

# Потенциал использования метода семантического дифференциала в исследовании восприятия образа водителя общественного транспорта

## The Potential of Using the Method of Semantic Differential in the Study of Perception of the Public Transport Driver Image

DOI: 10.12737/24872

Получено: 14 августа 2016 г. / Одобрено: 20 августа 2016 г. / Опубликовано: 17 апреля 2016 г.

**Л.Ф. Дильмухаметова**

Соискатель,  
Российский исламский университет  
Центрального духовного управления мусульман России,  
Россия, Республика Башкирия, 450076, г. Уфа,  
ул. Чернышевского, д. 5,  
e-mail: riu-leysan@mail.ru

**L.F. Dil'mukhametova**

Russian Islamic University  
of the Central Spiritual Muslim Board of Russia,  
5, Chernyshevsky str., Ufa, 450076,  
Republic of Bashkiria, Russia,  
e-mail: riu-leysan@mail.ru

### Аннотация

Изучение языка города является актуальным направлением в современной социальной лингвистике. В статье на материале данных собственных наблюдений, опроса при помощи метода семантического дифференциала раскрывается образ водителя общественного транспорта — одного из участников речевой ситуации «транспорт».

Результаты опроса на вопросы по методу семантического дифференциала и материалы собственных наблюдений не случайны, личностно ориентированы, поскольку специфика социопсихолингвистического подхода состоит в том, что исследователь обращается к речевой деятельности через посредника — реципиента, ставит задачу увидеть, услышать и пережить речевое произведение с точки зрения другого воспринимающего человека.

Изучение речевого быта современного города с применением социопсихолингвистических методов, в частности, анализ речевой ситуации «транспорт» и ее компонентов, дают возможность обрисовать социальные, психологические «портреты» пассажиров и водителей, предоставляют исследователю обширное поле для изучения специфики речевого поведения жителей столицы, выступающих в роли пассажиров или водителей общественного транспорта.

**Ключевые слова:** водитель, коммуникация, пассажир, речевая ситуация, семантический дифференциал.

### Abstract

Studying the language of the city is a topical direction in modern social linguistics. The article presents an image of a bus driver — one of participants of the communicative situation “transport” based on the writer’s own observation data and semantic differential interview.

The results of the research are non-random as the specifics of sociopsycholinguistic approach imply that the researcher addresses speech practice through an intermediary — the recipient, setting the task to see, hear and undergo speech production from latter’s point of view.

Studies of the mode of speech activities of a modern city with the application of sociopsycholinguistic methods, particularly analysis of speech situation “transport” and components, give a possibility to describe social, psychological “portraits” of passengers and bus drivers, and provide the researcher with a vast field for studying the specific features of metropolitan city speech behavior, who act as passengers and bus drivers.

**Keywords:** driver, communication, passenger, speech, situation semantic differential.

Город — это доминирующая в настоящее время социально-пространственная форма существования общества [7, с. 18].

Вопросы лингвистического изучения города в нашей стране имеют богатую научную традицию. Основы ее были заложены в исследованиях 20-х гг. XX в., связанных с именами Б.А. Ларина, Л.В. Щербы, Л.П. Якубинского. Многие из задач, поставленных в трудах этих ученых, сохраняют актуальность и во многом ждут своего решения и в наши дни. Существуют многочисленные работы отечественных авторов, касающиеся этой проблематики. Отдельные положения урбанографии, коллоквиалистики, разработанные в трудах вышеперечисленных ученых, нашли достойное продолжение в исследованиях Л.Л. Аюповой, Л.А. Вербицкой, Т.И. Ерофеевой, Е.А. Земской, Н.Г. Искужиной, Н.В. Исмагиловой, Л.А. Капаназе, М.В. Китайгородской, В.В. Колесова, Н.А. Прокуровской, Н.Н. Розановой, Э.А. Салиховой, О.Б. Сиротининой, Л.А. Шкатовой, Т.В. Шмелевой, А.А. Юнаковской, Е.А. Яковлевой и др. [8, с. 6].

М.В. Китайгородская и Н.Н. Розанова отмечают, что одним из возможных направлений в изучении языка города является его описание как единого «сложноструктурированного коммуникативного пространства повседневности». При таком подходе речь горожан исследуется в структуре городской коммуникации с учетом всего набора ее элементов — говорящий, адресат, средства коммуникации, параметры ситуации. Для речевого быта города характерен устойчивый набор типовых коммуникативных ситуаций, в которых горожанин — исполнитель той или иной ситуативной роли — произносит соответствующие этой роли тексты [7, с. 23, 32].

Одной из ситуаций языковой жизни города является городской транспорт, который представляет собой одну из наиболее стереотипизированных ситуаций городского общения. Следуя академическим установкам, идущим от Б.А. Ларина, мы пытаемся в исследовании социопсихолингвистических особенностей языка города в сфере «транспорт» обращать внимание на речевую повседневность, на малоизу-

ченные разновидности городской речи, городского фольклора, на неканонизированные виды письменной речи с учетом соотношения лингвистического членения языкового быта города с социальной стратификацией городского населения [7, с. 23].

Привлечение как можно большего количества источников информации (фрагменты устных и письменных дискурсов в контексте способов их употребления, собственные наблюдения за речью участников ситуации «транспорт»), использование разнообразных методик дают возможность систематизировать пласт данных и тем самым получить качественно новую структуру информации, позволяющую сделать иногда и абсолютно новые выводы, касающиеся отдельных структурных элементов вербального и невербального общения в общественном транспорте и позволяющих получить более полное и глубокое понимание специфических черт речевого взаимодействия между участниками данной ситуации.

Мы пытаемся объединить социолингвистическую и психолингвистическую парадигмы в исследовании изучаемой проблемы. Исходим из того, что современные психолингвистическая и социолингвистическая парадигмы не противоречат, а дополняют друг друга, поскольку имеют сходные теоретические принципы [8, с. 10].

С точки зрения объекта исследования для социолингвиста важны речевые средства языка, представляющие особенное и типичное, характерное для речезыкового поведения человека как представителя данной социогруппы; для психолингвиста важнее индивидуальное и единичное, что можно найти в его речевом поведении и описать. Изучая свойства языка, необходимые для осуществления эффективной коммуникации, лингвист интересуется образцовыми явлениями; психолингвист оценивает реальную коммуникацию с точки зрения ее уникальности; социолингвист — в аспекте ее социального проявления. Принципиальная общность психолингвистического и социолингвистического направлений заключается в их возможности решить главные вопросы науки о языке и выйти за пределы собственно языковой проблематики, а также в обращении к речевому взаимодействию и человеческому фактору в речи [6].

Обращение к теоретико-методическому арсеналу указанных парадигм в изучении специфики взаимодействия участников в речевой ситуации «транспорт» релевантно и необходимо. Использование их понятийного аппарата и инструментария адекватно анализируемому материалу, непротиворечиво и отвечает современному уровню лингвистического анализа.

Предметом нашего исследования стало изучение речевого поведения водителя городского обществен-

ного транспорта г. Уфы — одного из главных участников речевой ситуации «транспорт». Нами было проведено многоэтапное экспериментальное исследование, часть результатов которого была подвергнута анализу с применением метода семантического дифференциала — широко используемой в социопсихолингвистике, психологии и социологии методике количественного и качественного анализа смыслов и группового сознания. Объясняя популярность и востребованность этого метода, ученые обращают внимание на «возможность определения таких интимных процессов, как отношение субъекта к миру вещей, социальному окружению и к самому себе» [4, с. 324].

Цель проведенного этапа эксперимента заключалась в выявлении возможностей и особенностей использования метода семантического дифференциала при изучении восприятия пассажирами образа водителя общественного транспорта г. Уфы — столицы Республики Башкирия. Использование данного метода для определения отношения к образу водителя общественного транспорта может дать необходимые материалы для изучения речевой ситуации «транспорт», позволит реализовать социопсихолингвистический подход к исследованию личности (обобщенной усредненной личности) адресата, ее эмоционального отношения к обозначенной ситуации [4].

Диагностировать характер процессов восприятия, понимания, интерпретации методически возможно с помощью применения психолингвистических процедур семантического дифференциала и «встречно-го текста» [3]. Метод семантического дифференциала (*semantic differential* — от греч. *semantikos* — означающий и лат. *differentia* — разность), как отмечалось ранее, — метод количественного и качественного индексирования значений при измерении эмоционального отношения индивида к объектам при анализе социальных установок, ценностных ориентаций, субъективно-личностного смысла, различных аспектов самооценки и пр. [2, с. 299].

По мнению Ч. Осгуда, семантический дифференциал призван выявить, прежде всего, эмотивную оценку качеств объекта и в меньшей степени — когнитивные и поведенческие установки реципиентов в отношении объекта (до или после его предъявления) [8]. Вероятно, большинство бессознательных оценок и отношений можно достаточно достоверно выявить с помощью шкалирования, даже если исходить из традиционной методики Ч. Осгуда [9, с. 191].

Мы использовали традиционную методику обработки данных: количество баллов по каждой шкале суммировалось и делилось на количество испытуемых [1, с. 216].

Каждому участнику эксперимента необходимо было заполнить анкету с указанием пола, возраста, образования, а также выполнить задания, требующие описать отношение к качествам водителя по шкалам. Испытуемые — студенты 1-го курса Уфимского государственного авиационного технического университета (100 человек); по возрастному показателю — от 17 до 23 лет, по гендерному показателю — 26 юношей и 74 девушки. Среди всех опрошенных только три человека (все юноши) имеют личный автомобиль, остальные часто пользуются услугами городского общественного транспорта; пять человек редко ездят на автобусе, и один участник эксперимента не пользуется городским транспортом вообще. При выборе транспортного средства (автобус, маршрутное такси, трамвай и т.д.) основными критериями являются прямой маршрут следования, быстрая доставка к месту назначения. Стоимость проезда называется среди второстепенных причин.

Нами были отобраны наиболее часто встречающиеся в ответах опрашиваемых положительные и отрицательные качества, присущие водителям: *доброжелательный, отзывчивый, уравновешенный, тактичный, неучтивый, курящий, грубый, резкая манера вождения, нетерпеливый*. Интенсивность выраженности каждой шкалы градуировалась от +5 до -5. В окончательном списке доминировали шкалы, относящиеся к традиционному осгудовскому фактору «Оценка», что, безусловно, закономерно: мы стремились придумать и подобрать шкалы, использование которых позволило бы именно *оценить* предложенные определения, причем свести оценку к простейшей, но ясно осознаваемой замене *хороший / плохой*.

При анализе результатов восприятия слов — качеств водителя зафиксированы: высокий уровень положительной оценки качеств *высокопрофессиональный* (+4), *уравновешенный* (+3,19); низкую положительную оценку получили качества тактичный, отзывчивый, высокую отрицательную оценку получили такие качества, как *грубый* (-3,67), *резкая манера вождения* (-3,43), *курящий* (-2,92), низкую отрицательную оценку получило качество *неучтивый* (-2,04).

Результаты исследования по выявлению качеств водителя отражены в таблице.

**Восприятие образа водителя общественного транспорта молодыми пассажирами (студентами)**

Шкалы	Индексы
Доброжелательный — неучтивый	+2,88; -2,04
Высокопрофессиональный — неопытный	+4; -2,01
Отзывчивый — грубый	+2,47; -3,67
Уравновешенный — резкий (резкая манера вождения)	+3,19; -3,43

Окончание табл.

Шкалы	Индексы
Тактичный — нетерпеливый	+2,05; -2,59
Не курящий — курящий	+2,73; -2,92
Быстрый — медленный	+0,17; -0,12
Большой — маленький	+0,02; -0,11

Средние показатели по каждой шкале дают нам возможность определить доминирующие факторы, полученные в эксперименте с респондентами. Ведущим оказался фактор «Опытность», представленный шкалами «высокопрофессиональный — неопытный» (+4), и фактор «Оценка», актуализованный в шкале «уравновешенный — резкий» (+3,19). Тем самым в ответах участников эксперимента нашла отражение потребность в безопасности, которая, согласно общеизвестной теории социолога А. Маслоу, относится к физиологическим потребностям первого уровня и является врожденной, присущей всем людям.

Традиционный фактор «Оценка» представлен остальными шкалами: «доброжелательный — неучтивый», «отзывчивый — грубый», «тактичный — нетерпеливый», «не курящий — курящий». Нельзя не отметить эмоциональную составляющую этих антонимичных прилагательных, ставших обозначениями градуальной шкалы в семантическом эксперименте.

Имеющие низкие индексы шкалы («тактичный — нетерпеливый», «отзывчивый — грубый») объясняются минимальным проявлением этих эмоционально-оценочных составляющих при восприятии образа водителя транспорта. То есть шкалы, относящиеся к фактору «Оценка», не всегда являются релевантными для определения восприятия пассажирами — участниками эксперимента — образа водителя.

Факторы «Активность» и «Сила» были представлены в шкалах «быстрый — медленный» и «большой — маленький». Часто восприятие водителя для испытуемых — пассажиров коммерческого транспорта — происходит как *быстро* в сравнении с *медленным* вождением общественного некоммерческого транспортного средства; образ *большого* водителя по сравнению с *маленьким* объясним, скорее, и размером самого транспорта, в котором находится пассажир. Выявлено, что в общественных городских автобусах НефАЗ или коммерческих маршрутных такси ГАЗ водитель часто воспринимался *большим* (по мнению пассажиров, он занимает отделенное от салона большое пространство), в отличие от *маленьких* водителей в коммерческих автобусах ПАЗ (сиденье на уровне пассажирских, замкнутое стиснутое пространство и пр.).

Участникам эксперимента также было предложено при желании дополнить ряды положительных и отрицательных качеств, отличающих, на их взгляд,

водителя общественного городского транспорта. Нами было выявлено, что наибольшее число качеств относится к профессиональным навыкам и умениям (*внимательный — невнимательный, аккуратный, уверенный, умелый — невежда, обязательный, ответственный — безответственный, не дает сдачу, обманывает — честный, быстрый — медленный, большой — маленький, пользуется телефоном при вождении*) и манере общения с пассажирами (*вежливый, веселый, разговорчивый, бешеный, нервный, использование ненормативной лексики*).

Данная методика исследования дает нам сведения о том, как проходит и на чем основывается вербальное и невербальное взаимодействие между пассажиром и водителем в речевой ситуации «транспорт». Как отмечают В.Н. Денисенко и Е.Ю. Чеботарева, «коммуникация определяется через взаимодействие и взаимовлияние людей» [5, с. 9]. Под условиями общения рассматриваем совокупность составляющих: личности участников микроситуации и их (взаимо)отношения (официальные / нейтральные / конфликтные), социальные роли в рассматриваемом акте общения; цель, способ (устный / письменный), средства (язык / диалект / стиль). Перечисленные компоненты представляют модифицированную структуру речевого акта. Каждая из составляющих или их сочетание обуславливает наиболее вероятный выбор языковых средств и характер переключения на другую стилистическую подсистему языка в конкретных условиях общения [12].

Использование метода семантического дифференциала для исследования восприятия образа водителя пассажирами методически обосновано и эффективно. Эксперимент показал возможность выделения и применения как трех классических осгудовских факторов, так и дополнительных (например, факторы «Опытность», «Комфортность езды» и т.п.). По нашему мнению, возможно расширение семантического пространства и определения новых шкал, ориентированных на признаки «речевого портрета», профессионального облика водителя и специфики воздействия существующих стереотипов в восприятии образа данного участника речевой ситуации «транспорт».

Опрашиваемым респондентам было предложено дать рекомендации для улучшения качества предоставляемых услуг в городском транспорте. При изложении рекомендаций, касающихся непосредственно работы водителя общественного транспорта, анкетируемые ограничились дополнением перечисленных ранее положительных качеств, которыми, по их мнению, должен отличаться этот главный участник речевой ситуации «транспорт».

Таким образом, на основе собранных материалов можно выстроить идеальный образ и описать «рече-

вой портрет» водителя глазами пассажиров. По результатам проведенного нами анкетирования, это человек, который *обладает высоким профессионализмом, вежлив, учтив, аккуратен, соблюдает правила дорожного движения, создает комфортные условия проезда*. Мы убедились в том, что многие качества, которые выделяют пассажиры, являются следствием удачной или неудачной коммуникации в определенной речевой ситуации.

В одной из наиболее стереотипизированных ситуаций городского общения «транспорт» существует определенный набор устойчивых речевых клише, соотносимых с конкретной микроситуацией и имеющих высокую частоту употребления: *На следующей выходите?; Разрешите пройти //; Передайте за проезд //* и др. [7, с. 52]. Так, при изучении языка города основное внимание исследователей обычно сосредоточено на анализе стратегий вежливого, толерантного поведения и форм речевого этикета. Однако вежливость как коммуникативная и речевая категория существует не автономно, а в оппозиции к категории невежливости, грубости (вежливость *vs.* грубость). Описание речевого быта города как многогранного эмпирического объекта не может не включать материалов и наблюдений, касающихся отступления от универсальных правил и стереотипов общения. Особенности городского общения оказывают влияние на специфику проявления названных категорий. Вежливая кооперативная стратегия особенно важна для успешной коммуникации между незнакомыми людьми. Она позволяет нивелировать многообразные социальные, культурные и прочие различия, существующие в городском сообществе. Однако анонимность общения, наличие многих ситуаций с неиерархизованным типом отношений, а также ситуаций, где постулируется (но далеко не всегда реализуется) более высокий ролевой статус горожанина, создают некоторые предпосылки для выбора инвективной стратегии поведения [там же, с. 72].

Пространство автобуса — это своеобразный микромир со своими правилами, нормами этикета, способами общения. Каждый человек, попадая в данный микромир, принимает правила поведения (они могут быть предъявлены пассажиру как в письменной форме в виде объявлений и предупреждений, иногда в шуточной форме [11], так и в устной — в виде объявления, адресантом которого является водитель или кондуктор), условия проезда и становится в разной степени проявления участником речевых ситуаций даже на невербальном уровне. Для успешной коммуникации, комфортного проезда необходимо соблюдать принятые речевые формулы, нормы поведения в общественном месте.

Данные проведенного исследования и наблюдение показывают, что отход от стереотипов общения и норм речевого этикета в транспорте столицы республики присутствует в какой-то мере в речевом поведении всех участников дорожного движения. Грубые реплики, ненормативная лексика порождают неприязнь, недовольство и ответную реакцию. Например, ситуации в автобусе, в которых разговор ведется на повышенных тонах.

**Ситуация 1.** Пассажир садится в автобус и предъявляет свои претензии в резкой форме. *Почему у вас такие неудобные сиденья? Я плачу деньги и хочу ехать с комфортом!*

Водитель. *Не надо было садиться, если не нравится. Выходите из автобуса! Езжайте вон на такси!*

Пассажир. *Не грубите! Я буду на вас жаловаться!*  
Водитель, приходя в ярость. *Пожалуйста, жалуйтесь!*

Вмешиваются другие пассажиры. *Не нервничайте водителя. Он же за рулем!*

Пассажир доезжает до нужной остановки и, выйдя из автобуса, записывает номер машины.

**Ситуация 2.** Водитель. *Что стоите? Проходите в салон! Мешаете всем!*

Пассажир. *Сейчас. Подождите. Зачем вы на меня кричите?*

Итак, данные анкетирования на вопросы по методу семантического дифференциала и материалы

собственных наблюдений не случайны, личностно ориентированы, поскольку специфика социопсихолингвистического подхода состоит в том, что исследователь обращается к речевой деятельности через посредника — реципиента, ставит задачу увидеть, услышать и пережить речевое произведение с точки зрения другого воспринимающего человека.

Тем не менее, как и любой метод, метод семантического дифференциала имеет свои ограничения: 1) важен тщательный отбор шкал, причем не все из отобранных могут стать релевантными и оптимальными; 2) на ответы респондентов влияют такие параметры, как «обращаю / не обращаю внимания», а также личное отношение; 3) данный эксперимент еще раз доказывает необходимость сочетания различных методов исследования (например, дополнительного постэкспериментального опроса или глубокого группового интервью). По этой причине для верификации результатов эксперимента, проведенного с использованием метода семантического дифференциала, нами был проведен направленный ассоциативный эксперимент, целью которого стало определение психологического значения не только существительного «водитель», но и прилагательных, используемых в качестве названий шкал. Это, на наш взгляд, позволит в дальнейшем уточнить характер восприятия образа водителя общественного транспорта.

## Литература

1. *Белянин В.П.* Психолингвистика: учебник [Текст] / В.П. Белянин. — 2-е изд. — М.: Флинта: Московский психологосоциальный институт, 2011. — 420 с.
2. *Бурларчук Л.Ф.* Словарь-справочник по психодиагностике [Текст] / Л.Ф. Бурларчук, С.М. Морозов. — СПб.: Питер Ком, 1999. — 528 с.
3. *Бутакова Л.О.* Психолингвистическое моделирование процессов восприятия и понимания официально-деловых текстов профессионалами [Текст] / Л.О. Бутакова // Вестник Омского университета. — 2014. — № 4. — С. 169–174.
4. *Гуц Е.Н.* Семантический дифференциал достоинства и недостатки в исследовании восприятия русскоязычного инструктивного документа // Язык и метод: русский язык в лингвистических исследованиях XXI века. Лингвистический анализ на грани методологического срыва: Материалы II Международной научной конференции. — Краков: Ягеллонский ун-т, 2014. — С. 1–11.
5. *Денисенко В.Н.* Современные психолингвистические методы анализа речевой коммуникации [Текст]: учеб. пособие / В.Н. Денисенко, Е.Ю. Чеботарева. — М.: Изд-во РУДН, 2008. — 258 с.
6. *Искужина Н.Г.* Языковая ситуация в городах республики Башкортостан (социолингвистический аспект) [Текст]: автореф. дис. ... д-ра филол. наук / Н.Г. Искужина. — Уфа, 2014. — 392 с.
7. *Китайгородская М.В., Розанова Н.Н.* Языковое существование современного горожанина. На материале языка Москвы. — М.: Языки славянской культуры, 2010. — 528 с.
8. *Основы социолингвистики: учеб. пособие / Л.Л. Аюпова, Э.А. Салихова.* — Уфа: Изд-во БашГУ, 2015. — 100 с.
9. *Шелестюк Е.В.* Речевое воздействие: онтология и методология исследования [Текст]: автореф. дис. ... д-ра филол. наук / Е.В. Шелестюк. — Челябинск, 2009. — 299 с.
10. *Шмелев А.Г.* Психодиагностика личностных черт [Текст] / А.Г. Шмелев. — СПб.: Речь, 2002. — 480 с.
11. *Ярмухаметова Л.Ф.* Внутреннее и внешнее пространство автобуса как компонент речевой ситуации «транспорт» [Электронный ресурс] // Научно-методический электронный журнал «Концепт». — 2016. — Т. 11. — С. 576–580. — URL: <http://e-koncept.ru/2016/86126.htm/>
12. *Ярмухаметова Л.Ф.* Речевые жанры в изучении языка современного города (на примере речевых ситуаций в транспорте г. Уфы) [Текст] / Л.Ф. Ярмухаметова // В мире научных открытий. — Красноярск: Научно-инновационный центр, 2015. — № 11. — С. 2582–2591.

## References

1. Belyanin V.P. *Psikholingvistika* [Psycholinguistics]. Moscow, Flinta: Moskovskiy psikhologo-sotsial'nyy institut Publ., 2011. 420 p.
2. Burlarchuk L.F. *Slovar'-spravochnik po psikhodiagnostike* [Dictionary of psychodiagnostics]. St. Petersburg, Piter Kom Publ., 1999. 528 p.
3. Butakova L.O. *Psikholingvisticheskoe modelirovanie protsessov vospriyatiya i ponimaniya ofitsial'no-delovykh tekstov professionalami* [Psycholinguistic modeling processes of perception and understanding of the official and business professionals texts]. *Vestnik Omskogo universiteta* [Herald of Omsk University]. 2014, I. 4, pp. 169–174.
4. Guts E.N. *Semanticheskiy differentsial dostoinstva i nedostatki v issledovanii vospriyatiya russkoyazychnogo instruktivnogo*

- dokumenta [Semantic differential virtues and flaws in the study of perception of the Russian-speaking guidance document]. *Yazyk i metod: russkiy yazyk v lingvisticheskikh issledovaniyakh XXI veka. Lingvisticheskiy analiz na grani metodologicheskogo sryva: Materialy II Mezhdunarodnoy nauchnoy konferentsii* [The language and method: the Russian language in the linguistic studies of the XXI century. Linguistic Analysis on the verge of a methodological failure: Proceedings of the II International Scientific Conference]. Krakov:Yagellonskiy un-t Publ., 2014, pp. 1–11.
5. Denisenko V.N. *Sovremennyye psikholingvisticheskie metody analiza rechevoy kommunikatsii* [Modern psycholinguistic methods of analysis of verbal communication]. Moscow, RUDN Publ., 2008. 258 p.
  6. Iskuzhina N.G. *Yazykovaya situatsiya v gorodakh respubliki Bashkortostan (sotsiolingvisticheskiy aspekt). Doct. Diss.* [The language situation in the Bashkortostan republic cities (socio-linguistic aspect). Doct. Diss]. Ufa, 2014. 392 p.
  7. Kitaygorodskaya M.V., Rozanova N.N. *Yazykovoe sushchestvovanie sovremennogo gorozhanina. Na materiale yazyka Moskvy* [Linguistic existence of the modern citizen. On a material of language of Moscow]. Moscow, Yazyki slavyanskoj kul'tury Publ., 2010. 528 p.
  8. Ayupova L.L., Salikhova E.A. *Osnovy sotsiolingvistiki* [Fundamentals of sociolinguistics]. Ufa: RITs BashGU Publ., 2015. 100 p.
  9. Shelestyuk E.V. *Rechevoe vozdeystvie: ontologiya i metodologiya issledovaniya. Doct. Diss.* [Rechevoe impact: ontology and methodology of research. Doct. Diss]. Chelyabinsk, 2009. 299 p.
  10. Shmelev A.G. *Psikhodiagnostika lichnostnykh chert* [Psycho personality traits]. St. Petersburg, Rech' Publ., 2002. 480 p.
  11. Yarmukhametova L.F. Vnutrennee i vneshnee prostranstvo avtobusa kak komponent rechevoy situatsii «transport» [Internal and external spaces of the bus as a component of the speech situation “transport”]. *Nauchno-metodicheskiy elektronnyy zhurnal «Kontsept»* [Scientific and methodical electronic journal “Concept”]. 2016, V. 11, pp. 576–580. Available at: <http://e-koncept.ru/2016/86126.htm/>
  12. Yarmukhametova L.F. Rechevye zhanry v izuchenii yazyka sovremennogo goroda (na primere rechevykh situatsiy v transporte g.Ufy) [Speech genres in learning the language of the modern city (for example, speech situations in transport Ufa)]. *V mire nauchnykh otkrytiy* [In the world of scientific discoveries]. Krasnoyarsk: Nauchno-innovatsionnyy tsentr Publ., 2015, l. 11.7 (71), pp. 2582–2591.