup>. Понимать что-то

<sup>1</sup> Гумбольдт В. Избранные труды по языкознанию. – М.: 2000.

<sup>2</sup> Хабермас Ю. Моральное сознание и коммуникативные действия. – М.: 2001.

<sup>3</sup> Платон. Законы / Общ. ред. А.Ф.Лосева, В.Ф.Асмуса, А.А.Тахо-Годи. – М.: 1999.

<sup>4</sup> Новая философская энциклопедия: в 4 т. / Ин-т философии РАН; Нац. обществ.-науч. фонд; Предс. научно-ред. совета В.С.Степин. – Т. 2. – 2-е изд., испр. и доп. – М.: 2010.

<sup>5</sup> Михайлов И.А. Герменевтическая логика Г.Шпетта и Г.Липса // В сб. «Творческое наследие Густава Густавовича Шпетта в контексте философской проблемы формирования историко-культурного

<sup>о</sup> Резник Татьяна Федоровна, инженер.

E-mail: reznik@ssc.smr.ru

Шарапов Вячеслав Викторович, кандидат исторических наук, доцент кафедры общей и социальной психологии. sharapov61@mail.ru

буквально не всегда целесообразно. В результате при попытке найти значение слова, вырывание его из контекста ситуации, может придать слову совершенно чуждые ему значения. Созвучным является высказывание Г.Шпета о том, что «оторванное понятие – мертво; живое понятие есть понимание»<sup>6</sup>. Именно понимание находится в приоритете ожиданий акторов дорожного движения.

К.Ясперс рассматривает коммуникацию как процесс, в котором «Я» действительно становится собой благодаря тому, что он обнаруживает себя в «Другом»<sup>7</sup>. «Я» помогает «Другому» в актах коммуникации достичь в его понимании соответствующее внутреннее отношение к положению дел. Именно наталкивание «Другого» словом на мысль, а не угадывание некоего «объективного содержания» является пониманием. Только в обсуждении, когда один «настраивается» на «Другого», может выясниться общезначимость какого-либо воззрения. Человек запрашивает при этом собеседника в ответ на высказанную им мысль, т.е. встречает «Другого» в его ситуации. Таким образом «ситуация» и «коммуникация» становятся неразделимыми.

Правилами дорожного движения установлена единая для всех акторов дорожного движения система знаков: предупреждающие, знаки приоритета, запрещающие, предписывающие, знаки особых предписаний, информационные знаки, знаки сервиса, вертикальная и горизонтальная разметка дороги. Быстрота считывания в условиях большой скорости перемещения по дороге достигается узнаваемостью, формой, цветовым и световым решением знака. В период обучения теории вождения курсант учится оперативно декодировать дорожные знаки. В процессе обучения вождению водитель-курсант получает навыки построения ситуационной картины, сложенной из нескольких элементов-«пазлов». Посредством дорожных знаков и дорожной разметки выстраивается субъектно-объектная связь «водитель – дорога». Но это лишь один уровень взаимодействия в дорожно-транспортной системе.

Рассмотрим тезаурус субъект-субъектных отношений водитель – водитель. В него входят: система оповещения внешними световыми приборами автомобиля; оповещение звуковым сигналом; знаки невербального общения; не регламентированная ПДД знаковая система

информирования (реализуется в форме стикеров, размещенных на кузове автомобиля); коммуникативные вербальные акты.

*Коммуникативный акт.* Единица анализа общения – контакт. Контакт – это состояние взаимодействия двух или более лиц, в результате которого участники могут дать отчет о существовании друг друга и происходит прямое или косвенное изменение взаимного поведения. Из общего числа выделяются два типа социального контакта: 1) межличностные отношения (возникающие по определённой причине – «почему?»); 2) взаимодействие (происходящее с определённой целью – «зачем?»).

В контактной зоне дороги между акторами дорожного движения должен преобладать второй тип коммуникативных актов.

*Примеры коммуникативного акта.* Пример контакта с использованием внешних световых приборов автомобиля:

Коммуникатор (осознавая потребность): включение поворотника для перестроения в другой ряд.

Реципиент 1: игнорирование (не снижает скорость).

Реципиент 2: игнорирование (демонстрирует увеличение скорости).

Реципиент n: уменьшение скорости, демонстрация согласия на манёвр коммуникатора (мигает ближним светом).

Коммуникатор: встраивание в ряд, выключение поворотника, кратковременное включение аварийной сигнализации, что закреплено в тезаурусе данного региона как знак благодарности.

Пример контакта с использованием приёмов невербального общения (оптико-кинетический и знако-символический тип):

Коммуникатор (осознавая потребность): включение поворотника для желательного манёвра по смене ряда.

Реципиент 1: отсутствие реакции (временная потеря внимания на периферии).

Реципиент n: уменьшение скорости, демонстрация согласия на манёвр коммуникатора.

Коммуникатор: встраивание в ряд, выключение поворотника, поднятие руки – жест благодарности, наклон головы.

Выбор между первым и вторым вариантом зависит не только от установленных в данном регионе ритуалов и традиций, но и от технических характеристик автомобиля. В случае большого процента тонирования заднего стекла автомобиля, что не даёт реципиенту увидеть поднятую в благодарственном жесте руку водителя, предусмотрено использование в качестве жеста благодарности краткосрочное включение аварийной сигнализации. Так, например, в пространстве Евросоюза, где тонирование стекол автомобиля ограничено или запрещено, водитель в знак благодарности поднимает пра-

сознания (междисциплинарный аспект)». – Томск: 2003. – С.114 – 123.

<sup>6</sup> Михайлов И.А. Герменевтическая логика Г.Шпета и Г.Липса. .... – С.114 – 123.

<sup>7</sup> Философский энциклопедический словарь / Ред.-сост.Е.Ф.Губский и др. – М.: 1997.

вую руку – жест, хорошо различаемый реципиентом через прозрачное заднее стекло.

С преобладанием автомобилей с кондиционером и климат-контролем, водителями более не используется благодарственный жест поднятой левой рукой через опущенное стекло двери автомобиля. Но в некоторых регионах водители тонированных автомобилей сегодняшнего дня нашли способ коммуникации с помощью краткосрочного включения светового оборудования. Здесь мы можем говорить о феномене развития знаковой системы для коммуницирования внутри социума.

Пример контакта с использованием звукового сигнала автомобиля:

Коммуникатор (осознавая потребность): включение поворотника для желательного манёвра по смене ряда.

Реципиент 1: отсутствие реакции (временная потеря внимания на периферии).

Реципиент 2: игнорирование (демонстрирует увеличение скорости).

Реципиент 3: игнорирование.

Реципиент 4: игнорирование.

Реципиент 5: игнорирование.

Реципиент 6: игнорирование.

Коммуникатор (при длительном сдерживании движения в своём ряду в связи с невозможностью осуществления манёвра) включение звукового сигнала, привлечение внимание к ситуации (также включение звукового сигнала часто регистрируется у автомобилей, стоящих за коммуникатором).

Реципиент n: уменьшение скорости, демонстрация согласия на манёвр коммуникатора.

Коммуникатор: встраивание в ряд, выключение поворотника, кратковременное включение аварийной сигнализации в знак благодарности «за отзывчивость».

Пример контакта с использованием приёмов вербального общения:

Коммуникатор-1 (включение поворотника для желательного манёвра, парковки): – Вы уезжаете?

Коммуникатор-2 (заводит автомобиль, пристёгивает ремень безопасности, включает поворотник, положила руки на руль): – Да.

Коммуникатор-1 (кивок головой, улыбка; отъезжает, пропуская автомобиль коммуникатора-2).

Коммуникатор-2 в знак уважения – кивок головой. Его автомобиль уезжает.

Коммуникатор-1 паркует автомобиль.

Коммуницирование прошло успешно и результативно.

Мы рассмотрели варианты коммуникативных актов водителей автомобилей с использованием ресурсов тезауруса. При этом нам следует выделить еще две значимых для нас особенности: 1) именно преобладание какого-либо из перечисленных вариантов будет участвовать в определении автодорожной специфики ре-

гиона<sup>8</sup>. Так, например, нами замечено, что выбор контакта с использованием звукового сигнала характерен для юга России, Испании, Италии, Израиля, многих стран Востока, но не встречаем в странах северной Европы. Для европейского сообщества характерно использование оптико-кинетического и знако-символического типов коммуницирования; 2) нерезультативность коммуникационного акта по причине игнорирования, демонстрации превосходства, агрессии или по причине отчуждённости от участия в контакте, а также в случае неумения договариваться может служить маркером дорожной ситуации в регионе. Напротив, уважительное отношение к потребностям других участников дорожного движения может свидетельствовать о благоприятном климате в такой контактной зоне, как автодорога.

Следует отметить, что нельзя учитывать только двух акторов – коммуникатора и реципиента. В случае коммуникативного контакта на дороге, есть масса внутренних шумов. Внутренними шумами мы определяем наличие у акторов других потребностей, которые могут оказывать влияние на развитие и результат коммуникативного акта.

Говоря о коммуникативных актах и тезаурусе водителей, в том числе личных автомобилей, следует отметить динамичность развития системы. Еще недавно, пять-семь лет назад, на пространстве российских автодорог не было традиции включать аварийную сигнализацию в знак благодарности, а несколько десятков лет назад не было традиции предупреждения о передвижном посту ДПС дальним светом фар.

Коммуникативных актов тоже было значительно меньше – по причине меньшей численности автомобилей и единиц общественного транспорта, что не давало приближения автомобилей друг к другу настолько близко, чтобы был различим актор, его готовность коммуницировать, его мимика и жесты.

Плотность потока личных автомобилей в настоящее время даёт возможность, а порой ситуативно вынуждает водителей к контакту. Равнозначность прав для нескольких акторов в спорной ситуации, отсутствие чёткого регламента последующих действий – всё это создаёт предпосылки для выхода на контакт, коммуникационный акт между водителями.

Умение оценить ситуацию, верно соотносить возможности и права каждого актора, учесть вероятность внешнего вмешательства – неполный список того, что должно быть осмыслено всеми участниками движения, при этом в

<sup>8</sup> Шаранов В.В. Особенности национального самосознания населения Поволжья на рубеже XX – XXI столетий: Монография. – Самара: 2010.

крайне ограниченный период времени, при синхронном выполнении актором функции управления автомобилем.

Актеры, таким образом, должны придерживаться коммуникативной рациональности, в основе которой лежит понятие коммуникативного действия – такое взаимодействие индивидов, которое упорядочивается согласно обязательным нормам и ориентировано на достижение взаимопонимания действующих индивидов, их консенсус<sup>9</sup>.

За год на дорогах мира гибнет около 1,3 миллиона человек<sup>10</sup>. Опыт показывает недостаточность решения проблемы лишь на организационном уровне управления дорожной ситуацией и техническим улучшением конструкций автотранспорта. Приоритетным направлением в настоящее время является изучение особенностей психологического состояния человека за рулём и его готовности к результа-

тивному коммуницированию в социуме, потому что в отличие от технически формализованных областей автомобилестроения, дорожного строительства и регламентированных правил дорожного движения, только у субъекта «водитель» есть психическая составляющая, существенно влияющая, а порой и организующая происходящее в системе «водитель – автомобиль – дорога – среда движения».

---

<sup>9</sup>*Виттих В.А.* Инструментальная и коммуникативная рациональности акторов // Проблемы управления и моделирования в сложных системах: труды XV международной конференции – Самара: 2013. – С 267 – 273.

<sup>10</sup>*Райхельт П., Шульце Х., Косман И.* Научно-обоснованное управление безопасностью дорожного движения // Наука и техника в дорожной отрасли. – 2010. – № 3. – С.5.

## **SPECIFICITY OF INTERPERSONAL COMMUNICATION (VERBAL AND NONVERBAL) IN THE ROAD TRANSPORT SECTOR**

© 2013 T.Reznik<sup>1</sup>, V.Sharapov<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Samara Scientific Centre of the Russian Academy of Sciences

<sup>2</sup>Samara State Academy of Social Sciences and Humanities

The article reviews particular qualities of a thesaurus formation for rational communication of traffic actors.  
*Keywords:* actor, traffic, sign system, communicative act, communicative rationality, thesaurus.

---

<sup>o</sup> *Tatiana Fedorovna Reznik, Engineer. E-mail: [reznik@ssc.smr.ru](mailto:reznik@ssc.smr.ru)  
Viacheslav Viktorovich Sharapov, Candidate of history,  
Associate professor of Department of general and social  
psychology. E-mail: [sharapov61@mail.ru](mailto:sharapov61@mail.ru)*