

*Марія СОТЕР,
(Херсон, Україна)*

ШЛЯХИ ПОДОЛАННЯ БАР'ЄРІВ МІЖКУЛЬТУРНОЇ КОМУНІКАЦІЇ (НА ПРИКЛАДІ ІНЖЕНЕРІВ-СУДНОМЕХАНІКІВ)

За умов глобалізації ринку праці та професійної мобільності перед майбутніми інженерами-судномеханіками відкриваються значні можливості й перспективи. Працюючи у провідних судноплавних компаніях світу на новітніх судах вони мають змогу отримати передовий досвід міжнародного мореплавства, постійно підвищувати власні знання та вдосконалювати практичні навички отримуючи при цьому достойну винагороду.

Разом з тим, робота інженера-судномеханіка – достатньо виснажлива й напружена. Це пов'язано, перш за все з тим, що виконання функціональних обов'язків інженерів-судномеханіків проходить у складних умовах: замкнутій судовій обстановці за обмеженого кола спілкування; тривалого робочого дня, що може досягати понад дванадцять годин та вахтового характеру роботи і відпочинку.

Водночас, склад екіпажів світового морського флоту багатонаціональний, як відомо, міжнародні екіпажі складаються з представників семи і більше національностей [6]. Певна річ, змішані екіпажі морських судів – це вже давно об'єктивна реальність. Так, наприклад, найбільші у світі міжнародні неурядові організації у сфері судноплавства Балтійська та міжнародна морська рада (BIMCO) і Міжнародна федерація судновласників (ISF) [7] опублікували результати спільного дослідження світового ринку праці моряків, за якими Україна входить до п'ятірки лідерів (Філіппіни, Китай, Індія, Туреччина, Україна, Росія, США, Японія, Румунія). Проте, щоденні тісні контакти представників доволі різних культурних спільнот, породжують безліч проблем, непорозумінь і навіть конфліктів, що зумовлені саме розбіжністю норм, цінностей, особливостей світобачення партнерів. Як показують данні дослідження, що проведені Міжнародною морською організацією (ІМО), саме людський фактор є причиною виникнення

80 % аварійних ситуацій у морі. Однією з ключових причин настільки незадовільних показників є нестача досвіду уникнення бар'єрів міжкультурної комунікації членів екіпажу або практично повна його відсутність [5, с. 26]. Відтак, виникає гостра потреба готуючи інженерів-судномеханіків до майбутньої професійної діяльності звертати увагу на процес міжкультурної комунікації як запоруку уникнення бар'єрів у спілкуванні.

Саме тому, у рамках даної наукової розвідки спробуємо виділити основні бар'єри, що виникають під час міжкультурної комунікації, з'ясувати найбільш ефективні шляхи їх подолання.

Перш за все спробуємо з'ясувати сутність поняття «бар'єри комунікативні» та «міжкультурні бар'єри спілкування».

У широкому сенсі слова поняття «бар'єри» позначає проблеми, що виникають у процесі взаємодії і знижують його ефективність. Так, Ф. Бацевич виокремлює термін «бар'єри комунікативні» як «різноманітні труднощі, непорозуміння, конфлікти, які виникають у міжособистісному спілкуванні». Автор зауважує, що комунікативні бар'єри визначаються «лінгвістичними, когнітивними, соціальними, психологічними причинами» [1, с. 23]. О. Садохін досліджуючи дане поняття, фокусує увагу на тому, що бар'єри заважають здійсненню контактів та взаємодії між партнерами по комунікації [4, с. 297]. Тоді як, поняття «міжкультурних бар'єрів спілкування» пов'язане з комунікативними складнощами, які «викликані неповним володінням культурними нормами, прийнятими в конкретній національній лінгвокультурній спільноті» [1, с. 23].

Аналіз теоретичних та практичних наукових досліджень з даної проблеми дозволив виділити серед ключових: мовні бар'єри; невербальні бар'єри; бар'єри стереотипів та забобони [2,3]. Вважаємо за доцільне, детальніше розглянути кожен з вище вказаних бар'єрів на шляху до ефективної міжкультурної комунікації.

Перш за все, звернемо увагу на мовні бар'єри. Даний тип бар'єрів у міжкультурній комунікації пов'язують з присутністю у культурі й мові кожного

народу як універсальних (загальнолюдських), так і національно-специфічних характеристик спілкування [3, с. 97]. О. Садохін стверджує, що універсальні характеристики особливо важливі для міжкультурної комунікації, оскільки вони однаково осмислюються усіма людьми у світі, а, відтак, створюють мовне підґрунтя для міжкультурної комунікації. У той же час, у кожній з культур є притаманні тільки їй національно-специфічні характеристики, закріплені у мові, моральних нормах, переконаннях, типах поведінки, вони є очевидними перешкодами, мовним бар'єром до міжкультурного взаєморозуміння.

Щодо інженерів-судномеханіків, то для представників даної професії надважливо уникати мовних бар'єрів, так як помилка у передачі або сприйнятті інформації може призвести до значних втрат, несправності, чи виходу судна із ладу, пошкоджень вантажу, нанесенні шкоди навколишньому середовищу, а інколи навіть до повної втрати вантажу, загибелі судна, серйозної екологічної катастрофи, гибелі людей.

Наступними розглянемо невербальні бар'єри. Немовні засоби спілкування виконують важливі функції у процесі міжкультурної комунікації, однак, використовувані символи для представників різних національних лінгвокультурних спільнот можуть мати різне значення. Їх розбіжність і як наслідок нерозуміння чи не сприйняття може впливати на ефективність спілкування. Як приклад, можемо навести такі розбіжності як розходження паралінгвістичних характеристик (серед яких гучність, тональність, швидкість мови та інші), мови тіла (до них належать жести, вираз обличчя, міміка та інші), контекст комунікації (зовнішній вигляд, ставлення до дистанції у міжособистісній взаємодії та інші).

О. Леонтович зазначає, що кожен фізичний прояв у культурах, де переважає невербальна комунікація, несе глибокий зміст [2, с. 32]. Саме тому, обов'язково необхідно застосовувати у міжкультурній комунікації – усвідомлену вибірковість сприйняття, це, на думку О. Леонтовича перший важливий крок у підготовці до освоєння чужої культури, адже без свідомого

контролю над усталеними звичками сприйняття обмежена тим, що давно й добре знайоме комунікантам.

Зауважмо, що розбіжність у немовних засобах спілкування викликає спочатку здивування, у деяких випадках занепокоєння, інколи навіть шок, адже здається дивною. Проте з часом відбувається звикання до іншої ситуації, відтворення (часто мимовільне) знаків, запозичених у партнерів по комунікації.

Розглядаючи бар'єри стереотипів та забобонів, підкреслимо, що ці явища особливо важливі як потенційні бар'єри міжкультурних взаємодій на перших стадіях інтеракції в ситуації неповної інформації про особу партнерів.

О. Садохін розглядає поняття «соціальний стереотип» та «етнічний стереотип». Соціальний стереотип визначається як стійке уявлення про будь-які явища чи людей, властиве представникам тієї чи іншої соціальної групи [3, с. 248], тоді як етнічний стереотип як сукупність відносно стійких уявлень якого-небудь етносу про моральні, розумові, фізичні якості, властиві представникам інших етнічних спільностей [там само].

О. Садохін справедливо підкреслює той факт, що у залежності від способів і форм використання стереотипи можуть бути корисні або шкідливі для комунікації [там само, с. 139]. Саме, стереотипізація допомагає людям розуміти ситуацію і діяти відповідно з новими обставинами у ряді випадків. Серед причин, за яких стереотипи ускладнюють процес міжкультурної комунікації, виділяються наступні [там само, с. 139 - 140]: спостерігається тенденція до етноцентризму – схильність негативно оцінювати представників іншої культури крізь призму стандартів власної; стереотипізація етнічної свідомості, що виявляється у формуванні спрощених образів представників своєї та інших культур; забобони як результат селективних (обраних) включень у процес міжкультурних контактів, у тому числі чуттєвого сприйняття, негативного минулого досвіду.

Аналіз передових досліджень дозволив визначити найбільш ефективні шляхи, так званні правила подолання різного роду бар'єрів міжкультурної комунікації, які інженери-судномеханіки можуть використовувати у свої

щоденній професійній діяльності задля забезпечення ефективної міжкультурної взаємодії, серед яких: 1) бути передбачливим у спілкуванні, думати що, як, коли і де говорити; 2) здійснювати спілкування з толерантною, доброзичливою, врівноваженою, культурною внутрішньою установкою; 3) як можна менше взаємодіяти з людьми, спілкування з якими важко дається, зводити розмову до суто ділових питань; 4) бути уважним і чуйним до психологічної атмосфери спілкування, до стану співрозмовника, емоційних реакцій; 5) ставити себе на місце співрозмовника і рефлексувати, як сприймається почуте; 6) здійснювати комунікативне опрацювання: обдумувати не тільки, що сказати, але й у яких виразах, яким тоном; 7) дотримувати етикет, субординацію, місце, час та обставини спілкування; 8) привчитися вміло слухати і чути співрозмовника; 9) вміти виділяти головне у процесі спілкування; 10) бути коректним, толерантним.

Можемо зробити висновок, що у нас час навіть досконале знання мов не гарантує інженерам-судномеханікам ефективність спілкування з представниками інших культур. Очевидно, що плідне спілкування між представниками різних культур неможливе без вивчення мов у нерозривній єдності з традиціями, звичаями народів, що говорять на цих мовах. В умовах міжкультурної комунікації для подолання мовного бар'єру слід вивчати звички представників культури, норми поведінки, обряди, національні особливості мислення. Зараз стало зрозуміло, що зрозумілі спілкування між представниками різних культур неможливі без практичних умінь міжкультурного спілкування. Можливо, інженер-судномеханік не зможе вивчити усі якості і особливості іншого народу, але опанувати найбільш важливі, ключові – необхідно. Але й цього не достатньо, потрібно продумувати, пропускати крізь себе все сказане і почуте. Завдяки цим процесам індивід стає здатним адекватно передбачати перспективи спілкування з представниками інших культур, ефективніше досягати цілей міжкультурного взаємодії, повніше задовольняти свої культурні потреби.

ЛІТЕРАТУРА

1. Бацевич Ф.С. Словник термінів міжкультурної комунікації/ Ф.С. Бацевич. - К.: Довіра, 2007. - 205 с.
2. Леонтович О.А. Русские и американцы: парадоксы межкультурного общения / О.А. Леонтович. – Волгоград: Перемена, 2002. – 344 с.
3. Садохин А.П. Введение в теорию межкультурной коммуникации: учебное пособие / А.П. Садохин. – М.:КИОРУС, 2014. – 254 с.
4. Садохин А.П. Введение в теорию межкультурной коммуникации/ А.П. Садохин. – М.: высш. шк., 2005. – 310 с.
5. Стадниченко С. М. Человеческий фактор на море: учебно-методическое пособие. Одесса: Астропринт, 2003. 192 с.
6. Kahveci E. Transnational Seafarer Communities / Erol Kahveci, Tony Lane, Helen Sampson. – Cardiff University, 2002. Available at [http:// www. sirc. cf. ac. uk/6_Multinational_Crews.aspx](http://www.sirc.cf.ac.uk/6_Multinational_Crews.aspx)
7. Manpower 2010 Update: The world demand for and supply of seafarers// BIMCO/ISF. – 2010. – 117 p.