

УДК 304.2

**ЭТИКЕТНЫЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ В ОБЩЕСТВЕННОМ
ТРАНСПОРТЕ: ОПЫТ ЭМПИРИЧЕСКОГО АНАЛИЗА**

Капкан М. В.

*кандидат культурологии,
доцент кафедры культурологии и
социально-культурной деятельности
Уральского федерального университета
имени первого Президента России Б. Н. Ельцина
г. Екатеринбург, Россия
m-kapkan@mail.ru;*

Лихачева Л. С.

*доктор социологических наук, профессор,
профессор кафедры культурологии и
социально-культурной деятельности
Уральского федерального университета
имени первого Президента России Б. Н. Ельцина
г. Екатеринбург, Россия
likhacheva08@rambler.ru*

**ETIQUETTE INTERACTIONS ON PUBLIC TRANSPORTATION:
EXPERIENCE OF EMPIRICAL ANALYSIS**

Kapkan M

*Candidate of cultural studies
Associate Professor at the Department of Cultural Studies and
social and cultural activities
Ural Federal University
named after the first President of Russia B. N. Yeltsin
Yekaterinburg, Russia
m-kapkan@mail.ru;*

Lihacheva L

*Doctor of Sociology, professor,
Professor of the Department of Cultural Studies and
social and cultural activities
Ural Federal University
named after the first President of Russia B. N. Yeltsin
Yekaterinburg, Russia
likhacheva08@rambler.ru*

Аннотация

В статье приводятся данные эмпирического исследования поведения студенческой молодежи в общественном транспорте, проведенного авторами в 2018 г. Примененный авторами метод включенного наблюдения позволил осуществить непосредственное визуальное восприятие и регистрацию реальных форм коммуникативного этикетного взаимодействия людей разных социальных статусов (старший / младший, мужчина / женщина) в публичном пространстве (городском общественном транспорте). Результаты исследования показывают, что в российском обществе происходит изменение ценностных ориентиров в повседневных взаимодействиях людей. Аскриптивные статусы участников взаимодействия не рассматриваются молодежью как достаточное основание для следования этикетной норме.

Annotation

The paper contains data of the empirical research of behavior of students in public transportation conducted by the authors in 2018. The method of participant observation used in the research allows to document the forms of etiquette communications of people with different social statuses (elderly / young, man / woman) in public space (public transportation). The results of the research demonstrate that Russian society experiences changes in value attitudes used in everyday communication. Young people do not see ascribed statuses of the interaction participants as sufficient grounds for following an etiquette norm.

Ключевые слова: этикетные взаимодействия, этикетные нормы, коммуникативные практики, молодежь, общественный транспорт, статусные различия.

Keywords: etiquette interactions, etiquette norms, communicative practices, youth, public transportation, status differences.

Введение

Одной из нормативных подсистем общества, обеспечивающих сохранение и поддержание социального (нормативного) порядка, выступает этикет. Этикет представляет собой, во-первых, функциональную подсистему общества, систему норм, регулирующих социальное взаимодействие и обеспечивающих социальный порядок, а во-вторых, собственно социальное взаимодействие, ролевое поведение индивидов в соответствии с существующими нормами и стандартами.

Современной социокультурной ситуации присущ некий «этикетный нигилизм», который в особенности свойственен молодежи. В свою очередь это является, по сути, проявлением более масштабного социального противоречия между потребностью в сохранении и трансляции общезначимых норм, обеспечивающих социальный порядок, и девальвацией традиционных нормативных систем. В российском обществе фиксируются процессы аномии, ослабления и даже разрушения системы нормативного контроля со стороны общественного мнения. Проблемой становится и такой феномен, как эйджизм, охватывающий негативные стереотипы в отношении старости и старения, а также проблематизирующий традиционное соотношение статусов (старший по возрасту не есть априори старший по статусу).

В связи с этим возникает ряд актуальных вопросов, требующих эмпирического анализа и теоретического осмысления: какие нормы этикетного взаимодействия конструируются в повседневных интеракциях? Поддерживаются ли традиционные нормы этикетного взаимодействия в современном российском обществе или формируется некая новая

нормативная этикетная система? Каковы причины и особенности этих процессов? Совокупность этих вопросов легла в основу проведенного нами в 2018 г. эмпирического исследования, посвященного анализу этикетных взаимодействий в повседневных коммуникативных практиках российской молодежи.

Методы и методология

Исследование основывалось на методе включенного наблюдения, который позволил осуществить непосредственное визуальное восприятие и регистрацию реальных форм коммуникативного этикетного взаимодействия людей разных социальных статусов (старший / младший, мужчина / женщина) в публичном пространстве (городском общественном транспорте).

Полевое наблюдение происходило в естественных условиях, осуществлялось скрытно, систематически в период с сентября по декабрь 2018 г. В ходе проведения исследования было зафиксировано 489 этикетных ситуаций взаимодействия молодых людей и людей с особым пассажирским статусом (пожилые женщины и мужчины, инвалиды, беременные женщины, матери с детьми) в городском общественном транспорте г. Екатеринбурга.

Наблюдение осуществлялось по заранее разработанному плану, данные наблюдения фиксировались в специально разработанных бланках наблюдения, в которых были обозначены: 1) коммуникативные ситуации, требующие этикетного поведения (в салон общественного транспорта при отсутствии свободных мест для сидения входят люди с особым пассажирским статусом); 2) возможные реакции респондентов – молодых людей: уступают места сами; не уступают; уступают по просьбе вошедшего; уступают по просьбе кондуктора.

Наблюдаемые ситуации локализовались в трамваях г. Екатеринбурга, следующих по двум маршрутам – №№ 8 и 22. Выбор этих маршрутов обусловлен тем, что ими пользуется большое число студенческой молодежи, т. к. они пролегают через местонахождения двух основных учебных корпусов крупнейшего вуза, соединяя их с отдаленными районами города. Кроме того,

протяженность этих маршрутов не только создает условия для возникновения множества коммуникативных ситуаций, но и актуализирует прагматические мотивы взаимодействия, что позволяет уточнить значимость правил этикета в сравнении с утилитарными личными интересами.

Результаты

В результате проведенного исследования были получены следующие результаты. В 73 % случаев молодые люди, как девушки, так и юноши, не уступают места людям с особым пассажирским статусом. Среди тех, кто следует этикетному правилу, 19,5 % делают это самостоятельно, 5,2 % уступают свои места по просьбе/требованию вошедшего, 2,3 % – по просьбе / требованию кондуктора. При этом наиболее активно уступают место отнюдь не представители исследуемой группы. Гораздо чаще это делают молодые парни восточной внешности, военнослужащие в форме, женщины среднего возраста. Среди студенческой молодежи такой вариант поведения преобладает у юношей.

Многие молодые люди студенческого вида, вероятно, все же испытывают некоторый дискомфорт от того, что занимают места, предназначенные (и обозначенные соответствующей табличкой) для людей с особым пассажирским статусом, поэтому используют целый ряд тактик: закрывают глаза, надевают наушники, отворачиваются и пристально смотрят в окно, сосредотачиваются на гаджетах. Они стремятся как бы отгородиться от окружающих, уединиться, чтобы их не потревожили, избежать потенциально конфликтного взаимодействия. Такое поведение можно рассматривать как своего рода уловки, «практики сопротивления» существующим правилам.

Как показали результаты исследования, готовность следовать правилу отчасти связана со временем суток и количеством людей в транспорте. В утренние и вечерние часы пик места уступают реже, чем в середине дня. Вероятно, это может объясняться вечерней усталостью и утренним

недосыпом, поскольку многие сидят закрыв глаза, дремля или притворяясь спящими. В середине дня большинство пассажиров более собранны и энергичны, в начале же и конце рабочего дня поездка в транспорте рассматривается как дополнительная возможность отдыха. Вместе с тем это может быть и своего рода защитной реакцией: «не тревожьте меня», «я ничего не вижу». Кроме того, в условиях толчеи, плотно стоящих друг к другу людей оставаться сидеть легче, чем протискиваться, уступая место и беспокоя нескольких соседних пассажиров.

Наконец, речь в данном случае может идти и о такой психологической особенности жителей больших городов, как «блазированность» или «бесчувственное равнодушие», о чем писал еще Г. Зиммель [3]. В современных условиях это трансформируется в декоммуникативность, которую отмечают и другие российские исследователи транспорта. Так, сходные процессы фиксирует и Л. Г. Гороховская, проводившая опрос пассажиров общественного транспорта в г. Владивостоке в 2010 г. [2, с. 137] Замкнутость, обособленность, игнорирование окружающих, в частности пассажиров с особым статусом, можно рассматривать как особый психологический способ самозащиты. Возможно, поэтому утром и вечером, когда люди едут усталые, это становится особенно заметно.

Результаты исследования также показали, что в ситуациях конфликта обозначаются определенные позиции участников. У старшего поколения преобладает аргументация «вы обязаны», «вы должны»; у молодежи – «я вам ничем не обязан и ничего не должен». Идея долженствования, к которой апеллируют представители старшего поколения и большинство кондукторов, восходит к этикетным нормам прежней культурной эпохи. Молодежь же ориентирована на нормы, базирующиеся на принципах прагматичности и ситуативности и близкие современным этикетным рекомендациям.

Молодые люди демонстрируют себя как «лиминальную» группу, основанную на равенстве всех входящих и выходящих из транспортного средства. Причем, как верно замечает Л. Г. Гороховская, «в данном случае

идея равенства не связана с декларируемой юридической нормой равных прав, а понимается как некая “само собой разумеющаяся норма”, составляющая “естественный порядок”, который интерпретируется и как равное право на проезд и как не-иерархичное, не-статусное, заполненное телами пространство, и как право занять любое место» [2, с. 136].

Заключение

Таким образом, проведенное исследование позволяет зафиксировать, что в повседневных коммуникативных практиках конструируются новые правила. Происходит габитуализация новых практик поведения, которые выстраиваются на основе отрицания статусно-ролевых позиций участников взаимодействия в общественном транспорте. При этом, как справедливо замечает П. Бёрк, «понятие фиксированного культурного правила уходит, заменяясь идеей импровизации» [1, с. 147]. Следование тем или иным этикетным нормам приобретает все более окказиональный характер.

Список литературы

1. Бёрк П. Что такое культуральная история? / пер. с англ. И. Полонской. 2-е изд. М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2016. 240 с.
2. Гороховская Л. Г. Мобильные городские практики глазами пассажиров // Гуманитарные исследования в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. 2012. № 1. С. 133 – 138.
3. Зиммель Г. Большие города и духовная жизнь / пер. с нем. К. Левинсон. М.: Strelka Press, 2018. 112 с.