

ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА

о диссертации Барбун Виктории на тему «Структурно-семантические и жанрово-стилистические характеристики современного русского автомобильного дискурса», представленной на соискание ученой степени кандидата филологических наук по специальности 10.02.01 – русский язык

Автомобильный дискурс представляет собой сферу коммуникации, объективированную тематически взаимосвязанными текстами, а, следовательно, его можно рассматривать как самостоятельный тип дискурса, обладающий жанровой и языковой спецификой. Он охватывает многие сферы жизни современного социума, поэтому является важнейшим компонентом системы массовых коммуникаций со всеми присущими ей дифференциальными признаками.

Данная тема достаточно значима в современной лингвистике, поскольку вызывает интерес со стороны исследователей, рассматривающих ее с различных точек зрения: медиалингвистики (работы Рогалевой О.С., Ревиной Ю.Н.), лингвокультурологии (Закирова Е.С.), лингвомаркетинга (труды Миндияхметовой Р.М., Скнарева Д.С.) и др.

В диссертационном исследовании Барбун Виктория дает комплексную характеристику современного русского автомобильного дискурса в структурно-семантическом и жанрово-стилистическом аспектах.

Диссертант в своей работе пытается решить следующие задачи:

- выделить параметры изучения автомобильного дискурса;
- в полной мере исследовать его структурные элементы: репертуар и роли участников, хронотоп, канал, функции, стилистические особенности и степень нормативности / ненормативности;
- дать описание культурно-маркированных единиц, присутствующих в нем, таких, как: прецедентные тексты, метафоры и паремии;
- проанализировать характер и механизмы метадискурсивной экспансии интеракции автомобилистов в другие типы общения.

Тот факт, что эти проблемы в современной русистике еще не были решены, определяет **несомненную актуальность** данного диссертационного исследования.

Диссертация Барбун Виктории характеризуется **весомой теоретической значимостью**, проявляющейся:

– в определении коммуникативных ролей участников автодорожного общения и в описании специфики адресации в ситуации автодорожной интеракции;

– в разработке возможной типовой модели дискурса на примере полевой модели дискурса автомобильного;

– в попытке детерминации принципов кодификации единиц новых типов и видов дискурсов в части дифференциации новой и старой нормы;

Научная новизна диссертации детерминирована следующими моментами:

1) Автомобильный дискурс описан с новых позиций, наиболее значимых для его типологической квалификации как социально и культурно значимого феномена русскоязычной коммуникации;

2) Выделены основные характеристики данного типа дискурса и описаны его конститутивные признаки (стилистическое качество и нормативность, хронотоп, канал общения); выделен и расширен репертуар участников, определены их роли;

3) Впервые описаны культурно-маркированные единицы автомобильного дискурса – прецедентные тексты, паремии; выделены и представлены два специфических типа метафор – техно- и антропоморфные;

4) Новым представляется впервые предпринятое в диссертации Барбун В. описание доминантных дискурсивных полей, обобщенных ситуацией дорожно-транспортного происшествия (ДТП);

5) В новом материале (русские кинотексты) выделены аксиологические признаки концепта «Автомобиль» и поставлен вопрос о его наличии в репертуаре концептов.

Научная достоверность и самостоятельность диссертационного исследования Барбун Виктории обеспечивается:

- адекватностью **методов** исследования поставленным целям и задачам (структурно-семантический, описательный, классификационный, интерпретационный методы, метод полевого анализа, метод моделирования);
- верификацией выдвинутой **гипотезы** и доказанностью **положений, выносимых на защиту**;
- **апробацией** результатов исследования (15 научных статей);
- многоаспектным анализом полученного фактического **материала**, представленным в работе: а) «дисплейные» тексты СМИ (электронные журналы, интернет, телевидение, радио), существенно влияющие на формирование языкового вкуса современного человека; б) художественные и публицистические тексты; в) кинотексты (скрипты кинофильмов); г) лексикографические источники;
- опорой на серьезную **методологическую базу**, включающую труды отечественных и зарубежных ученых, посвященные теории и практике анализа дискурса; проблемам описания дискурсивного поля; специфике автомобильной лексики; описанию сфер коммуникации и ситуаций общения; проблемам когнитивной лингвистики; проблемам описания автомобильного дискурса.

Практическая ценность диссертации не вызывает никакого сомнения: ее результаты чрезвычайно важны, прежде всего, для их дальнейшего использования в практике преподавания русского языка как родного, так и РКИ, поскольку будут способствовать формированию у иностранных студентов общего представления о специфике повседневного общения на автомобильную тематику. Ряд постулатов работы могут быть использованы в лекционных курсах по теории коммуникации, лингвокультурологии, функциональной стилистике и прагматике речи. Привлеченный фактический материал диссертации важен в лингводидактическом смысле: прецедентные тексты, пословицы и антипословицы автомобильного дискурса будут

определенно важным источником формирования у студентов лингвокультурной компетенции.

Теоретические постулаты автора чётко и убедительно доказываются и демонстрируются на обильном материале в четырёх главах исследования.

Во введении исследователь последовательно и мотивированно представляет необходимую для паспортизации информацию, что и является, несомненно, достоинством диссертации В. Барбун, поскольку даёт читателю достоверные содержательные ориентиры.

Исходные тезисы и обобщающие **положения** сформулированы достаточно грамотно и поэтому являются креативным стимулом для изучения текстов автомобильной тематики в современной лингвистической дискурсологии.

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.

Вторая глава «Автомобильный дискурс как гиперполе» посвящена общей характеристике автомобильного дискурса. В ней обозначаются семантические границы изучаемого явления, устанавливаются зоны пересечения автомобильного дискурса с другими типами дискурсов и предлагается дополнительная нормативно-стилистическая организация языковых единиц в логике В.Г. Костомарова. Отдельного упоминания заслуживает разработанная полевая модель автомобильного дискурса, которая иерархически репрезентирует элементы дискурса в пределах ядра, ближней и дальней зон периферии, что нашло воплощение в соответствующей таблице.

Особый интерес представляет третья глава «Дискурсивные микрополя в ситуации дорожно-транспортного происшествия», в которой предлагается описание доминантной 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. Примечательно, что в ходе написания данной части исследования диссертант ориентировался на социальную значимость, резонансность, обсуждаемость и количественную представленность.

Практический выход имеет четвертая глава «Культурно-маркированные единицы автомобильного дискурса», в которой на материале художественных и дисплейных текстов анализируются культурно ценностные единицы автомобильного дискурса – ключевой концепт «Автомобиль», 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. Собранный диссертантом значительный языковой материал подтверждает тот факт, что языковые единицы автомобильного дискурса функционируют не только в дорожно-транспортной, но и в социально-культурной и художественно-эстетической сферах. Наиболее репрезентативна в этом контексте, по наблюдению автора, метафорическая экспансия, основанная на очевидности сходства между человеком и автомобилем.

Такой поступательный и продуманно структурированный анализ текстов автомобильной тематики обеспечил диссертанту доказуемость **основных положений**, выдвинутых им на защиту. Особо убедительными представляются постулаты о том, что языковые единицы автомобильного дискурса утрачивают свое номинативное назначение денотации исключительно дорожно-транспортной сферы, стремительно проникая в

другие типы общения, а также о том, что 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.

Диссертантом достигнуты следующие **результаты**:

1. Определен лингвистический статус автомобильного дискурса как самостоятельного феномена, обладающего репертуаром квалификационных признаков, к которым относятся массовость, обусловленность ситуативной тематикой, амбивалентность интеракции (отнесенность к институциональному либо к персональному типам общения), гендерная маркированность, преимущественная экспрессивность высказываний, обусловленная рисками ситуации дорожного движения.

2. Выявлено преобладание оппозитивного взаимодействия участников и определена динамичность их ценностей.

3. Установлено, что автомобильный дискурс иерархизован по полювому принципу, имеет внутреннюю полювую структуру нескольких 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 диахронном, синхронном и потенциальном планах с концептуальной основой «Автомобиль».

4. Определено, что автомобильный дискурс биструктурен: он выступает как а) инициальный дискурс, актуализирующийся в пост-аксидентальной ситуации (непосредственно после ДТП) в коммуникации ее участников – водителей, пострадавших, очевидцев; б) реактивный дискурс как собственно общественная дискуссия по поводу инициального дискурса, в

которой разнообразные точки зрения персонально нерелевантны; эта коммуникация порождается журналистами, пользователями электронными СМИ, социальными группами, просто активными гражданами.

5. Установлена структура нормативно-стилистической организации языковых единиц автомобильного дискурса; как оказалось, она 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.

6. Выявлены следующие номинативные тенденции, проявляемые участниками автомобильного дискурса: 1) вербализация иконических знаков; 2) персонифицированное именование автомобиля вместо лица; 3) стремление провести дифференциацию по гендерному признаку для образования родовой пары; 4) употребление дублетных наименований; 5) замена аналитических форм синтетическими, и напротив, образование лексикализованных высказываний; 6) склонность к порождению лексем с формантами *-ист*, *авто-*, со вторым компонентом *-вод* отсубстантивной модели; 7) употребление имен собственных в качестве нарицательных, и, как следствие – замена идентифицирующей функции характеризующей; 8) элементы лингвокреативности.

Особенно ценно и репрезентативно, на наш взгляд, Приложение к работе, в основе которого списки автомобильных паремий (пословиц, антипословиц, скороговорок, фразеологизмов и метафорических образований) и автомобильных метафор.

Положительная оценка труда В. Барбун, таким образом, не вызывает сомнений.

Изложенное даёт оппоненту основание констатировать *полное соответствие тематики и содержания диссертации Барбун Виктории паспорту номенклатурной специальности 10.02.01 – Русский язык* в части таких положений, как: «Разработка проблем теории современного русского языка как закономерного этапа исторического развития науки о русском языке <...> Слово и текст выступают как ключевые понятия, используемые при изучении устройства и функционирования современного русского языка <...> Языковая система определяется как языковая компетенция носителя языка и как лингвистическая модель. Современные принципы изучения языка – интегральность, антропоцентричность, текстоцентричность, коммуникативность, функциональность <...> Семантика языковых средств, выражающих коммуникативно-прагматическую информацию в предложении <...> Культурно значимые концепты русскоязычной картины мира».

Соглашаясь с общей методологией защищаемого исследования, отмечая его высокий теоретический уровень и прагматическую ценность, считаем необходимым пригласить диссертанта к дискуссии по следующим вопросам:

1. Диссертант утверждает, что дискурс в исследовании понимается как «полисемиотичный феномен», признавая «...возможность его описания невербальными средствами знаковых систем»(с. 20 дисс.). Этот тезис вытекает из авторского допущения того, что«дискурс вбирает в себя также культурологический план» (там же). Как автор представляет себе описание дискурса невербальными средствами?

2. Может ли диссертант сформулировать и прокомментировать постулируемые им «принципы культурно-ситуативного подхода» (с. 22 дисс.)?

3. К сожалению, диссертант никак не поясняет и не мотивирует использование им указанных методов исследования, просто перечисляя их в паспортной части введения к диссертации. Думается, что важно знать не только то, что достигнуто, но и как это достигнуто, дабы адекватно оценить научный потенциал участника научного процесса.

4. Анализируя в четвертой главе конкретный языковой материал, автор выделяет среди антропоморфных автомобильных метафор понятийно-смысловую группу «Соматизмы», связанную с анатомией и физиологией человека, которая во многом напоминает строение и функциональность автомобиля. Какой подход к определению соматизмов положен автором в основу данной классификации? Какая из понятийно-смысловых подгрупп анализируемой тематики наиболее репрезентативна и почему?

5. В Приложении А диссертант приводит значение фразеологических единиц, функционирующих в автомобильном дискурсе. Каким образом оно определялось и что повлияло на отнесенность данных языковых единиц к фразеологизмам?

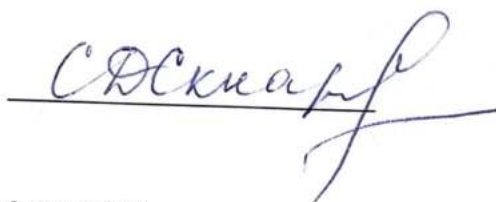
Заданные автору вопросы и сделанные замечания ни в коей мере не умаляют значимости и фундаментальности предпринятого Барбун Викторией диссертационного исследования. Информативно плотный, стилистически выверенный и подлинно научный текст диссертации подкупает своей логичной аранжированностью, ясной аргументацией, логичностью и стройностью выводов, преимущественной доказанностью выдвинутых положений. Текст работы убеждает нас в том, что в лингвистику пришел исследователь, основательно подготовленный для реализации серьезных научных проектов, в том числе и таких, каким является кандидатская диссертация.

Автореферат и публикации полностью соответствуют теме и содержанию диссертации.

Все сказанное выше позволяет сделать вывод о том, что диссертация «Структурно-семантические и жанрово-стилистические характеристики современного русского автомобильного дискурса» представляет собой законченный самостоятельный труд высокого уровня, является научной работой, в которой содержится успешное решение важной лингвистической проблемы, имеющей существенное значение для филологической науки, отвечает всем критериям, указанным в п. 9-14 «Положения о порядке присуждения ученых степеней», утвержденного Постановлением

Правительства РФ № 842 от 24 сентября 2013 г. (в редакции Постановления
Правительства Российской Федерации № 335 от 21 апреля 2016г.), а её автор
– Барбун Виктория – заслуживает присуждения ей учёной степени кандидата
филологических наук по специальности 10.02.01 – русский язык.

Официальный оппонент:
Скнарев Дмитрий Сергеевич,
доктор филологических наук,
специальность 10.02.01 – русский язык,
доцент, профессор кафедры русского языка
юридического института
Федерального государственного автономного
образовательного учреждения высшего образования
«Российский университет дружбы народов»



Скнарев Дмитрий Сергеевич

30.04.2021 г.

Место работы:
ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов»
117198, г. Москва, ул. Миклухо-Маклая, д. 6.
Тел.служебный: +7 (495) 434-53-00
Адрес электронной почты: rector@rudn.ru
Web-сайт: <http://www.rudn.ru>
<https://www.adygnet.ru>
Тел.: +7919-311-33-31
E-mail: sknar@list.ru

Не возражаю против обработки моих персональных данных, упомянутых в
данном отзыве.

Подпись профессора Скнарёва Д.С. заверяю:

Ученый секретарь Ученого совета
юридического института РУДН



Комлев Евгений Юрьевич