

*На правах рукописи*



**Барбун Виктория**

**СТРУКТУРНО-СЕМАНТИЧЕСКИЕ И ЖАНРОВО-СТИЛИСТИЧЕСКИЕ  
ХАРАКТЕРИСТИКИ СОВРЕМЕННОГО РУССКОГО  
АВТОМОБИЛЬНОГО ДИСКУРСА**

Специальность: 10.02.01 – русский язык

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание учёной степени

кандидата филологических наук

Москва – 2021

Работа выполнена в Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Государственный институт русского языка им. А.С. Пушкина» на кафедре общего и русского языкознания.

**Научный руководитель:** **Киров Евгений Флорентович**, доктор филологических наук, профессор русского языка и методики преподавания филологических дисциплин Государственного автономного образовательного учреждения высшего образования города Москвы «Московский городской педагогический университет».

**Официальные оппоненты:** **Радбиль Тимур Беньюминович**, доктор филологических наук, профессор, заведующий кафедрой теоретической и прикладной лингвистики Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Национальный исследовательский Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского».

**Скнарев Дмитрий Сергеевич**, доктор филологических наук, профессор кафедры русского языка юридического института Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет дружбы народов».

**Ведущая организация:** Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Казанский (Приволжский) федеральный университет», кафедра русского языка и методики его преподавания института филологии и межкультурной коммуникации.

Защита состоится «31» мая 2021 г. в 17 часов 00 минут на заседании диссертационного совета Д 850.007.07 по защите докторских и кандидатских диссертаций на базе ГАОУ ВО города Москвы «Московский городской педагогический университет» по адресу: 129226, г. Москва, 2-й Сельскохозяйственный проезд, д. 4, корп. 4, ауд. 3406.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ГАОУ ВО города Москвы «Московский городской педагогический университет» по адресу: 129226, г. Москва, 2-й Сельскохозяйственный проезд, д. 4, корп. 4 и на сайте ГАОУ ВО МГПУ [www.mgpu.ru](http://www.mgpu.ru).

Автореферат разослан «\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2021 г.

Ученый секретарь диссертационного совета,  
кандидат филологических наук, доцент



И.А. Канунникова

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Диссертационная работа посвящена исследованию автомобильного дискурса и средствам его выражения в современном русском языке с позиций структурно-семантического и жанрово-стилистического аспектов.

Системное описание автомобильного дискурса назрело: в русском языке идет постоянный процесс пополнения автомобильной лексики, языковые единицы такого дискурса за последние годы употребляются все активней, а сам дискурс стал фактом общения не только отдельных социальных групп, но также реализуется в различных сферах коммуникации.

**Актуальность** исследования определяется следующими моментами.

1. Ввиду того, что автомобиль – это явление, с которым человек сталкивается ежедневно, с достаточной долей определенности можно утверждать, что массовая автомобилизация каждого члена социума сделала потенциальным участником автомобильного дискурса. Это общение, в которое вовлечены практически все носители языка, объединённые признаками – автомобиля и / или дорожного движения. Соответственно, языковые единицы такого массового дискурса активно употребляются в речи и требуют системного описания.

2. Возрастающая актуализация текстов на автомобильную тематику – естественный результат рефлексии значимости для человека такой реалии как автомобиль. По данным статистики аналитического агентства «АВТОСТАТ»<sup>1</sup>, в каждой третьей российской семье есть машина. Обучение ПДД проводится в детских садах и школах. Так, для современного человека вождение автомобиля является необходимостью, а знание правил дорожного движения – одним из основных условий предотвращения трагедий пешеходов, водителей и членов их семей.

3. Востребованность работы определяется недостаточной изученностью автомобильного дискурса в современном русском языке: 1) не выделены его

---

<sup>1</sup> URL: <https://www.autostat.ru/infographics/34490/>

ключевые характеристики; 2) в недостаточной степени исследованы конститутивные параметры: репертуар и роли участников, хронотоп, канал, функции, стилистическое качество и нормативность; 3) отсутствует описание культурно-маркированных единиц, таких как прецедентные тексты, метафоры и паремии; 4) не получают освещения такие аспекты данного дискурса, как структурно-семантический и жанрово-стилистический; 5) не описана его метадискурсивная экспансия в другие типы общения. Предпринятое диссертационное исследование обусловлено стремлением восполнить перечисленные пробелы.

**Степень разработанности темы исследования.** Обзор работ, посвященных изучению текстов на автомобильную тематику, показал, что автомобильный дискурс изучался лингвистами с позиций узкого подхода, описывался как явление технической сферы общения (Рогалева, 2013; Ревина, 2013; Пенской, 2016; Максимов, 2017; Лаврова, 2018; Романов, 2019). Иными словами, в фокусе языковедов оказывалась автомобильная терминология или общение отдельных социальных групп (автосленг). В своем диссертационном исследовании мы отказались от узкого понимания данного дискурса в силу его повсеместной распространенности и попытались очертить область его значений, которая реализуется в СМИ, художественной литературе и кино.

**Объектом** данного исследования является автомобильный дискурс (далее АД), понимаемый как коммуникативная деятельность субъектов в сферах дорожно-транспортной и социокультурной коммуникации, обусловленная социально-ролевой иерархией и объективированная в виде совокупности актуализированных текстов ситуативно-тематической автомобильной направленности.

В качестве **предмета изучения** выбраны структурно-семантические и жанрово-стилистические характеристики изучения единиц современного русского языка и речи, употребляемых в автомобильном дискурсе.

**Цель научного исследования** – многоаспектное структурно-семантическое, жанрово-стилистическое и лингвокогнитивное описание

автомобильного дискурса как значимого для русского социума и культуры феномена современного общения.

Для достижения цели исследования потребовалось реализовать ряд конкретных **задач**:

- выделить параметры изучения автомобильного дискурса;
- провести семантическое описание автомобильного дискурса как полевого образования на примере рекуррентной ситуации ДТП;
- упорядочить стилистически разнородные языковые единицы автомобильного дискурса;
- провести лингвокультурную характеристику типовых участников автомобильного дискурса;
- дать описание культурно-маркированных единиц автомобильного дискурса, таких как прецедентные тексты, метафоры и поговорки;
- проанализировать метафорическую экспансию автомобильного дискурса в другие типы общения;
- обозначить динамику развития аксиологических признаков концепта «Автомобиль» русской лингвокультуры на материале кинотекстов;
- определить ценностное место и роль автомобильного дискурса в современной русской коммуникации.

В соответствии с объектом, предметом и целью исследования нами была выдвинута следующая **гипотеза**: языковые единицы автомобильного дискурса не исчерпываются терминами и единицами автосленга, а проявляются также в новообразованиях разговорной речи, метафорах, прецедентных текстах.

Для решения задач научного исследования использовались следующие **методы**: структурно-семантический, описательный, классификационный, интерпретационный, метод полевого анализа, метод моделирования.

**Методологическую базу** исследования составили научные работы, посвященные: 1) теории и практике анализа дискурса (Н.Д. Арутюнова, М.Л. Макаров, В.И. Карасик, Е.Ф. Киров, М.Я. Дымарский, В.Г. Борботько, J.M. Marandin и др.); 2) проблемам описания автомобильного дискурса (А.В.

Олянич, Т.Н. Некрасова, Ю.Н. Ревина, А.Ю. Константинова); 3) специфике автолексики (В.Г. Костомаров, Е.И. Голанова, Э.В. Шаламова, Е.Ю. Позднякова, И.Э. Коротаева, С.Н. Усачева); 4) проблемам автомобилизации социума (Т.И. Харламова, В.М. Довбищук, А.З. Исаханян, Р.В. Кононенко, Ж. Бодрийяр, Дж. Урри, W. Sachs); 5) описанию сфер коммуникации и ситуаций общения (Э.Г. Азимов, А.Н. Щукин, Т.В. Жеребило, В.Л. Скалкин, М. Краевская, В.Н. Волошинов); 6) проблемам описания дискурсивного поля (В.И. Ильин, А.Р. Батталова, Е.И. Шейгал); 7) проблемам когнитивной лингвистики (В. Гумбольдт, Ю.Н. Караулов, Ю.С. Степанов, В.В. Красных, Д.Б. Гудков и др.).

К методологическим принципам исследования относятся:

1. Принцип распространенности и обсуждаемости темы с компонентом «автомобиль» в русскоязычном социуме. Тематический критерий, являясь основным при отборе языкового материала, ограничивается условиями дорожно-транспортной ситуации<sup>2</sup>.

3. Принцип интеграции языка и речи. В дискурсивном плане разграничение единиц языка и речи является достаточно условным, поскольку едва ли можно изучать языковые единицы в отрыве от их речевой реализации. Поэтому в работе мы говорим об относительной дихотомии данных единиц, придерживаясь концепции В.В. Бабайцевой: «Язык нельзя изучать вне речи, а речь нельзя изучать, не обращаясь к системе единиц языка, к языковым закономерностям. Язык / речь – двуликий Янус. Одной стороной он обращен в сторону общих (абстрактных) категорий, а другой – в сторону его речевых проявлений»<sup>3</sup>.

4. Принцип системности. В основе работы лежит полевая система организации всех конститuentов автомобильного дискурса. Такие параметры коммуникации, как типы общения, типы текста, жанры, сферы, ситуации,

<sup>2</sup> Данное положение касается описания ядра и ближней периферии на примере ситуации ДТП.

<sup>3</sup> Бабайцева, В.В. Явления переходности в грамматике русского языка: монография. М., 2000. – С. 8.

тематика, функции, канал общения, топос, участники, стилистическое качество и нормативность, иерархически репрезентируются в пределах ядра, ближней и дальней зон периферии.

**Материалом исследования** послужили более чем две тысячи примеров:

1. «Дисплейные» тексты СМИ (электронные журналы, интернет, телевидение, радио), существенно влияющие на формирование языкового вкуса современного человека<sup>4</sup>.

2. Художественные и публицистические тексты: М. Тарковский «Тойота-креста», С.И. Бах «Гонки на черепахах», Н.Ю. Абгарян «Зулали», С. Грозова «За рулем женщина», Ю.В. Гейко «Дураки, дороги и другие особенности национального вождения», Т. Батенева «ТО организма активного мужчины», Т.Ю. Соломатина «Акушер-Ха!», М. Серова «Музей восковых фигур», Е. Васина «Нет, детка, это – фантастика!», А.И. Слаповский «Большая книга перемен», М. Лифшиц «Любовь к родителям», В. Авченко «Правый руль» и др.

3. Кинотексты (скрипты кинофильмов): «Автомобиль в погонах», «Берегись автомобиля», «Автостоп», «Утомлённые солнцем», «Королева бензоколонки», «Гараж», «Джентельмены удачи», «Инспектор ГАИ», «Привет от Катюши», «Ладога – дорога жизни», «Человек из черной “Волги”», «Копейка», «Маршрут построен», «Моя любовь – “Москвич”», «Стритрейсеры», «С.С.Д.», «Черная молния», «Духless», «Дорога», «Трезвый водитель» и др.

4. В качестве лексикографических источников привлечены материалы 18-ти словарей, в частности, «Большого академического словаря русского языка в 20 томах», «Самого новейшего толкового словаря русского языка XXI века» Е.Н. Шагаловой. Данная часть используется при описании прецедентных текстов автомобильной тематики, частично – при рассмотрении автомобильной лексики.

---

<sup>4</sup> Термин – Костомарова, В.Г. Дисплейный текст как форма сетевого общения // Russian Language Journal. – 2010. – Т. 60. – С. 141–147.

**Научная новизна настоящего исследования** состоит в том, что:

- 1) описан новый тип дискурса в наиболее значимых для его типологической квалификации аспектах;
- 2) новым является сам подход к автомобильному дискурсу как социально и культурно значимому феномену русскоязычной коммуникации;
- 3) выделены ключевые характеристики данного типа дискурса и описаны его конститутивные параметры (хронотоп, канал, стилистическое качество и нормативность); расширен репертуар участников, определены их роли;
- 4) впервые описаны культурно-маркированные единицы автомобильного дискурса: прецедентные тексты, паремии; выделены и представлены два типа метафор – техно- и антропоморфные;
- 5) новым представляется предпринятое описание дискурсивных полей, обобщенных ситуацией ДТП;
- 6) выделены аксиологические признаки концепта «Автомобиль» на новом материале русских кинотекстов.

**Теоретическая значимость исследования** заключается в следующем: 1) описание нового типа дискурса – автомобильного – вносит вклад в развитие теории дискурса и теории коммуникации в целом, обогащая их новыми сведениями и расширяя репертуар самих объектов применения различных коммуникативных и дискурсивных теорий; 2) исследование актуализирует теоретическую проблему принципов кодификации единиц новых дискурсов в части дифференциации новой и старой нормы; 3) работа расширяет представление о коммуникативных ролях и особенностях адресации участников в ситуации дорожного общения; 4) разработанная полевая модель автомобильного дискурса может быть применима к другим типам дискурсов.

**Практическая значимость** определяется тем, что: 1) материалы работы могут быть использованы непосредственно в практике преподавания русского языка как родного, так и РКИ, т.к. способствуют формированию у иностранных студентов общего представления о специфике повседневного общения на автомобильную тематику; 2) привлеченный фактический материал диссертации



важен в лингводидактическом смысле – прецедентные тексты, пословицы и антипословицы автомобильного дискурса играют существенную роль на пути формирования лингвокультурной компетенции учащихся; 3) результаты изучения слов автомобильной семантики могут быть использованы как материал для научной и учебной лексикографии, многочисленные примеры анализизма и синтезизма могут быть привлечены как иллюстративный материал в курсе морфологии для русских и иностранных учащихся; 4) основные положения работы могут быть использованы в лекционных курсах по теории коммуникации, лингвокультурологии, включены в учебные пособия по функциональной стилистике и прагматике речи.

**На защиту выносятся следующие положения:**

1. Автомобильный дискурс – это самостоятельный, социально и культурно значимый тип дискурса, имеющий репертуар квалифицирующих его параметров: массовая распространенность, ситуативно-тематическая обусловленность, амбивалентность интеракции как отнесенность к институционально-персональному типу общения, преобладание оппозитивного взаимодействия участников, гендерная маркированность, динамичность ценностей, интердискурсивность, прецедентность, поликодовость знаков, экспрессивность языка, обусловленная рисками ситуации дорожного движения.

2. Автомобильный дискурс биструктурен: он выступает как а) АД1 – инициальный или первичный дискурс, который становится поводом для общественной дискуссии, впервые реализующийся непосредственными участниками: водителями, пострадавшими, очевидцами; б) АД2 – реактивный дискурс, собственно общественная дискуссия по поводу инициального дискурса, в которой коммуникант персоналистически нерелевантен (множественные точки зрения); эта коммуникация реализуется журналистами, пользователями электронных СМИ, дискурсивно активными гражданами.

3. Автомобильный дискурс имеет свою внутреннюю полевою иерархию и допускает несколько измерений: а) микроуровень, содержащий текст, сегментированный на языковые единицы, включенные в дискурсивное

микрополе с подтемой и частной функцией как доминантой; б) макроуровень, репрезентированный синхронным дискурсивным макрополем, внутри которого функционируют ситуативно-тематические поля с темой и ситуацией как доминантой; в) гиперуровень, расположенный за пределами макроуровня и представленный дискурсивным гиперполем, включающим все типы текстов автомобильной тематики в синхронном плане с концептуальной основой «Автомобиль».

4. Нормативно-стилистическая организация языковых единиц автомобильного дискурса включает: а) ядерную зону, представленную литературными языковыми средствами, которые соответствуют языковой норме; б) зону ближней периферии, образованную экспрессивно-разговорными языковыми средствами, широко представленными в узусе, которые соответствуют «ненорме» / речевой норме; в) зону дальней периферии, организованную языковыми единицами автомобильного жаргона, которые не соответствуют узусу и широко представлены в речи автомобилистов, автоэкспертов.

5. Для номинаций участников автомобильного дискурса характерны следующие языковые тенденции: 1) вербализация иконических знаков; 2) персонифицированное наименование автомобиля вместо лица; 3) стремление провести дифференциацию по гендерному признаку для образования родовой пары; 4) замена аналитических форм синтетическими, и напротив, образование лексикализованных высказываний; 5) склонность к порождению лексем с формантами *-ист*, *авто-*, со вторым компонентом *-вод* отсубстантивной модели; 6) употребление имен собственных в качестве нарицательных и, как следствие, замена идентифицирующей функции характеризующей; 7) элементы лингвокреативности.

6. Языковые единицы автомобильного дискурса утрачивают свое номинативное назначение денотации исключительно автомобильной и дорожно-транспортной сферы, стремительно проникая в другие типы общения. Наиболее репрезентативной оказывается метафорическая экспансия,

основанная на очевидности сходства между человеком и автомобилем в бионическом плане. Рекуррентность антропоморфных и техноморфных метафор обусловлена: а) стремлением человека подчеркнуть высокую значимость автомобиля в жизни общества; б) экстралингвистическим влиянием научно-технического прогресса на этические нормы носителя языка.

7. Автомобильный дискурс имеет значительный лингвокультурный потенциал, на основе которого порождаются и входят в общее употребление разного рода прецедентные тексты: прецедентные имена, прецедентные ситуации и прецедентные высказывания, представленные пословицами и антипословицами.

**Апробация результатов работы** осуществлялась на 9 научных конференциях: XXV Международная научно-практическая конференции «Язык и культура» (Новосибирск, 27 сентября 2016 г.); Всероссийская научно-практическая конференция «Современные проблемы филологии и философии» (Пенза, 25 октября 2016 г.); VI международная мультидисциплинарная научно-практическая конференция «EurasiaScience» (Пенза, 31 октября 2016 г.); Московская научно-практическая конференция «Студенческая наука», Гос. ИРЯ им. А.С. Пушкина (Москва, 17 ноября 2016 г.); LVIII Международная научно-практическая конференция «Научная дискуссия: вопросы филологии, искусствоведения и культурологии» (Москва, 17 марта 2017 г.); Международная заочная научно-практическая конференция молодых ученых – магистрантов и аспирантов «Язык. Коммуникация. Культура», Гос. ИРЯ им. А.С. Пушкина (Москва, 20 марта 2017 г.); Международная научно-практическая конференция «XVIII Кирилло-Мефодиевские чтения», Гос. ИРЯ им. А.С. Пушкина (Москва, 24 мая 2017 г.); Международная научно-практическая конференция «XX Кирилло-Мефодиевские чтения», Гос. ИРЯ им. А.С. Пушкина (Москва, 24 мая 2019 г.); Международная научная конференция «Горизонты современной русистики, посвященная 90-летию юбилею академика В.Г. Костомарова», Гос. ИРЯ им. А.С. Пушкина (Москва, 30–31 января 2020 г.).

**Структура диссертации** определяется целями, задачами, методологией исследования и состоит из введения, четырех глав, заключения, списка литературы и двух приложений. Общий объем работы – 240 страниц, из них 187 страниц основного текста.

## **ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ**

Во **Введении** обосновывается актуальность темы работы, определяется объект и предмет исследования, формулируются его цель, задачи и гипотеза, указывается материал исследования, принципы его отбора и методы изучения, раскрывается научная новизна, теоретическая и практическая значимость работы, а также излагаются основные положения, выносимые на защиту.

В первой главе **«Теория дискурса и теория поля»** рассматриваются основные подходы к изучению дискурса и дискурсивного поля; обосновывается выбор культурно-ситуативного подхода; описывается история изучения текстов на автомобильную тематику в освещении гуманитарных наук. В результате анализа теоретического материала были сформулированы следующие выводы.

Дискурс – это актуализированный текст в ситуации реального общения, имеющий полевую организацию, который находит отражение в языке. Основной единицей дискурса является высказывание.

Мы разделяем понятия предложение и высказывание, соотнося первое с текстом, а второе с дискурсом. По своему объему высказывание превосходит предложение, поскольку включает пресуппозиции, жизненный опыт участников общения, фоновые знания.

Аналогичным образом соотносятся «текст» и «дискурс», понятия неравные по объему передаваемой информации. В тексте ее содержится меньше, в силу того что часть значений уходит в фоновые знания, т.е. в имплицитную часть дискурса.

Во второй главе **«Автомобильный дискурс как гиперполе»** приводится общая характеристика автомобильного дискурса; обозначаются его семантические границы; устанавливаются зоны пересечения АД с другими

типами дискурсов; предлагается дополнительная нормативно-стилистическая организация языковых единиц в логике В.Г. Костомарова.

В разделе 2.1. «Принципы отнесения текста к автомобильному дискурсу» мы обращаемся к опыту описания автомобильного дискурса в лингвистике (Ревина, 2011; Рогалева, 2011; Вепрева, 2012; Некрасова, 2013; Олянич, 2015; Лаврова, 2018), и предлагаем ситуативно-тематический принцип отнесения текста к АД.

В разделе 2.2. «Конститутивные параметры автомобильного дискурса» описываются основные параметры АД: репертуар и роли участников, функции и прагматика, хронотоп, репертуар тем и ситуаций, жанровая соотнесенность со сферами коммуникации, канал общения, нормативно-стилистическое качество.

Участники дорожного движения: а) водители (управление транспортным средством); б) институционалы – *сотрудники ГИБДД, аварийные комиссары, регулировщики* (обеспечение безопасности дорожного движения); в) пешеходы, пассажиры, которые могут выступать в роли пострадавших, очевидцев, свидетелей ДТП; г) животные, которые препятствуют движению транспортных средств, – составляют центральную группу коммуникантов данного дискурса.

В сценарии речевого взаимодействия роли, предписанные участникам АД, как правило, парные и в большинстве случаев носят оппозитивный характер: «водитель – институционал», «водитель – пешеход», «женщина за рулем – водитель-мужчина», «таксист – “бомбила”», «автомобилист – мотоциклист», «рядовой водитель – «мигалка» (жарг. водитель, который имеет преимущество на дороге), «сторонники двигателей внутреннего сгорания – сторонники экомобилей». В русском языке существует масса пейоративных номинаций, которые отражают всю сложность общения рассматриваемых групп участников. Так, распространены номинации, отрицательно характеризующие пешехода: *безлошадный, двуногий, пешеброд, «кегля»* (жарг. пешеход на проезжей части отождествляется с элементом спортивной игры в боулинг). Возможны также элементы языковой игры. Например, в слове «пешка» обыгрываются компоненты «пешка» и «пешеход», что

свидетельствует о сниженности употребляемой по отношению к пешеходу оценки, поскольку пешка является самой слабой шахматной фигурой.

Лексика АД стилистически маркирована, т.к. обладает эмоционально-экспрессивной характеристикой среднего и низкого стилей (в системе мультистилистики Е.Ф. Кирова<sup>5</sup>, основывающейся на стилистической теории М.В. Ломоносова). Например, слова *автоледи*, *автоджентельмен*, *субарышня* несут на себе ироническую оценку «высокости» и соответствуют среднему стилю общения, в то же время общеупотребительные синонимы данных слов – *женщина за рулем*, *неопытный водитель*, *первокат*, *владелица «Субару»* – нейтральны и общеизвестны. Однако в рамках «напряженной» дорожной ситуации употребительны и сниженные номинации с тем же значением – *автобаба*, *авточайник*, *водилка «Субару»*.

Стилистически разнородные единицы АД мы упорядочили посредством полевой организации, представленной на Рисунке 1. В центре поля и микрополей находятся нейтральные языковые средства, на ближней периферии – экспрессивно-разговорные и на дальней периферии – жаргон.

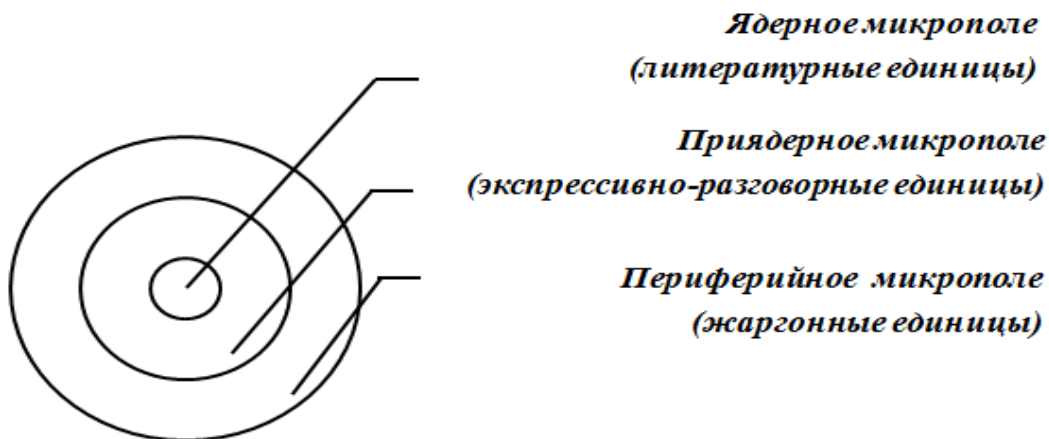


Рисунок 1 – Нормативно-стилистическая организация языковых единиц АД

В разделе 2.3. «Полевая организация автомобильного дискурса» разработана полевая модель АД, которая иерархически репрезентирует элементы дискурса в пределах ядра, ближней и дальней зон периферии (см. Таблица 1).

<sup>5</sup> Киров, Е.Ф. Стилистическая парадигма русского языка // Русский язык за рубежом. – М., 2016. – № 5. – С. 93–99.

Таблица 1 – Полевая организация автомобильного дискурса

<i>Параметры</i>	<i>Ядро</i>	<i>Ближняя периферия</i>	<i>Дальняя периферия</i>
<i>Тип общения</i>	институционально-персональное (регламентированное)	институционально-персональное (нестрого регламентированное)	неинституциональное, межличностное (нерегламентированное)
<i>Сфера коммуникации</i>	административно-правовая / дорожно-транспортная	социально-культурная: публичная, сфера игр и развлечений, художественно-эстетическая	повседневно-бытовая: дружеская, внутрисемейная
<i>Тип текста (textsorte)</i>	правовые постановления, протоколы, законодательные акты, профилактические беседы, свидетельские показания, городские диалоги, устные распоряжения, заявления, жалобы	медийные тексты, тест-драйв, автошоу, автодневник, путеводитель, автомобильная критика, автоновости, автореклама, автопутешествие, публичные речи и интервью автодилеров, письма, телеграммы в знак поддержки или протеста, репортажи с места событий, автомобильный комментарий	автобайки, шутки, анекдоты, рассказы, беседы, разговоры на автомобильную тематику
<i>Канал</i>	преимущественно письменный	устно-письменный, СМИ (радио, телевидение, интернет)	преимущественно устный
<i>Участники</i>	специалисты в области автомобилестроения и автосервиса, участники дорожного движения: водители, сотрудники ГИБДД, пешеходы, пассажиры	журналисты, автоэксперты, лица, объединенные интересом к автомобилю, участники автоспорта, члены автоклубов, участники общественных движений типа «СтопХам», «Синие ведерки»	участники необязательно владеют каким-либо т/с, но обсуждают различные проблемы, связанные с автомобильной тематикой
<i>Объем участников</i>	социальный	микросоциальный	индивидуальный
<i>Функции и прагматика</i>	регулятивная функция, обеспечение безопасности дорожного движения, управление т/с, изготовление, ремонт и техническое обслуживание автомобиля, подготовка квалифицированных специалистов автотранспорта	информативная функция, рекреативная функция, волюнтаристическая функция, функция аффилиации, функция получения статусного признания, функция накопления социального капитала	фатическая функция, рекреативная функция
<i>Топос (место)</i>	дорожное полотно, автозавод, автошкола, автомастерская, АЗС, центр автострахования, общественный транспорт	автоклубы, автомобильные выставки, автомузеи, интернет-автофорумы, гоночные трассы, закрытые автопарки, автодромы	бытовая обстановка, дом, гараж, автомобиль как приватное пространство

## Продолжение таблицы 1

<i>Параметры</i>	<i>Ядро</i>	<i>Ближняя периферия</i>	<i>Дальняя периферия</i>
<i>Тематика</i>	устройство автомобиля, ремонт и обслуживание автомобиля, лучшие автомастерские, нарушения ПДД, агрессивное вождение, пьянство за рулем, санкции против водителей, штрафы, автомошенничество, дорожные заторы	культура вождения, российский автоменталитет, травматизм на дорогах, взаимовыручка на дороге, автомобиль и экология, новинки автопрома, скандальные автопроисшествия, автотюнинг, автофлешмобы, уличные гонки, выбор и покупка автомобиля, рейтинг детских автокресел, нехватка стоянок, вождение в зимний период	женщина за рулем, запаркованность дворов, ошибочный штраф, беременность и вождение, плачевное состояние отечественного автопроизводства, проблемы русских дорог, коррумпированность регулирующих автодорожных служб
<i>Стилистика и нормативность</i>	литературные языковые единицы, которые соответствуют норме	экспрессивно-разговорные языковые единицы, которые соответствуют ненорме / речевой норме	единицы автосленга, которые не соответствуют узусу и широко представлены в речи автомобилистов

Мы ограничились изучением ядра и ближней периферии на примере ситуации ДТП. Языковые единицы данных зон соответствуют норме и ненорме / речевой норме.

В разделе 2.4. «Специфика автомобильного дискурса» выделяются и описываются такие особенности АД, как массовая распространенность, институциональность-персональность, поликодовость, языковая экспрессивность, гендерная маркированность, интердискурсивность и динамичность ценностей.

Проанализированы разнообразные гендерно маркированные языковые единицы, отражающие дихотомию конкурирующих типов «мужского» и «женского»: *женщина за рулем, блондинка за рулем, водитель-дамочка (ирон.), девушка-водитель, автоледи, автоджентельмен, женщина-пешеход, мужской / женский автомобиль, розовое такси* (для женщин и детей). В стремлении провести дифференциацию по гендерному признаку аналитические наименования преобразуются в однословные: *водительница, пешеходка,*



*пешеходец, автостоповец.* Гендерно маркированным также является омоним – «туфелька» в значении «неопытный, непредсказуемый водитель-женщина». Наименование образовалось посредством вербализации иконического знака (наклейка с изображением дамской туфли на автомобиле) – туфелька в красном квадрате как предупреждающий знак, информирующий водителей о том, что за рулем женщина. См.: *Самые забавные аварии случаются как раз с такими милыми туфельками за рулем.* Широкая дифференциация номинаций женского рода вызвана активным участием женщин в автомобильной сфере, где мужское доминирование изначально было традиционным.

Третья глава **«Дискурсивные микрополя в ситуации дорожно-транспортного происшествия»** посвящена описанию рекуррентной ситуации автомобильного дискурса – ДТП, включающей регламентированное общение представителей дорожных служб и автомобилистов, журналистов и телезрителей, а также нестрого регламентированное общение активных граждан и непосредственных участников ДТП. Мы ориентировались, прежде всего, на социальную значимость, резонансность, обсуждаемость и количественную представленность.

Риски в сфере дорожного движения становятся предметом дискуссий как в повседневной жизни, так и в государственной политике.

Тексты АД в контексте ситуации ДТП чаще встречаются в информационных сообщениях, вербальный ряд которых сопровождается видеосъемкой, комментарием журналиста или бегущей строкой.

Интеграция языковых единиц на базе их отношения к одной сфере понятий, общности темы и ситуации репрезентирована в виде ситуативно-тематического поля ДТП. Данное поле вбирает в себя образования меньшего ранга – дискурсивные микрополя (далее ДМП). В представленной главе выделены и описаны четыре типа ДМП, прежде всего, по коммуникативной функции – назвать и охарактеризовать:

- 1) ДМП с субстантивным центром «Номинация ситуации ДТП»;
- 2) ДМП с атрибутивным центром «Характеризация ситуации ДТП»;

3) ДМП с актантным центром «Номинация участников ДТП»;

4) ДМП с предикативным центром «Номинация действий в ситуации ДТП». При описании принципов организации ДМП мы опирались на работы С.М. Колесниковой и Б.А. Успенского.

Ядро ДМП образуют единицы, выражающие семантическую категорию в чистом виде, с ясным, неосложненным дополнительными семами значением.

Периферия поля заполняется языковыми единицами, выражающими семантическую категорию синкретично, ядерная сема которых включает смежные семантические значения в зависимости от контекста, т.е. заполняется языковыми единицами с косвенной номинацией.

В качестве примера рассмотрим ДМП с актантным центром «Номинация участников ДТП», основанное на семантической категории лица.

Центр организован прямыми номинациями типа *автомобилист, пассажир, пешеход, шофер, очевидец аварии, автоспасатель, регулировщик, аварийный комиссар, сотрудник ГИБДД, контраварийщик и мн. др.*

Периферия данного ДМП представлена описательными косвенными номинациями с элементами характеристики: *«ПДДшный праведник», смартовод, водятел* (трехкомпонентное обыгрывание слов «водитель», «дятел» и высказывания «Во дятел!»), *«У»шка* (вербализация иконического знака «У» – ученик). См.: *Уважаемые драйвовчане! Нужна помощь! Случилось ДТП!* – здесь используется модель обращения словообразовательно соответствующая названию народов, жителей городов типа славяне, фроловчане в значении: 1) любители драйва; 2) любители сайта «DRIVE2.RU».

Может также использоваться лексикализованное высказывание типа «права купил, а ездить не купил». См.: *Права купил, а ездить не купил не понимает, что учиться нужно было в автошколе нормально.*

Коммуниканты употребляют прямые номинации, чтобы объективно отобразить факты ДТП, уточнить тип аварии (автомобильная), ее характер (автостолкновение, автосшибка, наезд) и масштаб разрушения (от незначительной «ДТПшки» до серьезной автокатастрофы). В случае же

большой эмоциональной вовлеченности коммуникант обращается к косвенным обозначениям, экспрессивам с целью выражения чувств и возбуждения ответной эмоциональной реакции реципиента (*ДТПшце, автокраш, автозамес, поцелуй бортами*).

Наличие характеризующих, в том числе косвенных номинаций в ситуации ДТП определяется действием следующих прагматических факторов:

- 1) неофициальные отношения между участниками ДТП;
- 2) стремление повысить эмоциональное воздействие на адресата;
- 3) нарушение адекватности и контроля в критической ситуации ДТП;
- 4) общая сниженность речевой культуры;
- 5) утаивание имени с целью избежать ответственности;
- 6) незнание точных обстоятельств ситуации.

В четвертой главе **«Культурно-маркированные единицы автомобильного дискурса»** на материале художественных и дисплейных текстов анализируются культурно ценностные единицы АД – прецедентные тексты, антропоморфные и техноморфные метафоры; исследуются разнообразные структурные типы прецедентных единиц в зависимости от сферы-источника; анализируются способы включения прецедентных текстов в исходный текст; выявляются факты метафорической экспансии данного типа общения в другие сферы коммуникации, определяются наиболее частотные структурные классы метафорических образований; выделяются антропоморфные и техноморфные метафоры; раскрывается система ценностей рассматриваемого дискурса на примере центрального концепта «Автомобиль», представленного в русских кинотекстах.

Проанализированный языковой материал подтверждает тот факт, что языковые единицы АД функционируют не только в дорожно-транспортной, но и в социально-культурной и художественно-эстетической сферах. Наиболее репрезентативна в этом контексте метафорическая экспансия. Приведем несколько примеров проникновения языковых средств АД в сферу политики и науки. Так, в последнее время устойчивое словосочетание «дорожная карта»

приобрело особую популярность. См.: *Медведев утвердил «дорожную карту» развития конкуренции* – в значении план действий, мероприятий разрешения каких-либо проблем.

Не менее рекуррентной стала метафора «подушка безопасности», которая употребляется в трех значениях: 1) смягчение удара; 2) золотовалютные резервы России; 3) теневая экономика. См.: *Финансовая «подушка безопасности» очень важна и действительно даёт ощущение спокойствия и независимости от обстоятельств* – в значении «смягчение удара», то, что помогает уменьшить силу воздействия неблагоприятных обстоятельств.

В следующем примере актуализируется второе значение: *Путин рассказал о золотовалютной «подушке безопасности»*. Автомобильные метафоры актуальны для политических реалий, поскольку образ управляемого автомобиля соотносится с образом управляемого государства. См.: *Президент переходит на «ручное управление» страной* – имеется в виду система руководства, при которой глава государства единолично управляет страной, не прибегая к помощи своих доверенных лиц.

В другой метафоре *дорога с двусторонним движением* лежит развернутое сравнение автодороги с человеческими взаимоотношениями: *Российско-китайские отношения – это дорога с двусторонним движением* (в значении равное деловое партнерство).

Показательно, что метафора *зеленая волна* в разных типах текста проходит ступенчатый процесс метафоризации. В АД «зеленая волна» определяется формально как автоматическая система светофорного регулирования, обеспечивающая непрерывное движение машин от светофора к светофору. Семантические компоненты «свободный путь», «везение» являются центральными. В сфере образования данная метафора приобрела признак – допуск, зачисление в ВУЗ. См.: *Все абитуриенты, которые попали в «зеленую волну» и представили подлинники документов об образовании, будут зачислены*.

В художественных и дисплейных текстах наиболее представительными оказываются антропоморфные и техноморфные метафоры, основанные на

очевидности сходства между автомобилем и человеком. См.: *А ведь надо, как фура, уходящая в предрассветную синь перевала, обязательно быть груженным каким-то богатым содержанием, небывалым бесстрашием*<sup>6</sup>.

Ценностно-нейтральные языковые единицы текстов дорожных протоколов, свидетельских показаний, профилактических бесед, описывающие явления автомобильного дискурса формально в рамках художественных и дисплейных текстов СМИ, кино конвертируются в культурно маркированные единицы, которые описывают явления действительности модально.

В прецедентном контексте данного дискурса находят отражение:

– прецедентные ситуации, построенные на парадоксе внутренней и внешней форм слова, которые передают специфику русского менталитета, интересный культурно значимый взгляд на мир: склонность видеть в сложных жизненных обстоятельствах положительные стороны (*день жестящика* в значении горе-праздник);

– прецедентные имена, связанные с наименованиями марок автомобилей, которые вбирают в себя сумму определенных представлений, соотносимых с эпохой бытования автомобиля («*Копейка*», «*Жигули*», «*Горбатый*», «*Пирожок*», «*Бобик*», «*Москвич*», «*Чайка*» – имена-символы советской эпохи; «*Девятка*», «*Шестисотый*», «*Бэха*», «*Бумер*» – атрибуты криминальной культуры 90-х гг.; «*Лада-Калина*», «*Гугломобиль*», «*Тесламобиль*» – современные наименования автомобилей, отражающие развитие автомобилепроизводства, науки и общества);

– прецедентные имена выдающихся автогонщиков, употребляемые в качестве нарицательных, которые в реалиях повседневной действительности оцениваются отрицательно (*Шумахер*, *Ники Лауда*);

– прецедентные имена выдающихся деятелей автопроизводства, которые оцениваются положительно (*Кулибин*, *Бенц*, *Феррари*, *Форд*);

– прецедентные имена из мифологии и художественной литературы, которые по своим функционально-семантическим характеристикам

---

<sup>6</sup> Тарковский, М. Тойота-Креста: роман. – М.: «Э», 2016. – С. 318.

сближаются с именами нарицательными (*Адам Козлевич, Автомедон, «Антилопа-Гну»*);

– прецедентные высказывания, представленные пословицами и антипословицами, дополняющими традиционную систему ценностей актуальными для носителя языка смыслами (*Не жми 100, а живи 100; Лежа на боку, не заработаешь и на Оку; Кто за рулем, а кто за рублем*).

В работе проанализирована также динамика развития аксиологических признаков концепта «Автомобиль» русской лингвокультуры на материале кинотекстов, которая интегрирует различные смыслы и ценности: механизм – одушевленный предмет, символ прогресса – символ регресса, символ свободы – символ репрессий, феномен тоталитарной культуры (*казенный автомобиль, персоналка, автозак*), символ новой жизни – эмблема смерти (*черный воронок*), уравниватель расстояний – социальный дифференциатор, средство передвижения – роскошь, витальная ценность – угроза для жизни, верный помощник, символ победы (боевая машина «Катюша»), кормилец, показатель достатка и статуса, символ мечты, феномен городской культуры (*черная «Волга»*), атрибут криминальной культуры, атрибут маскулинной культуры, независимый от владельца субъект, «супергерой», автомобиль как утилитарная ценность – автомобиль как сакральная ценность, автомобиль свой / народный – автомобиль чужой / элитарный. См.: *Наши люди в булочную на такси не ездят!*

Доминантным признаком концепта «Автомобиль» является признак антропоморфизм – перенесение психических свойств и физических качеств человека на предмет. Русский человек эмоционально привязан к машине и олицетворяет ее, поскольку долгий период времени в России автомобиль был дорогим и относительно недоступным товаром. Большое количество диминутивов – *уазик, тазик, пазик, газик, жигуленок, москвичонок, копеечка, единичка, «Ладушка», ласточка* выполняют исключительно эмоционально-экспрессивную функцию, т.к. не могут обозначать уменьшение габаритов реального автомобиля.

В **Заключении** излагаются основные выводы, намечаются перспективы исследования. Цель настоящего диссертационного исследования, связанная с разноаспектным описанием автомобильного дискурса, была достигнута в процессе решения поставленных задач.

Было показано, что данный тип дискурса становится принятым и типичным для общенародного русского языка и русской культуры в целом. Его единицы кодифицируются современными словарями. Автомобильный дискурс имеет значительный лингвокультурный потенциал, на его основе рождаются и входят в общее употребление не только отдельные слова, но и разного рода метафоры, прецедентные тексты, пословицы. Автомобильная тематика становится предметом художественного поиска, в частности, художественной литературы и кино. Ценностный потенциал и социальное расширение пространства АД позволяет говорить о значительной роли исследуемого дискурса в современной русской коммуникации.

Дальнейшее исследование автомобильного дискурса мы связываем со следующими перспективами:

- исследование дискурсивной личности автомобилиста;
- описание типологии невербальных знаков автомобильного дискурса.

В **Приложении А** собраны культурно-маркированные единицы автомобильного дискурса: пословицы, антипословицы, скороговорки и фразеологизмы.

**Приложение Б** содержит структурно-семантические типы автомобильных метафор, функционирующие в дисплейных и художественных текстах.

Основные положения исследования изложены в 15 публикациях автора.

*В ведущих рецензируемых научных изданиях (журналах), включенных в Перечень ВАК Минобрнауки РФ:*

**1. Барбун В.** Аксиологические признаки концепта «автомобиль» в американской и русской лингвокультурах / В. Барбун // Вестник Московского ун-та. Сер. 9: Филология. – 2016. – № 5. – С. 118–128. – 0,63 п.л.

2. **Барбун В.** Критерии вычленения лексико-семантического поля понятия «Автомир» / В. Барбун // Международный аспирантский вестник. Русский язык за рубежом. – 2016. – № 1. – С. 48–52. – 0,58 п.л.

3. **Барбун В.** Архитектоника концепта «Автомир» / В. Барбун // Международный аспирантский вестник. Русский язык за рубежом. – 2017. – №1. – С. 75–79. – 0,58 п.л.

4. **Барбун В.** Автомобильный дискурс в освещении гуманитарных наук / В. Барбун // Международный аспирантский вестник. Русский язык за рубежом. – 2017. – № 2. – С. 70–73. – 0,47 п.л.

5. **Барбун В.** Полевой принцип описания языковых единиц автомобильного дискурса / В. Барбун // Международный аспирантский вестник. Русский язык за рубежом. – 2020. – № 1. – С. 71–75. – 0,58 п.л.

*В материалах всероссийских и международных научных конференций, сборниках научных трудов:*

6. Барбун В. Национально-культурные коды концепта «Автомир» в американской языковой картине мира / В. Барбун // Язык и культура: сборник материалов XXV Междунар. науч. - практ. конф. – Новосибирск: Изд-во ЦРНС, 2016. – № 25. – С. 123–127. – 0,29 п.л.

7. Барбун В. Приемы толкования термина «концепт» / В. Барбун // Современные проблемы филологии и философии: сборник материалов Всероссийской науч. - практ. конф. – Пенза: Изд-во ПГУ, 2016. – С. 3–6. – 0,23 п.л.

8. Барбун В. Культурные коды концепта «Автомир» в русской языковой картине мира / В. Барбун // ACTUALSCIENCE. – М.: Изд-во «Актуальность.РФ», 2016. – Т. 2, № 10. – С. 115–116. – 0,21 п.л.

9. Барбун В. Принцип номинации понятия «Автомир» / В. Барбун // Научная дискуссия: вопросы филологии, искусствоведения и культурологии. – М.: Изд-во «Интернаука», 2017. – № 3 (54). – С. 49–52. – 0,23 п.л.

10. Барбун В. Роль и место автомобильного дискурса в общей системе дискурсов / В. Барбун // Инновационные механизмы решения проблем



научного развития: сборник статей Междунар. науч. - практ. конф. – Уфа: Изд-во «Омега Сайнс», 2017. – С. 47–48. – 0,12 п.л.

11. Барбун В. Практика научного описания автомобильного дискурса в сфере повседневного общения / В. Барбун // Язык. Коммуникация. Культура: сборник материалов Междунар. заочной науч. - практич. конф. молодых ученых – магистрантов и аспирантов. – М., 2017. – С. 42–44. – 0,19 п.л.

12. Барбун В. Дискурс как объект лингвистического описания / В. Барбун // Инновационные механизмы решения проблем научного развития: сборник статей Междунар. науч. - практ. конф. – Уфа: Изд-во «Омега Сайнс», 2017. – С. 44–46. – 0,17 п.л.

13. Барбун В. Типология повседневной коммуникации и автомобильный дискурс / В. Барбун // Филологическое образование в современных исследованиях: лингвистический и методический аспекты. Материалы Междунар. науч. - практ. конф. «Славянская культура: истоки, традиции, взаимодействие». – М. – Ярославль, 2017. – С. 70–73. – 0,23 п.л.

14. Барбун В. Функционирование прецедентных имен в современном русском автомобильном дискурсе / В. Барбун // Славянская культура: истоки, традиции, взаимодействие. XX Кирилло-Мефодиевские чтения. – М., 2019. – С. 54–59. – 0,38 п.л.

15. Барбун В. Нормативно-стилистическая организация языковых средств автомобильного дискурса / В. Барбун // Горизонты современной русистики: сборник статей Междунар. науч. конф., посвященной юбилею академика В.Г. Костомарова. – М., 2020. – С. 95–98. – 0,25 п.л.