

МЕТОДОЛОГИЯ АНАЛИЗА И ОПИСАНИЯ АВТОДИСКУРСА: ПОЛЕВАЯ МОДЕЛЬ

Виктория БАРБУН, доктор, ассистент,
филологический факультет,

Бельцкий государственный университет им. Алеку Руссо

Rezumat: Acest articol prezintă o nouă abordare a descrierii discursului. Autoarea propune cercetarea comunicării sub forma unui „câmp discursiv”. Modelul elaborat se bazează pe exemplul auto-discursului. Componentele comunicării: tipul de text, genul, situația, tema, funcția, canalul, toposul, participanții, calitatea stilistică, normativitatea verbală, sunt reprezentate ierarhic în zona centrală și periferică a câmpului discursiv.

Cuvinte-cheie: discurs, hiper-câmp, macro-câmp, micro-câmp, nano-câmp.

Возникновение термина «поле» в языкознании в определенной мере обусловлено влиянием физики, поскольку лингвистические дефиниции «поля» несут на себе физический отпечаток. Так, в естественной науке термин «поле», как правило, употребляется для обозначения пространства или его части, в которой исследуется физическое явление, например: гравитационное поле, электромагнитное поле, поле скоростей. Аналогично в лингвистике, совокупность языковых элементов изучается в области покрываемых ими значений, где элементы языка можно соотнести с физическими явлениями, а область значений – с пространством. Анализ литературы показывает, что полевая модель дискурса с позиций дискурсологии до сих пор не разработана, поэтому в настоящем исследовании мы выбираем и развиваем данный принцип. Рассмотрим полевой метод описания коммуникации на примере автодискурса (далее АД)⁹.

Мы предлагаем рассматривать АД в виде дискурсивного поля, которое может быть структурировано следующим образом: гиперполе, макрополе, ситуативно-тематическое дискурсивное поле, микрополе и нанополе. Применительно к АД дискурсивное гиперполе (далее ДГП) – это всеобщая, суммарная сеть актуализированных текстов автомобильной тематики, вплетенная в ткань прошлого, настоящего и будущего. ДГП подобной тематики берет начало от истории создания первого автомобиля, развивается до сегодняшнего момента и имеет дальнейшие перспективы, связанные с развитием электромобилей. ДГП имеет диахронный, синхронный и потенциальный уровни.

По объему данный тип поля превосходит синтагматическое (текстовое) и парадигматическое (языковое) поля, поскольку включает в себя микроуровень (структурное членение

⁹ АД – автомобильный дискурс 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.

текста на языковые единицы), макроуровень (контекст: базовые параметры дискурса) и гиперуровень (диахронный, синхронный, потенциальный планы). Проиллюстрируем сказанное, представив целостную структуру поля АД на Рисунке 1.

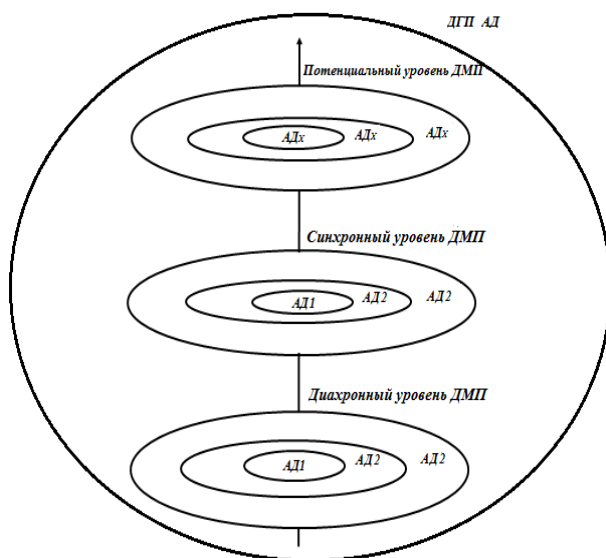


Рисунок 1. Полевая организация АД на гиперуровне. Источник: разработан автором

Каждому уровню ДПП соответствует дискурсивное макрополе, например, диахронное дискурсивное макрополе, синхронное дискурсивное макрополе и потенциальное дискурсивное макрополе. Наибольший интерес для нас представляет синхронное дискурсивное макрополе, под которым в работе понимается совокупность ситуативно-тематически объединенных дискурсов (актуализированных текстов), покрывающих определенную область коммуникации, связанной с одним и тем же концептом («Автомобилем» в нашем случае). Дискурсивное макрополе имеет только синхронный срез, т.е. включает в себя современные дискурсы одной тематической группы.

По степени институциональности-неинституциональности коммуникации, мы выстраиваем следующую полевую организацию дискурсивного макрополя синхронного уровня. Итак, ядром является регламентированное общение представителей дорожных служб и автомобилистов («сотрудник ГИБДД – водитель»), а также неинституциональное (оппозитивное в разной степени) общение участников дорожного движения («водитель – пассажир», «водитель – пешеход», «водитель – велосипедист», «водитель – мотоциклист», «автомобилист – автолюбитель» и др.) [1, стр. 95-98].

Такая коммуникация актуализируется в текстах правовых постановлений, протоколах, законодательных актах, свидетельских показаниях, личных опросах, профилактических беседах, городских диалогах. Более того, «в общении на дорогах есть криминальная составляющая и соответственно маргинальные жанры типа запугивания, прямых угроз, вымогательства, оскорбления, и формально нейтральные жанры с содержательно криминальной составляющей типа предложения о возмещении убытка без процедуры составления протокола о ДТП, приглашения в сервис без протокола, успокаивание и прощение наезда на пешехода в целях дальнейшего шантажа, разного рода уговаривания в рамках мошеннических схем поведения» [4, стр. 68].

Ближняя периферия представлена общением в СМИ. Медийные, дисплейные тексты, продуцируемые журналистами, водителями, автоэкспертами, членами автоклубов и общественных движений типа «Безопасность на дороге» и т.п., находят свое выражение в следующих жанрах: тест-драйв, автошоу, автодневник, путеводитель, автомобильная критика, автоновости, автореклама, автомобильный комментарий, автопутешествие, публичные речи и интервью автодилеров, письма, телеграммы в знак поддержки или протеста, репортажи с

места событий и мн. др. Можно заметить, что такое общение проходит по линии личностного и институционального, которое не является строго регламентированным.

Межличностное общение граждан в неофициальной ситуации: разговоры об автомобилях, анекдоты, автобайки, подтрунивания, розыгрыши (совет сменить прокладку между рулем и сиденьем) в семье, с друзьями, с незнакомыми людьми, со случайными попутчиками, – составляет дальнюю периферию дискурсивного макрополя. Такое общение неинституционально, максимально неформально, поскольку оно предполагает относительно близкую дистанцию между коммуникантами.

Границами выделенных зон являются сферы коммуникации. Так, ядро соотносится с административно-правовой / регламентированной сферой дорожного движения, ближняя периферия коррелирует с социально-культурной сферой, дальняя периферия соответствует повседневно-бытовой сфере коммуникации.

Внутри ядерной и периферийной зон дискурсивного макрополя мы выделяем ситуативно-тематические дискурсивные поля (далее СТДП) с темой и ситуацией как доминантами. Данная номинация отражает признак, положенный в основу поля. Темы и ситуации, в свою очередь, вычлняются как наиболее типичные для той или иной сферы коммуникации. Отметим самые распространенные: ядро образуют СТДП «Автопроизводство», СТДП «Устройство автомобиля», СТДП «Ремонт и обслуживание автомобиля», СТДП «Дорожно-транспортные происшествия» или «ДТП», «Санкции против водителей»; ближняя периферия включает СТДП «Российский автоменталитет», СТДП «Взаимовыручка на дороге», СТДП «Автомода», СТДП «Скандальные автопроисшествия», «Выбор и покупка автомобиля», «Вождение в зимний период»; дальняя периферия представлена СТДП «Женщина за рулем», СТДП «Запаркованность дворов», СТДП «Ошибочный штраф», СТДП «Коррупционность регулирующих дорожных служб», «Проблемы русских дорог», «Отечественный автопром» и мн. др. Границы между зонами нестрогие, проницаемые, т.к. темы АД могут пересекаться между собой и одновременно развиваться в разных сферах. Повседневно-бытовая сфера коммуникации, на наш взгляд, во многом дублирует темы публичной и социально-культурной сфер, поскольку события СМИ становятся поводом для бытовой дискуссии, иными словами, темы повседневно-бытового общения носят отражательный характер. Следовательно, СТДП не жестко фиксированы и могут иметь вторичную представленность в смежных зонах. В связи с этим целесообразным считаем выделить инициальный АД1 (первичный дискурс для развития темы) и реактивный АД2 (общественная дискуссия по поводу АД1).

Мы противопоставляем ядро периферии с точки зрения аутентичности, отраженности текста. Так, АД1 – это инициальный или первичный дискурс, актуализирующийся в пост-аксидентальной ситуации (непосредственно после ДТП), который становится поводом для общественной дискуссии. Данный тип АД является центральным, т.е. актуализируется в ядерной зоне поля. Он включает непосредственных участников: водителей, пострадавших, очевидцев, свидетелей и др. АД1 может быть впервые реализован журналистом, может быть снят на месте ДТП и распространен в социальных сетях рядовым носителем языка.

АД2 – это реактивный дискурс, собственно общественная дискуссия по поводу АД1, в которой коммуникант персоналистически нерелевантен (множественные точки зрения). Данный тип дискурса является вторичным по отношению к инициальному, поэтому он отражается на периферии поля. Лица, порождающие АД2 – журналисты, пользователи электронных средств информации, блогеры, социальные группы, активные граждане, которые звонят в редакцию, посылают смс.

Таким образом, в центре событий АД1 находятся участники, а в АД2 данные события обсуждают коммуниканты. Также возможно, что лицо относится к двум типам дискурса: свидетелем, выкладывающим видео с ДТП, и блогером может оказаться один и тот же человек, в таком случае участник и коммуникант совпадают. См., например: *Наш читатель с ником Holmsikhek утверждает, что был на месте ДТП в первые минуты после случившегося. Он и вызвал скорую. В 6:55 выехал на МКАД и, перестроившись в крайний левый ряд, увидел стоящую впереди фуру с включенной аварийной световой сигнализацией, – рассказал он в день*

происшествия [2]. Меньшим элементом СТДП является дискурсивное микрополе (далее ДМП) с подтемой и частной функцией (назвать и охарактеризовать) как доминантами.

На микроуровне полевая структурация АД предполагает членение актуализированного текста на языковые единицы. При описании принципов организации ДМП мы опирались на работы С.М. Колесниковой и Б.А. Успенского. Для лингвистического анализа дискурсивного микрополя нам представляются важными следующие этапы:

- 1) выявление семантической категории, лежащей в основе ДМП;
- 2) установление состава компонентов ядерной и периферийной зон [3, стр. 17].

Б.А. Успенский, характеризуя противопоставленность периферии центру, отмечает следующее: «если центр стремится к экономии (с точки зрения разных участников коммуникативного процесса), то в периферии видим противоположную тенденцию к усложнению» [7, стр. 72].

В настоящем исследовании **ядро** дискурсивного микрополя образуют единицы, выражающие семантическую категорию в чистом виде, с ясным, неосложненным дополнительными семами значением. Соответственно, по отношению к центру все остальные языковые элементы выступают как периферийные.

Периферия ДМП 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.

Так, однородные языковые единицы образуют центр дискурсивного микрополя, а гетерогенные языковые единицы образуют его периферию.

В качестве примера рассмотрим ситуативно-тематическое дискурсивное поле «ДТП», которое может включать ДМП с актантным центром «Номинация участников ДТП», основанное на семантической категории лица.

Центр ДМП вбирает в формальном плане однокомпонентные наименования, выраженные нейтральными, простыми и понятными номинациями-существительными, а также двусоставные наименования, построенные по модели «прилагательное + существительное», «существительное + несогласованное определение»: *водитель, автомобильные активисты, пассажир, автотурист, пешеход, очевидец аварии, автоинспектор, автоспасатель, регулировщик, автоэксперт, дорожный эксперт, аварийный комиссар, начальник автоколонны, сотрудник ГИБДД, адвокат по ДТП, автоюрист, автоинструктор, контраварийщик и др.*

Периферия данного ДМП представлена формально составными атрибутивными конструкциями, построенными по модели «прилагательное + существительное», «существительное + несогласованное определение», многочисленными развернутыми описательными косвенными номинациями, причастием и др.: *рулевой, «ПДДшный праведник», «туфелька» за рулем (в значении женщина за рулем), обнаруженный на водительском кресле, покинувший место ДТП, спровоцировавший аварию* (стилистическая дифференциация проводится ниже).

Наряду с этим на периферии ДМП функционирует лексикализованное высказывание типа «права купил, а ездить не купил». См., например: «**Права купил, ездить не купил не понимает, что учиться нужно было в автошколе нормально**» [6].

Представляется очевидным, что ДМП объединяет языковые единицы не только одной части речи, но также группирует вокруг себя языковые единицы разной частеречной принадлежности.

Обратим внимание на то, что в основе ДМП АД лежат не морфологические категории, как, например, в ФСП А.В. Бондарко, а лексико-семантические, которые объединяют языковые единицы на основе общего для них значения. Сказанное позволяет детерминировать ДМП как поле с лексико-семантическим вектором. ДМП могут взаимодействовать и пересекаться между собой в смежных зонах, имея при этом общие компоненты с синкретичной семантикой. Иными словами, дискурсивные микрополя, локализованные в семантическом пространстве СТДП, не изолированы друг от друга.

Помимо этого, ДМП имеют стилистически-нормативную градацию, понимаемую в логике В.Г. Костомарова. Например, ДМП «Номинация участников ДТП» включает:

а) **ядерную зону**, представленную литературными языковыми средствами, которые соответствуют языковой норме: *автомобилист, автовладелец, автодилер, автоперевозчик, шофер, пешеход, водитель маршрутного такси, организованная пешая колонна, пассажир и мн. др.*

б) **зону ближней периферии**, включающую экспрессивно-разговорные «кодифицированные и не утвержденные записью в общеязыковом масштабе, но часто употребляемые образованными людьми» языковые средства, которые соответствуют «ненорме» / речевой норме [5, стр. 17]. Данные языковые единицы широко представлены в узусе: *гаишник, дисник, гибддешник / гибдэдэшник, водилка (прост.), автостопщик / автостоповец, газелист, аварийщик, водила (разг. – сниж. о невалифицированном водителе)*.

в) **зону дальней периферии**, организованную языковыми единицами автомобильного жаргона, которые не соответствуют узусу и широко представлены в речи автомобилистов, автоэкспертов: *гаец, гаер, гай (сотрудник ГАИ), гиббон (сотрудник ГИБДД), постамент (сотрудник ГИБДД на посту), жезлоносец, продавец полосатых палочек, властелин обочин, дальнбой, бомбила (водитель частник), прокладка между рулем и сиденьем (шутл. о водителе), кегля (пешеход на проезжей части), хрустик, криветка (мотоциклист, велосипедист), подснежник (неопытный водитель) и др.*

Из этого можно заключить, что в центре поля и микрополей находятся нейтральные языковые средства, на ближней периферии экспрессивно-разговорные и на дальней периферии жаргон. Такая нормативно-стилистическая организация языковых единиц АД на микроуровне представлена на Рисунке 2.

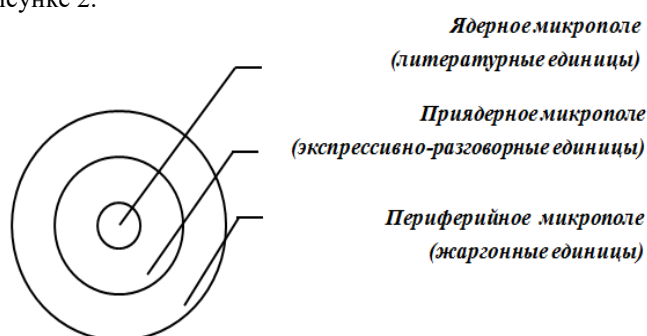


Рисунок 2. Нормативно-стилистическая организация языковых единиц на микроуровне. Источник: разработан автором

Границы нормативного употребления языковых средств ДМП являются мягкими / проницаемыми, т.к. существуют такие средства, которые не противоречат норме и со временем будут кодифицированы, в силу того, что они выражают реально-повседневные явления. Границы между разговорными языковыми единицами и жаргоном мягкие / проницаемые для тех единиц жаргона, в которых стирается яркая экспрессивная окраска, часто заменяя литературное название. Так, например, слово «бардачок» на данный момент не ассоциируется с бардаком и беспорядком в автомобильном отсеке. Его знает практически каждый носитель современного русского языка, в то время как официальные литературные эквиваленты: «перчаточный ящик», «отделение для перчаток» – практически не используются в современной речи. Конститутивные параметры дискурса включим в систему поля и отразим в Таблице 1.

Итак, АД, понимаемый как связный актуализированный текст, обусловленный ситуацией общения на автомобильную тематику, имеет свою внутреннюю полевую иерархию и допускает несколько измерений. Исследование может вестись как от низшего уровня к высшему, так и наоборот.

Микроуровень предполагает деление актуализированного текста на языковые единицы и их включение в дискурсивное микрополе с подтемой и частной функцией как доминантой.

Макроуровень представлен синхронным дискурсивным макрополем, организованным как ядро, ближняя и дальняя периферия. В пределах зон функционируют СТДП с темой и ситуацией как доминантой. На «сетку поля» также накладываются базовые параметры АД, такие, как типы общения, типы текста, сферы, ситуации, тематика, канал, топос, участники, функции, стилистическое качество и нормативность.

Таблица 1. Полевая организация автомобильного дискурса на макроуровне

Параметры	Ядро	Ближняя периферия	Дальняя периферия
Тип общения	институционально-персональное (регламентированное)	институционально-персональное (не строго регламентированное)	неинституциональное, межличностное (нерегламентированное)
Сфера коммуникации	административно-правовая / дорожно-транспортная	социально-культурная: публичная, сфера игр и развлечений, художественно-эстетическая	повседневно-бытовая: дружеская, внутрисемейная
Тип текста	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, репортажи с места событий, автомобильный комментарий	автобайки, шутки, анекдоты, рассказы, беседы, разговоры на автомобильную тематику
Канал	устно-письменный	устно-письменный, СМИ (радио, телевидение, публицистика, интернет)	устно-письменный
Топос (место)	автозавод, автошкола, автомастерская, центр автострахования, АЗС, дорожное полотно, общественный транспорт	автоклубы, автомобильные выставки, автомузеи, интернет-автофорумы, гоночные трассы, закрытые автопарки, автодромы	дом, бытовая обстановка, гараж, автомобиль как частное пространство
Участники	специалисты в области автомобилестроения и автосервиса, институционалы, участники дорожного движения	журналисты, автоэксперты, лица, объединенные интересом к автомобилю, участники автоспорта, члены автоклубов, участники общественных движений	участники необязательно владеют каким-либо т/с, но обсуждают различные проблемы, связанные с автомобильной тематикой
Объем участников	социальный	микросоциальный	индивидуальный

За пределами макроуровня находится ДПП (*гиперуровень*), включающее все типы текстов автомобильной тематики в диахронном, синхронном и потенциальном аспектах с концептуальной основой «автомобиль». Разработанная полевая модель автомобильного дискурса может быть применима к другим типам дискурсов.

Библиография:

1. БАРБУН, В. *Нормативно-стилистическая организация языковых средств автомобильного дискурса*. Горизонты современной русистики: сборник статей Междунар. науч. конф., посвященной юбилею академика В.Г. Костомарова. – М., 2020. – С. 95-98.
2. ГОМЫЛЯЕВ, А. *Опасность остановки и остаточное опьянение*. AutoOnliner. [online] [дата обращения: 08.09.2021]. Доступно: <https://auto.onliner.by/2018/05/16/sud-429>
3. КОЛЕСНИКОВА, С. *Функциональная грамматика: предикативность, градуальность, оценочность*, М: Изд-во МГПУ, 2016. 288 с.
4. КОНСТАНТИНОВА, А. *Современные русские коммуникативные жанры: новые сферы исследования (общение в сфере дорожного движения)*. Материалы XIII конгресса МАПРЯЛ «Русский язык и литература в пространстве мировой культуры». – Гранада, 2016. – Т. 2. – С. 66-70.
5. КОСТОМАРОВ, В. *Язык текущего момента: понятие нормы*. Мир русского слова. 2012, № 4. – С. 13-19.
6. МАЩЕНКО, А. *Права купил, ездить не купил*. «DRIVE2.RU». [online] [дата обращения: 08.09.2021]. Доступно: <https://www.drive2.ru/l/2905378/>
7. УСПЕНСКИЙ, Б. *Избранные труды, Т. 3. Общее и славянское языкознание*. М: Изд-во Школа «Языки русской культуры», 1997. 800 с.